

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

du

MARDI 03 MAI 2011

Après-midi

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

van

DINSDAG 03 MEI 2011

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15 h 02 par Mme Maggie De Block, présidente.

01 Question de M. Tanguy Veys au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les conséquences budgétaires des prix ciseaux de Belgacom" (n° 2422)

01.01 Tanguy Veys (VB): En 2003, Mobistar et Base ont lancé contre Proximus une procédure en dommages et intérêts auprès du tribunal de commerce, accusant Proximus – donc Belgacom – de facturer des prix prohibitifs pour la terminaison des appels de concurrents sur le réseau Proximus.

Des experts désignés par le tribunal ont évalué le montant du préjudice pour Base et Mobistar à 1,18 milliard d'euros. Dans un deuxième rapport du 10 décembre 2010, le préjudice a déjà été estimé à 1,84 milliard. Le jugement définitif, qui était attendu pour le 15 avril 2011, pourrait avoir un impact substantiel sur les dividendes de Belgacom et, partant, sur le budget 2011, l'État étant l'actionnaire principal de Belgacom.

Les conséquences du jugement dans ce procès ont-elles été prises en compte lors de la confection du budget? La ministre partage-t-elle les critiques de Mobistar et de Base? Quelle somme Belgacom doit-il prévoir pour le paiement d'éventuels dommages et intérêts?

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je ne puis répondre qu'avec prudence étant donné que cette question concerne une action juridique en cours et que Belgacom est une société cotée en bourse.

En ce qui concerne les provisions, Belgacom s'en tient aux règles. Ce procès n'ayant aucune incidence budgétaire, il n'y a aucune raison de procéder à un ajustement budgétaire. Un ministre n'a pas pour tâche d'intervenir dans la stratégie d'une entreprise publique autonome en matière de provisions. Nous veillons bien entendu à ce que Belgacom respecte les principes de bonne administration. Les revendications et procédures juridiques sont annoncées lorsque les normes financières applicables à Belgacom l'exigent.

Pour cette affaire, je renvoie aux communiqués de presse de Belgacom du 5 octobre 2009 et du 13 décembre 2010. Aucun jugement définitif n'était attendu pour le 15 avril.

En ce qui concerne les informations relatives au communiqué de presse du 5 octobre concernant le premier rapport provisoire des experts, je vous renvoie à ma réponse à une question y relative de M. Jambon. Dans le communiqué de presse du 13 décembre 2010 sur le deuxième rapport des experts, Belgacom confirme qu'il continuera à attaquer la vision développée par les experts. En définitive, il reviendra au tribunal de commerce compétent de juger si une erreur a été commise, si un dommage a été subi et si un lien de causalité peut être établi entre les deux.

01.03 Tanguy Veys (VB): Je comprends que la ministre fasse preuve de prudence étant donné la procédure juridique en cours mais elle pourrait quand même prendre position par rapport à Belgacom.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de trois bureaux de poste à Liège" (n° 3046)

02.01 Linda Musin (PS): En 2005, on comptait 35 bureaux de poste sur le territoire de Liège. En 2011, il en reste huit. Pour les habitants de certains quartiers, ces fermetures posent un réel problème. Dans le quartier Sainte-Marguerite, qui compte tout de même 16 000 habitants, nombreux sont ceux qui considèrent que le service public ne remplit pas sa mission.

Quelles solutions sont-elles proposées par bpost pour que ces habitants disposent d'un service postal correct?

02.02 Inge Vervotte, ministre (en français): La décision de bpost de fermer les bureaux de poste de Saint-Séverin, de Saint-Gilles et de Cour des Palais a déjà fait l'objet d'explications détaillées. De nombreux Points Poste ont été ouverts. Fin 2010, le réseau de bpost était constitué de 690 bureaux de poste et de 704 Points Poste, soit près de 1 400 points de service. C'est 100 de plus que prévu dans le contrat de gestion. Le nombre total d'heures d'ouverture a été augmenté de plus de 40 %. En outre, la satisfaction des clients s'élève à 85 % pour les bureaux de poste en 2010, soit 4 % de mieux qu'en 2009.

Pour Liège, bpost a estimé qu'un réseau de huit bureaux de poste et d'une trentaine de Points Poste suffisait. Pour rappel, les Points Poste offrent des produits postaux qui constituent environ 90 % des activités d'un bureau de poste.

02.03 Linda Musin (PS): Plus d'un kilomètre sépare Sainte-Marguerite du bureau de poste de Liège-Perron. Effectivement, nous avons déjà parlé de ces fermetures, mais ce quartier très dense nécessite un bureau de poste offrant la totalité des services. En fait, la ville est en passe de devoir prendre ce problème en charge, car ce quartier a réellement besoin d'un bureau de poste. C'est la raison pour laquelle je me permets d'insister.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle organisation du tri postal" (n° 3222)

03.01 Bert Maertens (N-VA): Les activités de tri postal de bpost vont être réorganisées: les 5 centres de tri deviendront des mail centers industriels, tandis qu'une soixantaine de petits mail centers seront maintenus.

Quelles économies en temps et en argent pourront ainsi être réalisées? Les centres de tri doivent-ils être développés? Quel investissement cela supposerait-il? Qu'advient-il du personnel qui ne souhaite pas être transféré? Les membres du personnel déplacés recevront-ils une compensation si leur lieu de travail est plus éloigné? Les tournées seront-elles plus longues?

03.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Selon bpost, cette réorganisation et la baisse escomptée des volumes postaux devraient se traduire par une réduction de 6 300 emplois à temps plein grâce aux départs naturels. Seul le centre de tri de Bruxelles nécessite un nouveau bâtiment sur un nouveau site. Un budget de 180 millions d'euros sera affecté à la transformation des centres de tri jusqu'en 2015.

De nombreux membres du personnel seront appelés à exercer une nouvelle fonction dans un mail center, tandis que d'autres assureront la distribution dans un des dépôts locaux, éventuellement plus proches de leur domicile. bpost mène des négociations constructives avec les syndicats concernant les conditions précises de transfert, de formation et d'accompagnement pour les nouvelles fonctions et les mesures appropriées à prendre concernant les navettes entre le lieu de travail et le domicile.

L'introduction du tri automatique et la centralisation des activités de préparation des tournées devraient permettre de libérer plus de temps pour les tournées proprement dites. Le choix du moyen de transport se fera en fonction des volumes, de la distance, des caractéristiques géographiques du terrain et de la limitation de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes informatiques lors de la délivrance d'un titre de transport à la SNCB" (n° 3224)

04.01 Linda Musin (PS): Le 3 mars dernier, suite à une panne du système informatique aux guichets de certaines gares, les voyageurs se sont vu remettre un document à présenter au personnel d'accompagnement des trains pour se faire délivrer un billet au tarif normal.

Cette procédure a dérouté les voyageurs qui utilisent habituellement des cartes bancaires. Durant le voyage, probablement en raison de la multitude de billets à délivrer, aucun accompagnateur ne s'est présenté et le voyageur n'a donc pas pu payer le transport.

Peut-on utiliser une carte bancaire pour payer le billet auprès de l'accompagnateur? Dans le cas d'une panne informatique générale, un accompagnateur a-t-il matériellement le temps de s'acquitter de la tâche de perception auprès de tous les voyageurs? À quel montant estime-t-on la perte de recettes de la SNCB durant la journée du 3 mars 2011? Enfin, quelles mesures la SNCB pourrait-elle prendre?

04.02 Inge Vervotte, ministre (en français): La SNCB m'a fait savoir que ce genre de perturbation est extrêmement rare.

À bord des trains, il est possible de payer son titre de transport avec de l'argent ou par carte de crédit. Le paiement par carte bancaire n'est pas possible. Cette façon de payer son billet dépend du nombre de voyageurs qui embarquent sans titre de transport et de la possibilité pour l'accompagnateur de procéder à cette perception. Mais la plupart des voyageurs circulant durant les heures pointe disposent d'un abonnement.

Une estimation de la perte de recettes pour la SNCB durant cette journée ne peut être réalisée. Durant l'interruption du 3 mars, les automates en gare et la vente par internet étaient opérationnels. De plus, la vente dans les trains évitait des pertes financières trop importantes.

La rénovation des automates prévue pour fin 2011 et la possibilité d'acheter son titre de transport via *mobile ticketing* sont également des solutions envisagées par la SNCB.

04.03 Linda Musin (PS): J'espère que ce phénomène est particulièrement rare: on peut deviner une perte sèche importante pour la SNCB.

Je me réjouis qu'à terme, le service automatique sera amélioré.

L'incident est clos.

05 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'internet dans les trains" (n° 3226)

05.01 Peter Dedecker (N-VA): Le contrat de gestion 2008-2012 évoquait l'internet dans les trains et le ministre Van Quickenborne souligne la nécessité d'assurer de bonnes connexions GSM et internet à bord des trains nationaux, ceci à l'instar des équipements du Thalys. Selon lui, la SNCB a pris, à cet égard, des engagements clairs avec les opérateurs.

Des négociations ont-elles été menées entre la SNCB et les opérateurs? Quelle en a été l'issue? Quelles possibilités techniques existent pour garantir une bonne réception GSM dans un train en marche? Cette tâche incombe-t-elle à Infrabel ou à la société de transport SNCB? Quel rôle coordinateur le holding devra-t-il jouer?

05.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): J'ai expliqué ici-même, il y a environ un an, que la SNCB n'avait pas l'intention d'installer l'internet sans fil dans ses trains et qu'elle ne commercialiserait pas un tel système. Une partie des voyageurs exploite déjà l'une ou l'autre des nombreuses possibilités de se raccorder à l'internet en s'équipant d'un système sans fil, d'une carte internet mobile ou d'un modem sur clé USB. Chaque utilisateur décide ainsi lui-même comment et où il veut utiliser l'internet sans fil, combien il est prêt à

payer pour cela et auprès de quel opérateur.

L'internet sans fil est par contre bel et bien disponible dans les trains Thalys, où diverses techniques sont exploitées afin d'assurer une connexion internet permanente. Ce service n'est pas proposé à bord des trains Benelux, TGV et Eurostar.

En mars 2008, la SNCB a demandé à Ipsos de réaliser une étude à ce sujet. Il en est ressorti que l'internet reste un besoin secondaire pour les voyageurs, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'y accordent aucune importance. La question est de savoir quelles sont les possibilités et de procéder ensuite à des choix. Investir dans ce domaine demande beaucoup de temps et d'argent. De plus, la technologie évolue très rapidement. Aujourd'hui, par exemple, de nombreux voyageurs disposent d'un GSM avec possibilité de raccordement à l'internet, et quiconque souhaite travailler sur son pc en étant relié à internet durant ses trajets peut utiliser les divers produits et services des opérateurs télécom. La qualité de ces services est d'ailleurs en hausse avec la généralisation du réseau 3G.

Le marché évolue tellement rapidement que nous devons bien étudier l'opportunité des investissements. Équiper les trains de l'internet à bord est très onéreux. Cet investissement ne pourra jamais être compensé par les contributions supplémentaires des voyageurs. La SNCB considère dès lors qu'il est acceptable de suggérer que les voyageurs qui veulent surfer sur l'internet à bord du train, le fassent à l'aide de leur propre modem de téléphone portable, c'est-à-dire l'internet mobile via le GSM ou l'ordinateur portable. Pour répondre à l'utilisation croissante des ordinateurs à bord du train, huit prises électriques de 230 volts sont placées dans chaque voiture pour les motrices Desiro. Des modernisations sont également apportées aux voitures à double étage M5. Ces voitures seront également équipées de prises électriques.

La réception de signaux GSM à bord du train peut varier en fonction du type de train, du récepteur du voyageur et du degré de couverture de l'opérateur de télécommunications. Pour renforcer le degré de couverture pour les voyageurs et pour limiter l'augmentation du nombre de mâts, la SNCB-Holding continue à collaborer avec les opérateurs pour l'installation d'antennes GSM sur les terrains appartenant au Groupe SNCB.

La **présidente**: Il y a donc bien du courant électrique mais pas de connexion à l'internet.

05.03 Peter Dedecker (N-VA): L'installation de prises de courant est un progrès, mais la qualité de la couverture des trains n'est pas suffisante pour permettre la mise en place d'une connexion internet de qualité.

En fait, la SNCB s'essouffle. À l'étranger, l'Internet dans les trains va déjà de soi. Aux États-Unis, les autocars des Greyhound Lines offrent même le wifi gratuit. La ministre soutient qu'actuellement, tous les trains doivent être mis hors service pour recevoir des installations de sécurité et subir un entretien. Peut-être faut-il saisir la balle au bond et faire tout de même les investissements. Il est regrettable que l'actuel contrat de gestion ne soit pas plus concret. On peut espérer que le suivant le sera.

05.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Je me vois forcée de vous contredire. La technologie évolue à toute allure. Si des investissements sont à consentir et ne peuvent être ni répercutés sur les clients ni amortis, l'opération ne constitue pas une utilisation correcte des moyens publics. La question se pose en effet de savoir si l'investissement en vaut la peine, tenant compte de l'évolution, du prix de revient et des bénéfices à en tirer.

Je suis cependant d'accord avec la constatation que le degré de couverture laisse à désirer et que les opérateurs télécom devraient consentir quelques efforts à cet égard. Ceci ne relève pas de la responsabilité de la SNCB.

05.05 Peter Dedecker (N-VA): Il faut évidemment affecter l'impôt en bon père de famille mais ces investissements à l'étranger sont-ils rentables?

Par ailleurs, il va de soi que la technologie évolue. Tant que des antennes seront installées à l'extérieur du train et que le train sera entièrement fait d'acier, des problèmes continueront à se poser, même si l'on passe à une technologie 3G ou 4G. D'autres mesures devront être prises pour un bon fonctionnement et nous

devons surtout examiner ce qui est proposé à l'étranger.

L'incident est clos.

06 Question de M. Joseph George à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 3264)

06.01 Joseph George (cdH): Afin d'améliorer la sécurité aux abords des gares, le Groupe SNCB a établi des accords de coopération qui affectent les acteurs locaux de plusieurs villes et communes (mesures à prendre en cas d'accident, surveillance préventive, etc.). En octobre dernier, le Groupe déclarait avoir conclu 30 accords en 6 mois.

Quand l'ensemble du réseau de chemin de fer sera-t-il couvert? Les villes sur le territoire desquelles se trouve une gare peuvent-elles soumettre une requête à la SNCB pour envisager d'établir de semblables collaborations?

06.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La SNCB-Holding a fondé, à la demande des autorités fédérales, le *Corporate Security Service* dont les conseillers concluent des accords de collaboration avec les partenaires locaux.

En mars 2009, les bourgmestres et les chefs de corps ayant une gare sur leur territoire ont reçu un courrier de ce service les invitant à travailler ensemble. Dans un premier temps, le choix s'est basé sur les grandes gares connaissant de nombreux problèmes de sécurité. À terme, la collaboration se ferait avec toutes les gares. Depuis la signature de la première déclaration d'intention avec la ville de Grammont en mars 2009, 52 accords ont été conclus avec 50 zones de police sur un total de 167, 73 villes et communes et 19 arrondissements judiciaires. Cela représente 139 gares et points d'arrêt traités, sur un total de 549. Dans les mois futurs, de nouveaux contrats seront conclus. Le *Corporate Security Service* réagit également aux demandes spontanées des communes qui souhaitent collaborer avec lui.

L'incident est clos.

07 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les plaintes concernant les envois recommandés" (n° 3406)

07.01 Bert Maertens (N-VA): Le rapport du service de médiation portant sur l'année 2009 révèle un total de 734 plaintes relatives à des recommandés. Ces plaintes avaient généralement trait à des erreurs de distribution ou à des disparitions d'envois. Le prix d'un recommandé inclut une protection contre les risques de perte, vol ou dommage.

De quelles garanties dispose-t-on qu'un recommandé est délivré correctement? Comment expliquer le nombre élevé de plaintes? Quelle est l'évolution du total annuel de recommandés disparus ou distribués erronément depuis 2005? Quelles mesures prend-on pour réduire ce nombre? Quelles compensations sont prévues en cas de dommage ou de livraison incorrecte?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 171 de M. Logghe.

Suivant la procédure prévue pour la remise d'un envoi, l'identité du destinataire doit être contrôlée et notée. Un récépissé de remise doit être signé. Si l'envoi ne peut être remis, il doit être retourné au bureau de poste. Un avis en informant le destinataire doit lui être laissé. Le destinataire dispose d'un délai de quinze jours pour l'enlever au bureau de poste. Ensuite, l'envoi est retourné par recommandé à l'expéditeur.

Les plaintes ne sont l'objet d'un enregistrement central que depuis la seconde moitié de 2007. Des chiffres comparables relatifs aux envois recommandés ne peuvent être fournis que depuis le milieu de l'année 2009. De juillet 2009 à fin 2009, 2 754 demandes de recherche d'un envoi recommandé ont été enregistrées. En 2010, l'on en a recensé 12 057. Jusqu'à mai 2010, aucune donnée n'a été consignée concernant le nombre d'envois égarés qui n'ont pas été retrouvés. De mai 2010 à fin 2010, 996 envois ont été considérés comme

égarés. De janvier à mars 2011, le nombre de ces envois a été de 553.

bpost communique régulièrement sur l'importance du respect des consignes et assure le suivi des problèmes. Une indemnisation de 39 euros maximum peut être versée. Chaque envoi égaré est un envoi égaré de trop mais bpost prête une grande attention à cette question.

07.03 Bert Maertens (N-VA): Une participation de 39 euros est peut-être, malgré tout, insuffisante.

L'incident est clos.

08 Question de M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'engagement de consultants par ICTRA" (n° 3443)

08.01 Damien Thiéry (MR): Au sein de l'*ICT for Rail* (ICTRA), l'engagement de consultants rémunérés à plus de 200 euros l'heure engagerait une masse salariale de collaborateurs externes supérieure à 200 000 euros quotidiens. Le management ferait valoir en interne que ces dépenses émaneraient du budget d'investissement.

Des dépenses comme celles-là me semblent indécentes.

Confirmez-vous cette information? Quelles sont les missions précises de ces collaborateurs? Quel est le nombre de consultants concernés? Des réductions budgétaires sont-elles prévues au regard de ces dépenses prohibitives?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Selon le Groupe SNCB, le recours à la consultance est destiné à s'adjoindre des compétences rares dans des domaines pointus, pour des objectifs et une durée déterminés.

En ce qui concerne la SNCB-Holding, dont ICTRA est un service, les montants suivants ont été actés pour frais de consultance externe. En 2007, 4,1 millions d'euros. En 2008, 12,8 millions d'euros. En 2009, 19,2 millions d'euros. Les résultats financiers pour 2010 n'ont été approuvés que vendredi passé. Je ne dispose pas encore de ces résultats.

Sur les 38 millions d'euros de frais de consultance dépensés sur ces trois années, plus de 23 millions d'euros l'ont été en lien avec la préparation et la mise en œuvre de l'ERP.

Selon la SNCB-Holding, les tarifs évoqués sont exceptionnels. Le Groupe SNCB veille toujours à ce qu'ils soient conformes à ceux du marché. En 2010, la société a adopté un plan d'économies destiné à réduire le nombre de consultants et leur coût journalier.

08.03 Damien Thiéry (MR): Je suis surpris du montant de 200 000 euros dépensés quotidiennement pour payer les consultants externes. Je voudrais que vous y soyez extrêmement attentive lors de la préparation du budget. Je n'ai pas reçu d'information sur le nombre exact de ces consultants.

08.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Je dois vérifier. Il s'agirait de 2 000 collaborateurs, dont 959 internes.

(*En néerlandais*) S'agissant des budgets pour les consultants, nous devons, en tout état de cause, faire preuve de la prudence requise. La transparence doit être plus grande et il convient de se baser sur des critères corrects. Parfois, il s'impose toutefois d'exposer certains frais pour éviter que d'autres frais ne s'accroissent. Nous recourons à des consultants de manière limitée et, de surcroît, sur une base horaire.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 3448)

09.01 Valérie De Bue (MR): Le Comité consultatif des usagers a remis son rapport 2010. Il est frappant de constater combien la SNCB s'intéresse peu à ces rapports. Au regard des résultats assez négatifs de la

SNCB dans beaucoup de domaines, on peut déplorer ce manque de considération. Ne faudrait-il pas forcer la SNCB à fournir une réponse cohérente dans des délais raisonnables?

Par ailleurs, chacun sait que la situation du Comité consultatif des usagers est difficile. Des options ont été prises en vue de le renforcer. Pourriez-vous me dire ce qu'il en est exactement?

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): En juin 2010, le Groupe SNCB a reçu trois avis du Comité consultatif des usagers. Début septembre 2010, la réponse à ces avis a été transmise au Comité. Fin octobre-début novembre 2010, le Groupe SNCB a reçu les six autres avis du comité. Début janvier 2011, la réponse à ces avis a été transmise.

Le Groupe SNCB privilégie les contacts avec cette instance légalement prévue et n'hésite d'ailleurs pas à entamer de lui-même des discussions avec le Comité dans le cadre de certains dossiers de principe.

En octobre 2008, la SNCB-Holding m'a transmis une proposition pour intégrer le Comité consultatif des usagers dans l'ensemble du processus de qualité des trois sociétés. Le Comité m'a informé qu'il ne disposait pas de moyens suffisants pour accomplir cette tâche de façon correcte.

Pour moi, un dialogue entre le Groupe SNCB et le représentant des usagers, en premier lieu le Comité consultatif des usagers, est essentiel.

En juillet 2009, les cabinets du secrétaire d'État à la Mobilité et de mon prédécesseur ont convenu de réorganiser le Comité consultatif des usagers afin de permettre une plus grande indépendance de celui-ci et une plus grande synergie avec le SPF Mobilité et Transports. À cet effet, j'ai demandé fin 2009 à M. Schouppe de procéder à cette réorganisation. Je vous renvoie à lui pour l'état des lieux de cette réorganisation.

09.03 Valérie De Bue (MR): Nous avons déjà souvent souligné ici le rôle important de cet organe.

Je pourrai réinterroger M. Schouppe pour connaître l'exécution de l'accord.

En fait, je ne faisais que relayer leur souci relayé par la presse.

Vos propos sont plutôt rassurants.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grue qui s'est renversée sur la voie ferrée à Wambeek" (n° 3449)**

- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident impliquant une grue sur la ligne 50A" (n° 3574)**

10.01 Tanguy Veys (VB): Le mercredi 16 mars, dans une commune fusionnée de Ternat, une grue s'est retrouvée sur la voie de la ligne 50A Bruxelles Midi-Gand-littoral.

En raison du fait qu'une caténaire a été endommagée, le trafic a été longuement interrompu dans les deux sens. De plus, l'enlèvement de la grue a été énormément retardé.

Dans quelle mesure la SNCB est-elle préparée à faire face à de tels accidents? Ne pourrait-elle pas, dans des situations de ce type, intervenir plus efficacement afin de limiter au maximum les désagréments pour les voyageurs?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): L'accident s'est produit avec un engin de battage et de forage qui ancrant dans le sol des pieux à vis longs de 22 mètres. On recherche encore la cause précise car aucun élément n'indique pourquoi l'engin a été déséquilibré et est précisément tombé en direction de la voie. Pour des raisons de sécurité, les câbles haute tension avaient été préalablement mis hors tension. Des procédures de sécurité ont été rédigées pour toutes les phases d'une opération et tiennent compte de divers

critères. Un conseiller en prévention-coordonateur de sécurité soumet finalement chaque projet à une analyse de sécurité, après quoi le cahier des charges des travaux est diffusé. Avant le commencement des travaux, l'entrepreneur doit procéder à une étude approfondie de son mode d'exécution.

L'entrepreneur a déposé la fiche bien à temps et la procédure d'exécution du sous-traitant telle qu'elle a été proposée a été adoptée le 25 janvier 2011, après l'analyse de tous les aspects relatifs à la qualité et la sécurité. La société concernée est expérimentée dans ce genre de travaux et le matériel répondait à toutes les exigences. Après l'incident, la grue a été déplacée avec difficulté en raison de son poids et des dommages importants subis par l'infrastructure ferroviaire. Immédiatement après l'accident, il a été demandé à la société Sarens d'amener sur les lieux une lourde grue mobile d'une capacité de 400 tonnes. Des mesures préparatoires ont dû être prises pour permettre cet important travail de renflouage et les règles de sécurité requises ont également dû être respectées. On s'est malgré efforcé de travailler le plus rapidement possible.

L'an dernier, un accident a impliqué un engin de battage et de forage d'un autre type, utilisé pour procéder à un étançonnement. L'accident a sans doute été provoqué par une erreur de manœuvre du machiniste. Les deux incidents n'ont aucun lien l'un avec l'autre.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'attention accordée aux chaînes destinées à l'information régionale par Belgacom" (n° 3472)

11.01 Linda Musin (PS): Je suis interpellée par des consommateurs sur les conditions de la concurrence entre Belgacom et VOO, séduits par la campagne téléphonique de Belgacom sur le "pack téléphonie + internet + TV". En effet, il est faux que les services offerts sont identiques, notamment concernant les télévisions locales.

Pourquoi Belgacom TV prive-t-il les téléspectateurs de l'accès à certaines chaînes locales?

La communication de Belgacom répond-elle aux critères d'une saine information des consommateurs?

Pourriez-vous sensibiliser le management de l'entreprise sur l'importance d'inclure dans son offre l'accès à toutes les télévisions locales?

11.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Belgacom dispose d'une autonomie en cette matière qui ne relève pas de ma compétence. Cependant, j'ai attiré l'attention de l'entreprise sur ce point. Ses réponses sont qu'elle fait des efforts pour l'accès aux chaînes locales dont 8 sont déjà présentes sur la plate-forme Belgacom TV: Antenne Centrale, Canal C, Canal Zoom, notélé, Télé MB, TV Com, TV Lux et Ma Télé. TV Sambre et Télé Vesdre sont sur le point de la rejoindre. RTC Liège reste l'unique absente de l'offre de Belgacom malgré les démarches accomplies et semble persister à demander des conditions financières en dehors des normes habituelles. Des négociations ont débuté mais elles ont été suspendues suite à l'interpellation du ministre-président Demotte afin de faire la lumière sur le financement des télévisions locales.

Dans l'attente d'une décision sur le montant à payer, Belgacom a proposé une rémunération provisionnelle. Il est dans l'intérêt des distributeurs de disposer d'une offre la plus étendue possible afin de satisfaire ses clients. Plus l'offre est riche, plus elle est susceptible d'être intéressante.

Concernant la communication commerciale, les clients sont invités à se renseigner dans les points de vente, sur le site internet ou auprès des agents commerciaux.

11.03 Linda Musin (PS): Le problème réside dans le montant à payer. Belgacom, depuis un certain temps pendant lequel rien ne se passe, est en négociation. Les clients doivent être avertis de la différence d'offre.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de l'opérateur SNCB au programme *Next Station*" (n° 3469)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le congrès *Next Station* à Bruxelles" (n° 3577)

12.01 David Geerts (sp.a): Il y a quelques semaines s'est tenu un congrès sur l'environnement des gares et les gares du futur. J'y étais et j'ai constaté qu'il n'y avait personne de la SNCB. Pourquoi?

12.02 Tanguy Veys (VB): 380 personnes s'y étaient inscrites, dont 300 étaient présentes. On a dénombré 130 personnes de la SNCB-Holding et quinze des syndicats. Il y avait quelques invités étrangers et une trentaine d'orateurs, mais personne de la SNCB. Je suppose que les trains devaient être à l'heure ces jeudi et vendredi et que donc personne n'avait été délégué?

Les organisateurs du congrès n'avaient ni reculé devant les frais ni ménagé leurs efforts. Les participants ont reçu un bel attaché case contenant de nombreux gadgets, des livres luxueux en quadrichromie, quatre stylos à bille et deux cartes mémoire. Le congrès s'est clôturé par un délicieux dîner accompagné d'excellents vins.

Je comprends qu'on ne puisse accueillir des invités internationaux avec un sandwich et un coca, mais je me demande si l'effort financier consenti est en rapport avec la plus-value de ce congrès. De plus, seuls des représentants politiques du sp.a sont intervenus comme orateurs. À l'avenir, un peu plus de diversité dans le choix des intervenants serait le bienvenu.

Le droit d'inscription au congrès était de 750 euros. Combien de participants ont-ils effectivement payé ce montant? Sans doute ce congrès prestigieux était-il organisé dans la perspective du nouveau mandat brigué par le CEO Jannie Haek. Je déplore le fait que des moyens financiers dont la SNCB a cruellement besoin soient dépensés de cette manière.

Pourquoi ce congrès a-t-il été organisé? Combien y a-t-il eu de participants et combien d'entre eux ont-ils effectivement payé le droit d'inscription? À combien s'élèvent les recettes des entrées et du sponsoring? Combien le congrès a-t-il coûté? Quelle en est la plus-value? Combien de représentants de la SNCB-Holding, de la SNCB et d'Infrabel ont-ils pris part aux trois éditions précédentes? Où et quand aura éventuellement lieu la prochaine édition?

12.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le congrès *Next Station* a été organisé par la SNCB-Holding, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC). C'était la troisième édition de *Next Station*, après Rome en 2005 et Paris en 2007. L'organisation de cet événement est chaque fois confiée à un membre du Station Management Group au sein de l'UIC. La SNCB-Holding était donc fière d'avoir été sélectionnée pour organiser l'édition 2011 de ce congrès.

La SNCB-Holding est reconnue internationalement pour son expertise en matière de conception des gares. Les gares belges ont d'ailleurs connu une évolution considérable au cours des dernières années. De grands projets ont notamment été réalisés à Anvers-Central, Bruxelles-Central et Liège-Guillemins. D'autres chantiers sont en cours de réalisation ou débiteront prochainement. La SNCB-Holding est constamment à la recherche des meilleures pratiques à l'échelon mondial. Un congrès tel que *Next Station* constitue dans ce contexte une occasion unique de trouver de nouvelles sources d'inspiration et d'enrichir son expertise.

Il y avait des orateurs du monde entier. Des représentants de plus de vingt pays ont échangé leurs points de vue. Toutes les figures clé de l'entreprise, actives à la direction Gares, ont ainsi pu découvrir des exemples étrangers ou des initiatives prises dans des secteurs similaires, tels que l'exploitation des aéroports. Un congrès d'échange de ce genre est plus productif et moins onéreux que d'envoyer toutes ces personnes à l'étranger en voyage d'étude. La SNCB-Holding a en outre invité un groupe d'acteurs concernés, et notamment les membres de cette commission, à participer gratuitement.

Le congrès a réuni quelque 400 participants, orateurs compris, dont 70 payants. Les sponsors, les partenaires comme Eurostation et Eurogare, et tous les membres des comités de direction du Groupe SNCB ont pu participer à titre gracieux. Onze personnes de la SNCB et douze d'Infrabel ont été conviées à participer gratuitement. Pour les autres membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel, les tarifs normaux étaient d'application, à savoir le tarif réduit de 600 euros pour toute inscription avant le 20 février 2011 et

celui de 750 euros pour les inscriptions au-delà de cette date. Une seule personne de la SNCB a été présente un jour. En ce qui concerne Infrabel, sept personnes ont répondu présent, dont cinq payantes et deux gratuites.

Le congrès portait essentiellement sur la construction et la gestion des gares. La SNCB ne voyait donc pas l'utilité pour son personnel d'y participer. Il n'y avait effectivement pas de lien direct avec les responsabilités et les compétences quotidiennes au sein de la SNCB.

Il n'y avait pas de représentants du Groupe SNCB à Rome. À Paris, il y avait un orateur et cinq représentants de la SNCB-Holding.

Le congrès a coûté 550 000 euros. Les revenus générés par le sponsoring et les inscriptions s'élevaient à 310 000 euros. Il n'a pas encore décidé où ni quand aura lieu la prochaine édition.

12.04 Tanguy Veys (VB): Sur les 400 personnes inscrites, 70 à peine ont payé. Le congrès a coûté 500 000 euros. La ministre se réfère au sponsoring, mais il s'agit de filiales de la SNCB-Holding ou de sociétés liées à la SNCB, telles que Siemens. À l'avenir, l'organisation de tels congrès de prestige devra en tout état de cause faire l'objet d'une réflexion plus approfondie.

L'incident est clos.

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'obligation des personnes handicapées réclamant une assistance d'annoncer leur voyage auprès de la SNCB et l'accessibilité des gares" (n° 3578)

13.01 David Geerts (sp.a): Le 3 décembre 2010, la "Vlaamse Federatie voor Gehandicapten" a mené une action visant à sensibiliser les responsables à la nécessité d'accroître l'accessibilité des gares ainsi que la flexibilité du système de réservations. La SNCB a demandé à pouvoir se pencher sur le problème jusqu'à la fin mars 2011. Une réunion était ensuite prévue.

La SNCB a-t-elle dans l'intervalle élaboré des propositions en la matière?

13.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): En vertu du contrat de gestion 2008-2012, la SNCB-Holding est tenue d'adapter systématiquement les bâtiments pour que l'ensemble des gares soient accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici 2028. Cinquante-deux gares accueillant 60 % des voyageurs à l'embarquement devront être accessibles d'ici 2012. Actuellement, 15 bâtiments de gare recevant 24 % des voyageurs à l'embarquement sont entièrement accessibles.

La première phase du projet d'installation de lignes de guidage sera achevée au plus tard fin mai. La mise en œuvre était prévue fin décembre 2010, mais la période de gel a obligé les responsables à reporter les travaux. À la mi-2011, 25 bâtiments de gare accueillant au minimum 40 % des voyageurs à l'embarquement seront entièrement accessibles.

En ce qui concerne l'accessibilité des trains, la SNCB affirme que les personnes à mobilité réduite devront, à long terme, pouvoir prendre le train avec un minimum d'aide extérieure. Cet objectif, qui implique une accessibilité totale de l'infrastructure et du matériel roulant, ne pourra être réalisé à très court terme et nécessitera des moyens financiers considérables.

Les critères mentionnés sont cependant appliqués dès à présent.

Comme tout ne pourra pas se réaliser en un jour, la SNCB a mis au point un système d'assistance aux personnes à mobilité réduite. Parallèlement, la SNCB recherche des solutions complémentaires, notamment en procédant à des essais de coopération avec des compagnies de taxis et en utilisant un système de monte-escaliers.

J'estime que les sociétés de transport public ne doivent pas toujours tout réaliser elles-mêmes. Des organisations et des volontaires sont également actifs sur le terrain. Pour moi, le débat doit partir du postulat que les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer.

Des projets de coopération avec des compagnies de taxis ont pour objectif d'accroître le rayon d'action pour l'assistance aux personnes à mobilité réduite. Le projet de partenariat a été évalué positivement. Aucune plainte n'a été enregistrée. Le test a débouché sur un résultat satisfaisant, pour un coût raisonnable. On compte aujourd'hui dix-sept stations de taxi. Le projet se poursuivra pendant au moins un an afin de réunir davantage de données.

Le Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) a rejeté le projet de monte-escaliers dans son avis du 21 avril 2009 parce qu'il ne convient pas à tous les fauteuils roulants. La SNCB a finalement acheté un certain nombre de monte-escaliers et ceux-ci ont été testés récemment à Waregem. Le Groupe SNCB a redemandé au CSNPH l'autorisation de placer ces monte-escaliers dans les gares trop peu accessibles. Le Groupe SNCB envisage aussi d'investir dans des modifications techniques aux monte-escaliers pour qu'ils puissent assurer le transport des fauteuils roulants plus grands et plus lourds, ceci en concertation avec le fabricant. Dans son avis du 21 mars 2011, le CSNPH a approuvé l'utilisation des monte-escaliers dans les gares où ils sont utilisables. Des investissements complémentaires sont cependant demandés pour assurer le transport des fauteuils roulants les plus lourds. Si un utilisateur de fauteuil roulant ne veut pas se servir du monte-escaliers, une solution alternative doit être trouvée.

En ce qui concerne le délai de réservation de 24 heures, si l'assistance n'est pas possible, une solution alternative est proposée au client. Dans le cas où la personne à mobilité réduite ne réserve pas l'assistance dans le délai imparti, la SNCB s'efforcera d'offrir l'assistance dans la mesure du possible. La SNCB adopte ainsi une attitude plus souple qu'initialement prévu.

La SNCB intègre les observations des voyageurs à mobilité réduite dans les projets en cours, dans la limite de ce qui est réalisable sur le réseau belge.

La SNCB a rencontré le 28 janvier 2011 les représentants du CSNPH afin de chercher des possibilités pour assouplir le régime des 24 heures. La SNCB examine cet assouplissement et cherche des solutions réalisables dans la pratique.

Jusqu'à présent, le système de réservation en ligne pour obtenir de l'assistance n'a encore fait l'objet d'aucune plainte.

La **présidente**: Contacté par nos soins, le cabinet s'est engagé à nous faire savoir dans les meilleurs délais quand les informations requises seront disponibles. On s'active donc autour de ce dossier.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 3766 de M. Vandeput est annulée. La question n° 3669 de Mme Musin est retirée.

14 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3659)**

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3766)**

14.01 Tanguy Veys (VB): Le 24 mars 2011, le trafic ferroviaire entre Aarschot et Diest a été fortement perturbé par des incendies sur l'accotement de la voie. Les services d'incendie ont éprouvé beaucoup de difficultés à maîtriser les différents foyers. La sécheresse a probablement joué un rôle dans l'apparition de ces feux.

Quelle est la politique menée en matière d'entretien des accotements le long des lignes de chemin de fer? Quelles mesures prend-on pour prévenir les incendies à ces endroits? Des mesures supplémentaires ont-elles été prises à la suite de ces incendies? Quelle était la cause de ces incendies?

14.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Les talus des voies ferrées sont entretenus de manière aussi écologique que possible. À cet effet, Infrabel collabore à certains endroits avec Natuurpunt. L'entretien est

principalement réalisé à l'aide de faucheuses à fléaux et inclut également la gestion des taillis. Pour des raisons écologiques, on ne commence pas à tondre avant la mi-juin. L'utilisation d'herbicides sur les talus est interdite. Lors de travaux aux voies susceptibles de provoquer des étincelles, le matériel d'extinction nécessaire est toujours présent.

Les incendies sur les accotements entre Aarschot et Diest se sont en grande partie produits en dehors du domaine ferroviaire. Les services d'incendie ont immédiatement été appelés et le personnel technique d'Infrabel s'est immédiatement rendu sur place pour prévenir les dégâts aux installations. Des câbles ont dû être réparés à certains endroits.

Ces incendies ont plusieurs origines. Les incendies entre Aarschot et Diest ont comme souvent été causés par les étincelles d'un frein bloqué d'un train de marchandises. La sécheresse printanière a rendu les accotements particulièrement inflammables.

14.03 Tanguy Veys (VB): La tonte écologique constitue un beau principe mais ne peut perturber le trafic ferroviaire. Il est alors préférable de commencer à tondre plus tôt.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rehaussement du quai de la gare de Adinkerke" (n° 3680)

15.01 Ann Vanheste (sp.a): Les quais sont trop bas à La Panne. Il a été annoncé en 2009 qu'ils seraient rehaussés de 28 cm en 2011.

Quand débutent les travaux? Présenteront-ils des inconvénients pour les voyageurs?

15.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Les travaux seront bientôt adjugés. Je suppose qu'ils seront réalisés début 2012. Tout sera mis en œuvre pour que deux quais sur trois restent entièrement accessibles.

L'incident est clos.

16 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les 500 hauts fonctionnaires de la SNCB qui ont reçu un iPad et/ou un iPhone" (n° 3705)

16.01 Tanguy Veys (VB): Il me revient que 500 hauts fonctionnaires de la SNCB ont récemment reçu un iPad ou un iPhone. Selon *La Libre Belgique*, on envisage d'en offrir également aux autres cadres de la SNCB. Cette situation irrite les autres membres du personnel.

Quelle est la motivation de cette mesure? La ministre l'approuve-t-elle? Quel est le coût de cette opération?

16.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): J'ignore totalement d'où vient cette rumeur. Le Groupe SNCB me confirme qu'il n'a aucunement placé une commande importante d'iPads et d'iPhones. À l'heure actuelle, 31 iPads et 42 iPhones sont utilisés au sein du Groupe SNCB et 10 iPads et 14 iPhones sont mis à la disposition des équipes techniques. 21 iPads et 28 iPhones sont à la disposition des collaborateurs en vue d'augmenter leur mobilité et de rendre superflues certaines applications informatiques.

Le Groupe SNCB dispose de la compétence opérationnelle de juger de l'opportunité fonctionnelle et opérationnelle de l'achat de ce type de technologie.

16.03 Tanguy Veys (VB): La SNCB ne peut évidemment pas réagir à toutes les critiques émises consciemment ou inconsciemment à son égard, mais dans pareil cas, mieux vaut réagir une fois de trop et en donnant la bonne information. Dans ce cas, une rectification aurait été une bonne chose.

L'incident est clos.

17 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rayonnements éventuellement nocifs pour les conducteurs de train des systèmes TBL1+ et ETCS" (n° 3707)

17.01 Tanguy Veys (VB): Pour tenter d'améliorer la sécurité du rail, on équipe tous les trains du système TBL1+ ou ETCS.

Les effets nocifs de la radiation des appareils ont-ils été analysés? Des mesures préventives ont-elles été prises? Des études ont-elles été effectuées sur les effets nocifs d'autres appareils, tels que le GSM-R, installés à bord des trains et des mesures ont-elles été prises?

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Les systèmes ETCS et GSM-R font partie du projet européen ERTMS. C'est pourquoi les spécifications techniques doivent satisfaire aux exigences de la Commission européenne en matière d'interopérabilité, et notamment de santé. Il convient de prendre des précautions afin que les systèmes, les matériaux et leur conception ne nuisent pas à la santé.

La SNCB applique les consignes du constructeur de manière à satisfaire aux normes en vigueur. Le système TBL1+ doit répondre à ces mêmes normes. Selon les données disponibles actuellement, il n'y a aucun danger présumé pour la santé.

17.03 Tanguy Veys (VB): Certains conducteurs de train sont inquiets. Il convient donc de prendre des mesures de précaution. Les études sur les rayonnements ne disent pas toutes la même chose.

17.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le principe de précaution est pris en considération, mais cela ne veut pas dire que rien ne peut se faire.

17.05 Tanguy Veys (VB): Bien que le constructeur affirme que son système répond aux normes européennes, je voudrais souligner néanmoins que plusieurs études indiquent que ces normes se sont pas assez strictes.

L'incident est clos.

18 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les risques de sécurité que comportent les cabines à haute tension sur les rames" (n° 3708)

18.01 Tanguy Veys (VB): En février ou en mars, une cabine à haute tension aurait explosé à bord de l'omnibus entre Courtrai et Audenarde, constitué d'une rame classique à deux voitures. La cabine se trouve juste à côté du poste de conduite mais heureusement, le conducteur se trouvait à l'autre extrémité du train. La réglementation prévoit qu'en cas de changement de fusible, le conducteur de train ne peut remettre la rame en service qu'à partir de l'autre poste de conduite et qu'aucun voyageur ne peut être présent dans le compartiment où se trouve la cabine à haute tension.

Quels sont les risques de sécurité que présente ce type de cabines à haute tension et quelles sont les mesures de sécurité en vigueur? Des chiffres récents démontrent-ils que les cabines à haute tension présentent des problèmes? Estimez-vous judicieux de placer cette cabine juste à côté du poste de conduite?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Les installations à haute tension présentent un risque d'électrocution en cas de contact direct avec les éléments sous tension. Les installations à haute et basse tension électrique dans les trains de voyageurs sont conformes aux prescriptions légales selon lesquelles tout contact doit être évité lors de la construction ou l'installation du matériel.

L'équipement à haute tension des trains est installé dans les espaces clos du service électrique auxquels seuls les employés agréés ont accès. Ils sont inaccessibles aux personnes non agréées et ne peuvent être déverrouillés que selon une procédure spécifique qui implique la mise hors tension de l'installation. Les voyageurs sont alors tenus à distance. Ces installations sont régulièrement contrôlées.

Je ne dispose pas de chiffres sur les incidents impliquant des cabines à haute tension. La localisation des cabines à haute tension à proximité des postes de conduite ne présente aucun inconvénient particulier. Les cabines à haute tension font partie intégrante des installations de distribution de l'énergie électrique et de répartition de l'énergie dans tout le train. La présence d'une cabine à haute tension dans un train n'est pas plus dangereuse pour le conducteur et le voyageur qu'une cabine dans un immeuble résidentiel pour autant

que les prescriptions techniques, la réglementation et la loi soient respectées.

18.03 Tanguy Veys (VB): Je suis surpris d'apprendre qu'il n'existe pas de chiffres concernant de tels incidents. On pourrait croire que tout va pour le mieux alors qu'une explosion m'a été reportée. La ministre assure qu'il ne peut y avoir de problème si les consignes de sécurité sont respectées mais l'incident aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves si le conducteur du train s'était trouvé à proximité de la cabine à haute tension.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 00.

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.02 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de budgettaire gevolgen van de wurgprijzen van Belgacom" (nr. 2422)

01.01 Tanguy Veys (VB): In 2003 startten Mobistar en Base een procedure voor de rechtbank van koophandel met een eis tot schadevergoeding jegens Proximus. Zij verwijten Proximus – dus Belgacom – dat het wurgprijzen aanrekent voor het afhandelen van oproepen van concurrenten op het Proximusnetwerk.

Door de rechtbank aangestelde experts berekenden voor Base en Mobistar eerst een schadebedrag van 1,18 miljard euro. In een tweede verslag van 10 december 2010 werd de schade al geschat op 1,84 miljard. De definitieve uitspraak, die werd verwacht op 15 april 2011, kan een grote invloed hebben op de dividenden van Belgacom. Dat kan dan weer gevolgen hebben voor de begroting van 2011, aangezien de overheid de hoofdaandeelhouder van Belgacom is.

Is er bij de begrotingsopmaak rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak in deze rechtszaak? Deelt de minister de kritiek van Mobistar en Base? Welk bedrag moet Belgacom opzijzetten voor het betalen van eventuele schadevergoedingen?

01.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Aangezien deze vraag over een lopende rechtszaak gaat en omdat Belgacom een beursgenoteerd bedrijf is, kan ik alleen met de nodige omzichtigheid antwoorden.

Wat de provisies betreft, houdt Belgacom zich aan de regels. Deze rechtszaak heeft geen invloed op de begroting en er is dus geen reden voor een begrotingsaanpassing. Het is niet de taak van de minister om tussen te komen in het provisioneringsbeleid van een autonoom overheidsbedrijf. Wij waken er natuurlijk wel over dat Belgacom de wet en de principes van deugdelijk bestuur respecteert. De claims en gerechtelijke procedures worden bekendgemaakt, waar dit vereist is volgens de voor Belgacom geldende financiële normen.

Wat deze zaak betreft, verwijs ik naar de persberichten van Belgacom van 5 oktober 2009 en 13 december 2010. Er is geen sprake van een definitieve uitspraak op 15 april.

Voor informatie over het persbericht van 5 oktober over het eerste voorlopige deskundigenverslag, verwijs ik ook naar mijn antwoord op de desbetreffende vraag van de heer Jan Jambon. In het persbericht van 13 december 2010 over het tweede deskundigenverslag bevestigt Belgacom dat het de visie van de experts zal blijven aanvechten. Uiteindelijk is het aan de bevoegde kamer van koophandel om te oordelen over een eventuele fout, de eventuele schade en het oorzakelijk verband tussen beide.

01.03 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp dat de minister, gezien de lopende juridische procedure, voorzichtigheid aan de dag moet leggen, maar ik denk dat zij toch een bepaald standpunt kan innemen tegenover Belgacom.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van drie postkantoren in Luik" (nr. 3046)

02.01 **Linda Musin** (PS): In 2005 waren er 35 postkantoren in Luik. In 2011 blijven er nog acht over. In bepaalde wijken vormt de sluiting van het postkantoor een groot probleem voor de bewoners. In de wijk Sainte-Marguerite, waar toch 16.000 mensen wonen, vinden velen dat de overheid tekortschiet in haar opdracht van openbare dienst.

Welke oplossingen stelt bpost voor om deze klanten toch een goede dienstverlening aan te bieden?

02.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De beslissing van bpost om de postkantoren van Saint-Séverin, Saint-Gilles en Cour des Palais te sluiten werd reeds uitvoerig toegelicht. Er werden tal van PostPunten geopend. Eind 2010 bestond het netwerk van bpost uit 690 postkantoren en 704 PostPunten. Dat zijn in totaal bijna 1.400 servicepunten, 100 meer dan in het beheerscontract werd vastgelegd. De totale openingstijd werd met meer dan 40 procent verhoogd. Bovendien bedroeg de tevredenheidsgraad van het cliënteel over de postkantoren in 2010 85 procent, een verbetering van 4 procent ten opzichte van 2009.

Wat Luik betreft, was bpost van oordeel dat een netwerk van acht postkantoren en een dertigtal PostPunten volstond. Ik wil eraan herinneren dat de door de PostPunten aangeboden postproducten ongeveer 90 procent van de activiteiten van een postkantoor vertegenwoordigen.

02.03 **Linda Musin** (PS): De wijk Sainte-Marguerite ligt op meer dan een kilometer van het postkantoor Liège-Perron. We hebben het inderdaad al over die sluitingen gehad, maar die zeer dichtbevolkte wijk heeft nood aan een postkantoor dat de hele waaier van postdiensten aanbiedt. De stad Luik zal een oplossing voor dat probleem moeten vinden, want die wijk heeft echt wel een postkantoor nodig. Het is precies om die reden dat ik zo vrij ben hier bij u op aan te dringen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe organisatie van de postsortering" (nr. 3222)**

03.01 **Bert Maertens** (N-VA): De postsorteeractiviteiten van bpost worden gereorganiseerd: de 5 sorteercentra zullen uitgroeien tot industriële mailcentra, terwijl er nog ongeveer 60 kleinere mailcentra behouden blijven.

Welke financiële besparing en tijdsbesparing kan hierdoor gerealiseerd worden? Moeten de sorteercentra uitgebreid worden? Hoeveel moet er daarvoor geïnvesteerd worden? Wat gebeurt er met personeel dat niet overgeplaatst wil worden? Zullen de overgeplaatste personeelsleden gecompenseerd worden als er een grotere woon-werkafstand is? Zullen de rondes langer worden?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Volgens bpost zullen deze reorganisatie en de verwachte daling van de postvolumes uiteindelijk zorgen voor een vermindering van 6.300 voltijdse personeelsleden via natuurlijke afvloeiing. Enkel voor het sorteercentrum van Brussel is een nieuw gebouw op een nieuwe site nodig. Voor de aanpassing van de sorteercentra wordt er tot 2015 180 miljoen euro uitgetrokken.

Heel wat personeelsleden moeten een nieuwe functie uitoefenen in een mailcentrum, terwijl anderen de uitreiking zullen kunnen starten in een van de plaatselijke depots die mogelijk dicht bij hun woonplaats gelegen zijn. bpost overlegt op een constructieve manier met de vakbonden over de precieze voorwaarden van de overplaatsing, over opleiding en begeleiding voor nieuwe functies en over een aangepaste maatregel voor het woon-werkverkeer.

Door de invoering van de automatische sortering en de centralisering van de voorbereidingsactiviteiten van de rondes blijft er meer tijd over voor de rondes zelf. De keuze van het vervoermiddel zal gebeuren in functie van volumes, afstand, geografische kenmerken van het terrein en de beperking van het energieverbruik en CO₂-uitstoot.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over**

"de computerpannes bij het afgeven van vervoerbewijzen bij de NMBS" (nr. 3224)

04.01 **Linda Musin** (PS): Op 3 maart jongstleden deed zich aan de loketten van een aantal stations een computerpanne voor. De reizigers werd een document overhandigd dat ze in de trein aan de treinbegeleiders moesten voorleggen om een vervoerbewijs te kunnen kopen tegen het normale tarief.

Deze procedure deed heel wat vragen rijzen bij de reizigers die normaal gezien met een bankkaart betalen. Tijdens de treinrit kreeg de reiziger echter geen treinbegeleider te zien – wellicht omdat die zoveel vervoerbewijzen moest uitreiken – en kon hij de rit dus niet betalen.

Kan men een bankkaart gebruiken om een treinkaartje te kopen bij de treinbegeleider? Heeft een treinbegeleider wel de nodige tijd om alle reizigers te bedienen wanneer er zich een algemene computerpanne voordoet? Hoeveel inkomsten is de NMBS op 3 maart 2011 misgelopen? Welke maatregelen zou de NMBS kunnen nemen om dit euvel te verhelpen?

04.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS deelt me mee dat dergelijke storingen slechts uiterst zelden voorkomen.

Op de trein kan men het vervoerbewijs cash of met een kredietkaart betalen. Betaling met een bankkaart is niet mogelijk. Of het ticket zo kan worden gekocht, hangt af van het aantal reizigers die zonder vervoerbewijs opstappen; bovendien moet de treinbegeleider de mogelijkheid hebben om die verkoop af te handelen. De meeste piekurreizigers beschikken echter over een abonnement.

Men kan onmogelijk ramen hoeveel inkomsten de NMBS die dag misgelopen is. Tijdens de onderbreking van 3 maart werkten de automaten in de stations en konden er tickets via internet worden aangekocht. Bovendien konden door de verkoop op de trein al te grote financiële verliezen voorkomen worden.

Als mogelijke oplossingen denkt de NMBS ook aan de voor eind 2011 geplande renovatie van de automaten en de mogelijkheid om een vervoerbewijs via *mobile ticketing* aan te kopen.

04.03 **Linda Musin** (PS): Ik hoop dat dergelijke toestanden bijzonder weinig voorkomen: de NMBS derft hierdoor heel wat inkomsten.

Ik ben blij dat de automatische ticketverkoop op termijn zal worden verbeterd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "internet op de trein" (nr. 3226)

05.01 **Peter Dedecker** (N-VA): In het beheerscontract 2008-2012 wordt internet op de trein in het vooruitzicht gesteld en minister Van Quickenborne onderstreept de noodzaak aan goede gsm- en internetverbindingen aan boord van de nationale treinen en dit in navolging van de faciliteiten op de Thalys. Volgens hem maakte de NMBS daarover concrete afspraken met de operatoren.

Waren er onderhandelingen tussen de NMBS en de operatoren? Wat hebben die precies opgeleverd? Welke technische mogelijkheden bestaan er om een goede gsm-ontvangst te realiseren op een rijdende trein? Is dit werk voor Infrabel of voor de vervoersmaatschappij NMBS? Welke coördinerende rol zal de holding op zich moeten nemen?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ongeveer een jaar geleden heb ik hier uitgelegd dat de NMBS niet van plan is om draadloos internet te installeren in de treinen en dit ook niet zal commercialiseren. Een deel van de reizigers maakt nu al gebruik van de vele mogelijkheden van draadloos internet en neemt daartoe zelf het initiatief door zich een geschikt mobiel internettoestel, een mobiele internetkaart of een USB-modem aan te schaffen. Hij beslist zelf hoe en waar hij daarvan gebruik maakt, hoeveel hij daarvoor wil betalen aan welke operator.

Op de Thalys is wel internet beschikbaar. Men maakt er gebruik van verschillende technieken om een

permanente internetconnectie te verzekeren. Op de Benelux-trein, op de TGV en op de Eurostar is er geen internet beschikbaar.

De NMBS heeft in maart 2008 een onderzoek laten uitvoeren door Ipsos. Daaruit blijkt dat internet een secundaire behoefte blijft voor de reizigers, maar dat betekent niet dat zij er geen belang aan hechten. Wat zijn echter de mogelijkheden en waarvoor wordt geopteerd? Hierin investeren vergt ontzettend veel geld en tijd. Bovendien evolueert de technologie heel snel. Veel reizigers beschikken nu bijvoorbeeld over een gsm met internet en wie zijn pc onderweg wil verbinden met het internet kan gebruik maken van diverse producten en diensten van de telecomoperatoren. De kwaliteit hiervan verhoogt met de verdere verspreiding van het 3G-netwerk.

De markt evolueert zo snel dat we goed moeten nagaan welke investeringen zinvol zijn. De treinen uitrusten met internet aan boord is zeer duur. Die investering zal nooit kunnen worden gecompenseerd door extra bijdragen van de reizigers. Daarom acht de NMBS het aanvaardbaar te suggereren dat wie op de trein gebruik wil maken van het internet dat via een eigen gsm-modem zou doen, dus mobiel internet via gsm of laptop. Om tegemoet te komen aan het stijgend gebruik van computers op de trein, worden in de nieuwe Desirotoestellen acht stopcontacten van 230 volt per rijtuig geplaatst. Ook worden modernisering doorgevoerd in de M5-dubbeldekrijtuigen. Ook daar worden stopcontacten geplaatst.

De ontvangst van gsm-signalen in de trein kan verschillen naargelang het type trein, het ontvangsttoestel van de reiziger en de dekkingsgraad van de telecomoperator. Om de dekkingsgraad voor de reizigers te verhogen en om de stijging van het aantal masten te beperken, blijft de NMBS-Holding samenwerken met de operatoren voor de installatie van zendmasten op de eigendommen van de NMBS-Groep.

De **voorzitter**: Er is dus wel stroom, maar geen web.

05.03 Peter Dedecker (N-VA): Het plaatsen van stopcontacten is een stap vooruit, maar de kwaliteit van de dekking op de treinen is echt niet goed genoeg om een kwalitatieve internetverbinding tot stand te brengen.

Eigenlijk holt de NMBS de feiten achterna. In het buitenland is internet op de trein een evidentie. In de VS is er zelfs gratis wifi aan boord van de bussen van de Greyhound Lines. De minister zegt dat elke trein momenteel uit dienst moet worden genomen voor veiligheidsinstallaties en onderhoud. Misschien schept dat de mogelijkheid om die investeringen toch te doen. Het is jammer dat de huidige beheersovereenkomst niet concreter is. Hopelijk is de nieuwe dat wel.

05.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik moet uw visie tegenspreken. De technologie evolueert heel snel. Als die investeringen moeten worden gedaan en niet kunnen worden doorgerekend aan de klanten, noch kunnen worden afgeschreven, dan is dit geen correcte besteding van overheidsmiddelen. Het gaat hier over de vraag of de investering de moeite waard is ten opzichte van de evolutie, de kostprijs en de winst die eruit kan worden gehaald.

Ik ben het wel eens met de vaststelling dat de dekkingsgraad te wensen overlaat en dat de telecomoperatoren op dat punt inspanningen zouden kunnen leveren. Dat is echter niet de verantwoordelijkheid van de NMBS.

05.05 Peter Dedecker (N-VA): Er moet uiteraard goed worden omgesprongen met belastinggeld, maar zijn die investeringen in het buitenland dan wel rendabel?

Bovendien evolueert de technologie inderdaad. Zolang men echter met antennes buiten de trein werkt en de trein volledig uit staal is gemaakt, zullen er problemen blijven, zelfs al stapt men over op 3G of 4G. Er zijn op dat vlak andere zaken nodig en daarvoor moeten we zeker kijken naar wat er in het buitenland bestaat.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 3264)

06.01 Joseph George (cdH): Teneinde de veiligheid in de stationsomgeving te verbeteren, heeft de NMBS-Groep samenwerkingsakkoorden gesloten met de lokale actoren van meerdere steden en gemeenten (te nemen maatregelen bij ongevallen, preventief toezicht, enz.). In oktober 2010 verklaarde de NMBS-Groep op zes maanden tijd dertig akkoorden te hebben gesloten.

Wanneer zullen er akkoorden zijn voor het volledige spoorwegnet? Kunnen steden die een station op hun grondgebied hebben, een aanvraag indienen bij de NMBS teneinde een soortgelijk samenwerkingsverband aan te gaan?

06.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS-Holding heeft op verzoek van de federale overheid de Corporate Security Service opgericht. De adviseurs van deze dienst sluiten samenwerkingsovereenkomsten met de lokale partners.

In maart 2009 hebben de burgemeesters en de korpschefs met een station op het grondgebied van hun gemeente of zone, van deze dienst een brief ontvangen met een uitnodiging om samen te werken. Er werd in eerste instantie gekozen voor grote stations met veel veiligheidsproblemen. Op termijn zou er worden samengewerkt met alle stations. Er werden, sinds de ondertekening van de eerste intentieverklaring met de stad Geraardsbergen in maart 2009, al 52 overeenkomsten gesloten met 50 van in totaal 167 politiezones, 73 steden en gemeenten en 19 gerechtelijke arrondissementen, wat overeenkomt met 139 van de 549 stations en stopplaatsen. In de komende maanden zullen er nieuwe contracten worden gesloten. De Corporate Security Service gaat ook in op spontane verzoeken van gemeenten om samen te werken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de klachten over aangetekende zendingen" (nr. 3406)

07.01 Bert Maertens (N-VA): In het verslag van de ombudsdienst voor het jaar 2009 staat dat er 734 klachten waren over aangetekende zendingen, waarvan de meeste over fouten bij de uitreiking of over verdwenen zendingen. Een aangetekende zending is beschermd tegen de risico's van verlies, diefstal of beschadiging. De klant betaalt daarvoor.

Welke garanties zijn er dat een aangetekend poststuk correct wordt afgeleverd? Hoe zijn de vele klachten te verklaren? Hoe evolueert het jaarlijks aantal verdwenen of verkeerd afgeleverde aangetekende zendingen sinds 2005? Welke maatregelen worden er genomen om dat aantal te verminderen? Welke compensaties zijn er in geval van beschadiging of niet-correcte aflevering?

07.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik verwijs naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 171 van de heer Logghe.

Volgens de procedure voor de uitreiking van een zending moet de identiteit van de geadresseerde gecontroleerd en genoteerd worden. Een bewijs van uitreiking moet ondertekend worden. Als de zending niet kan uitgereikt worden, moet ze terug naar het uitreikingskantoor worden gebracht. De klant moet dan via een kaartje op de hoogte gesteld worden. De zending zal gedurende vijftien dagen bewaard worden voor afhaling en daarna aangetekend teruggestuurd worden naar de afzender.

Klachten worden pas sinds de tweede helft van 2007 centraal geregistreerd. Pas vanaf midden 2009 kunnen vergelijkbare cijfers over aangetekende zendingen gegeven worden. Van juli 2009 tot eind 2009 werden 2.754 aanvragen tot opzoeking van een aangetekende zending geregistreerd. In 2010 waren dat 12.057 aanvragen. Tot mei 2010 werden geen gegevens bijgehouden over het aantal zendingen dat effectief niet werd teruggevonden. Voor mei 2010 tot eind 2010 werden 996 zendingen als verloren beschouwd. Van januari tot maart 2011 werden 553 zendingen als verloren beschouwd.

Regelmatig communiceert bpost over het belang van het naleven van de richtlijnen en doet men een opvolging van de problemen. Er kan een schadevergoeding van maximum 39 euro worden uitgekeerd. Elke verloren zending is er een te veel, maar bpost besteedt heel wat aandacht aan dit probleem.

07.03 Bert Maertens (N-VA): Een compensatie van 39 euro is misschien toch te weinig.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanstelling van consultants door ICTRA" (nr. 3443)

08.01 Damien Thiéry (MR): De dienst ICTRA (Information & Communication Technology for Rail) van de NMBS werkt met consultants die meer dan 200 euro per uur verdienen. De dagelijkse loonmassa van de externe medewerkers zou meer dan 200.000 euro bedragen. In een interne mededeling zou het management erop hebben gewezen dat die uitgaven onder het investeringsbudget vallen.

Uitgaven van die omvang lijken me evenwel ongehoord.

Kunt u die informatie bevestigen? Welke opdrachten vervullen die medewerkers precies? Hoeveel consultants worden er ingezet? Zal er, gelet op die buitensporige uitgaven, in de begroting worden gesnoeid?

08.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Volgens de NMBS-Groep worden er consultants ingezet om te kunnen beschikken over zeldzame expertise in specialistische domeinen, voor welbepaalde doelen en een welbepaalde duur.

Voor de NMBS-Holding, waarvan ICTRA een dienst is, werden de volgende bedragen opgetekend voor externe consultancykosten. In 2007 4,1 miljoen euro; in 2008 12,8 miljoen euro; in 2009, 19,2 miljoen euro. De financiële resultaten voor 2010 werden pas afgelopen vrijdag goedgekeurd. Ik beschik nog niet over die resultaten.

Van de 38 miljoen euro die de voorbije drie jaar werd uitgegeven aan consultancy, hield ruim 23 miljoen euro verband met de voorbereiding en de uitvoering van het ERP-project (Enterprise Resource Planning).

Volgens de NMBS-Holding zijn de aangehaalde tarieven uitzonderlijk. De NMBS-Groep ziet er steeds op toe dat ze marktconform zijn. In 2010 keurde de maatschappij een besparingsplan goed om het aantal consultants te verminderen en hun tarief per dag te beperken.

08.03 Damien Thiéry (MR): Het verwondert me dat men dagelijks 200.000 euro neertelt om externe consultants te betalen. Ik vraag u om deze kosten nauwlettend in het oog te houden bij de voorbereiding van de begroting. Ik heb geen informatie gekregen over het precieze aantal consultants.

08.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik moet dat nagaan. Het zou om 2.000 medewerkers gaan, van wie 959 interne.

(Nederlands) We moeten alleszins de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen bij budgetten voor consultants. Er moet transparantie zijn en de juiste criteria moeten worden gehanteerd. Soms is het echter noodzakelijk bepaalde kosten te maken omdat anders de kostprijs voor de onderneming nog groter kan zijn. We doen het beperkt en bovendien op uurbasis.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 3448)

09.01 Valérie De Bue (MR): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft zijn jaarverslag voor 2010 ingediend. Het is opvallend hoe weinig interesse de NMBS voor die rapporten toont. Aangezien de NMBS op veel punten vrij slecht presteert, kan men die desinteresse betreuren. Zou de NMBS niet moeten worden gedwongen om binnen een redelijke termijn een coherent antwoord te verstrekken?

Iedereen weet voorts dat de situatie van het Raadgevend Comité van de Gebruikers moeilijk is. Er werden keuzes gemaakt om het Comité te versterken. Kunt u een en ander nader toelichten en een stand van zaken geven?

09.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): In juni 2010 heeft de NMBS-Groep drie adviezen ontvangen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Begin september 2010 werd het antwoord op die adviezen overgezonden aan het Comité. Eind oktober-begin november heeft de NMBS-Groep de zes andere adviezen ontvangen. Het antwoord daarop werd begin 2011 overgezonden.

De NMBS-Groep hecht veel belang aan de contacten met deze instantie die bij wet werd ingesteld en knoopt in het kader van sommige principiële dossiers zelfs besprekingen aan met dit Comité.

In oktober 2008 bezorgde de NMBS-Holding me een voorstel om het Raadgevend Comité van de Gebruikers te betrekken bij het volledige kwaliteitsproces voor de drie bedrijven. Het Comité liet me echter weten dat het niet over voldoende middelen beschikt om zich naar behoren van die taak te kwijten.

Voor mij is de dialoog tussen de NMBS-Groep en de vertegenwoordigende instantie van de reizigers, en in de eerste plaats het Raadgevend Comité van de Gebruikers, erg belangrijk.

In juli 2009 zijn de kabinetten van de staatssecretaris van Mobiliteit en van mijn voorganger overeengekomen om het Raadgevend Comité van de Gebruikers te reorganiseren teneinde de onafhankelijkheid ervan te vergroten en een grotere synergie met de FOD Mobiliteit en Vervoer tot stand te brengen. Eind 2009 heb ik de heer Schouppe gevraagd die reorganisatie door te voeren. Ik verwijs dan ook naar hem voor vragen over de stand van zaken in verband met die reorganisatie.

09.03 **Valérie De Bue** (MR): We hebben hier al vaak de belangrijke rol van dat Comité onderstreept.

Ik zou staatssecretaris Schouppe opnieuw kunnen ondervragen om te weten of de voorgenomen reorganisatie werd uitgevoerd.

Ik wilde eigenlijk alleen de bezorgdheid van het Comité, waarover in de pers werd bericht, onder uw aandacht brengen.

Uw antwoord is eerder geruststellend.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kraan die op de sporen belandde in Wambeek" (nr. 3449)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval met een kraan op de lijn 50A" (nr. 3574)

10.01 **Tanguy Veys** (VB): In een deelgemeente van Ternat is op woensdag 16 maart een kraan terechtgekomen op het spoor van de lijn 50A Brussel-Zuid-Gent-kust.

Door een beschadigde bovenleiding was er gedurende lange tijd in beide richtingen geen treinverkeer mogelijk en bovendien liep het takelen van de omgevallen kraan ernstige vertraging op.

In welke mate is de NMBS voorbereid op dergelijke ongevallen? Kan men in dergelijke gevallen niet efficiënter optreden om de hinder maximaal te beperken?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het ongeval is gebeurd met een paalmachine die lange schroefpalen van 22 meter in de grond aan het boren was. De precieze oorzaak wordt momenteel nog onderzocht, want er is geen aanwijsbare reden waarom de machine uit evenwicht is geraakt en net in de richting van het spoor is gevallen. De hoogspanningskabels waren vooraf wel uit veiligheidsoverwegingen buiten spanning gesteld. Veiligheidsprocedures zijn uitgewerkt voor alle fasen van een operatie en daarbij wordt rekening gehouden met diverse criteria. Een preventieadviseur-veiligheidscoördinator toetst elk ontwerp finaal aan een veiligheidsanalyse, waarna het bestek van de werken wordt vrijgegeven. De aannemer moet voor de uitvoering een uitvoerige studie maken van zijn uitvoeringswijze.

De aannemer heeft de fiche ruim op tijd ingediend en de voorgestelde uitvoeringsprocedure van de

onderaannemer werd goedgekeurd op 25 januari 2011, na analyse van alle aspecten inzake kwaliteit en veiligheid. De betrokken firma is ervaren in dergelijke werken en het materieel voldeed aan alle eisen. Na het incident werd het wegtakelen van de kraan bemoeilijkt door het gewicht ervan en door de grote schade aan de spoorweginfrastructuur. Onmiddellijk na het ongeval werd de firma Sarens gevraagd om een zware mobiele kraan met 400 ton hefvermogen aan te voeren. Voorbereidingen moesten worden getroffen om dit zware bergingswerk mogelijk te maken en daarbij moesten ook de nodige veiligheidsregels in acht worden genomen. Men heeft toch geprobeerd om zo snel mogelijk te werken.

Vorig jaar is er nog een ongeval geweest met een paalmachine van een ander type die een schoring aan het maken was. Daar was de vermoedelijke oorzaak een verkeerd manoeuvre van de machinist. Beide incidenten hebben niets met elkaar te maken.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verwaarlozing van de regionale nieuwszenders door Belgacom" (nr. 3472)

11.01 Linda Musin (PS): Consumenten die zich telefonisch lieten verleiden door de packagedeal waarin Belgacom tegelijk telefoon, internet en tv aanbiedt, stellen zich vragen bij het respectieve aanbod van Belgacom en VOO. Het klopt immers niet dat de aangeboden diensten identiek zijn. Er zijn inderdaad verschillen wat de lokale zenders betreft.

Waarom verschaft Belgacom TV de kijkers geen toegang tot bepaalde lokale zenders?

Voldoet de communicatie van Belgacom aan de criteria van een gezonde voorlichting van de consument?

Kunt u het management van het bedrijf laten weten dat het belangrijk is dat het Belgacom-aanbod ook de toegang tot alle lokale zenders omvat?

11.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Belgacom is wat dit betreft autonoom en deze aangelegenheid valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik heb het bedrijf hier evenwel op gewezen en er werd mij geantwoord dat er inspanningen worden gedaan om de lokale zenders te kunnen aanbieden. Er kunnen nu al acht zenders via Belgacom TV worden bekeken: Antenne Centrale, Canal C, Canal Zoom, notélé, Télé MB, TV Com, TV Lux en Ma Télé. Télésambre en Télèvesdre worden daar binnenkort aan toegevoegd. RTC Liège is ondanks gedane inspanningen de enige zender die nog niet in het Belgacom-aanbod zit. De zender stelt blijkbaar nog altijd buitensporige financiële voorwaarden. Er zijn onderhandelingen van start gegaan, maar zij werden opgeschort naar aanleiding van de interpellatie van minister-president Demotte over de financiering van de lokale televisiezenders.

In afwachting van een beslissing over het te betalen bedrag heeft Belgacom een provisionele vergoeding voorgesteld. De verdelers zouden in hun eigen belang over een zo groot mogelijk aanbod moeten beschikken om hun klanten tevreden te stellen. Hoe groter het aanbod, hoe interessanter het kan zijn.

Wat de commerciële communicatie betreft, kunnen de klanten voor informatie over het product terecht bij de verkooppunten, op de website of bij de vertegenwoordigers.

11.03 Linda Musin (PS): Het bedrag dat betaald moet worden, vormt het probleem. Belgacom onderhandelt over dat bedrag, en zolang die onderhandelingen lopen, gebeurt er niets. De klanten moeten geïnformeerd worden over het verschillende aanbod.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de NMBS-operator aan het programma *Next Station*" (nr. 3469)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het congres *Next Station* te Brussel" (nr. 3577)

12.01 David Geerts (sp.a): Enkele weken geleden was er een congres over de stationsomgevingen en de stations van de toekomst. Ik was daarop aanwezig en het viel mij op dat daar niemand van de NMBS was. Waarom niet?

12.02 Tanguy Veys (VB): Er waren ongeveer 380 mensen ingeschreven, waarvan er 300 aanwezig waren. Van de NMBS-Holding waren er 130, van de vakbond vijftien. Er waren enkele internationale genodigden en een dertigtal sprekers. Van de NMBS was er niemand. Ik veronderstel dat de treinen op tijd moesten rijden die donderdag en vrijdag, en dat daarom niemand was afgevaardigd?

Wat de organisatie van het congres betreft, werden kosten noch moeite gespaard. De aanwezigen kregen een mooie boekentas vol met gadgets, luxueuze boeken in vierkleurendruk, vier balpennen en twee memorysticks. Het congres werd afgesloten met een lekker diner en uitstekende wijn.

Ik begrijp dat men internationale gasten niet kan ontvangen met een broodje en cola, maar ik vraag me af of de geleverde financiële inspanning in verhouding staat tot de meerwaarde van dit congres. Overigens waren alleen politici van de sp.a als spreker aanwezig. In de toekomst zou wat meer variatie in het sprekerspaneel op zijn plaats zijn.

Het inschrijvingsgeld bedroeg 750 euro. Hoeveel aanwezigen hebben dit effectief betaald? Wellicht werd dit prestigecongres georganiseerd met het oog op een nieuw mandaat voor CEO Jannie Haek. Ik betreur dat daaraan broodnodige middelen van de NMBS worden gespendeerd.

Waarom werd dit congres georganiseerd? Hoeveel deelnemers waren er en hebben hiervoor effectief betaald? Hoeveel bedroegen de inkomsten uit entreegeld en sponsoring? Hoeveel heeft het congres gekost? Wat is de meerwaarde ervan? Hoeveel vertegenwoordigers van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel namen deel aan de drie vorige edities? Wanneer en waar zal eventueel de volgende editie plaatsvinden?

12.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het congres *Next Station* werd door de NMBS-Holding georganiseerd, in samenwerking met de UIC, de internationale spoorwegunie. Het was de derde editie van *Next Station*, na Rome in 2005 en Parijs in 2007. De organisatie wordt telkens toevertrouwd aan een lid van de Station Management Group binnen de UIC. De NMBS-Holding was dan ook trots dat zij werd uitverkozen om de editie 2011 te organiseren.

De NMBS-Holding wordt inderdaad internationaal erkend voor haar stationskennis en de Belgische stations hebben in de voorbije jaren een enorme evolutie doorgemaakt. Er werden grote stationsprojecten gerealiseerd te Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal en Luik-Guillemins. Ook andere stationsprojecten zijn in uitvoering of zullen binnenkort van start gaan. De NMBS-Holding is continu op zoek naar global best practices. Een conferentie als *Next Station* is dan ook een buitenkans om inspiratie op te doen en bijkomende kennis te vergaren.

Er waren sprekers uit de hele wereld. Vertegenwoordigers uit meer dan twintig landen deelden hun inzichten met elkaar. Alle sleutelfiguren binnen het bedrijf, werkzaam in de directie Stations, kregen de kans kennis te maken met buitenlandse voorbeelden of initiatieven in gelijkaardige sectoren, zoals de uitbating van luchthavens. Zo'n uitwisselingscongres is productiever en minder duur dan al die mensen afzonderlijk op buitenlandse studiereizen te sturen. Daarnaast heeft de NMBS-Holding een groep belanghebbenden uitgenodigd om gratis deel te nemen, zoals de leden van deze commissie.

Er waren, inclusief de sprekers, ongeveer 400 deelnemers. Er waren ongeveer 70 betalende deelnemers. Sponsors, partners als Eurostation en Eurogare, en alle leden van de directiecomités van de NMBS-Groep konden gratis deelnemen. Er werden elf personen van de NMBS en twaalf van Infrabel uitgenodigd voor gratis deelname. Voor de andere personeelsleden van NMBS en Infrabel waren de gewone tarieven van toepassing, namelijk het verlaagde tarief van 600 euro bij inschrijving voor 20 februari 2011 en 750 euro nadien. Een persoon van de NMBS is een dag aanwezig geweest. Voor Infrabel hebben zeven personen deelgenomen, waarvan vijf betalend en twee gratis.

Het congres ging vooral over de bouw en het beheer van stations. De NMBS zag hierin dan ook geen toegevoegde waarde om haar personeel aan te zetten tot deelname. Er was immers geen direct verband met de dagelijkse verantwoordelijkheden en competenties binnen de NMBS.

In Rome waren er geen vertegenwoordigers van de NMBS-Groep. In Parijs waren er een spreker en een vijftal vertegenwoordigers van de NMBS-Holding.

Het congres kostte 550.000 euro. De inkomsten uit sponsoring en inschrijvingen bedroegen 310.000 euro. Er werd nog niet beslist waar en wanneer de volgende editie zal plaatsvinden.

12.04 Tanguy Veys (VB): Er waren 400 mensen ingeschreven en slechts 70 hebben betaald. Het congres kostte 500.000 euro. De minister verwijst naar sponsoring, maar dan gaat het over dochters van de NMBS-Holding of aan de NMBS gerelateerde firma's zoals Siemens. In de toekomst moet de organisatie van dergelijke prestigecongressen in elk geval beter worden overwogen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verplichting voor personen met een handicap die assistentie behoeven om hun reis bij de NMBS aan te kondigen en de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van de stations" (nr. 3578)

13.01 David Geerts (sp.a): Op 3 december 2010 voerde de Vlaamse Federatie voor Gehandicapten actie voor de toegankelijkheid van stations en voor meer flexibiliteit in het reservatiesysteem. De NMBS vroeg hiervoor tijd tot einde maart 2011. Dan zou men opnieuw rond de tafel zitten.

Zijn de voorstellen ter zake van de NMBS klaar?

13.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het beheerscontract 2008-2012 verbindt de NMBS-Holding tot een planmatige aanpassing van de stationsgebouwen opdat tegen 2028 alle stationsgebouwen toegankelijk worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. Tegen 2012 moeten 52 stationsgebouwen met 60 procent van de opstappende reizigers toegankelijk zijn. Momenteel zijn 15 stationsgebouwen met 24 procent van de opstappende reizigers volledig toegankelijk.

De eerste fase van het project 'Geleide Lijnen' wordt ten laatste eind mei afgewerkt. De uitvoering was gepland voor eind december 2010, maar door de vriestemperaturen heeft men de werken moeten uitstellen. Midden 2011 zal men een volledige toegankelijkheid van 25 stationsgebouwen met een minimum van 40 procent van de opstappende reizigers realiseren.

Inzake de toegankelijkheid van de treinen zegt de NMBS dat mensen met beperkte mobiliteit op lange termijn de treinen moeten kunnen gebruiken met zo weinig mogelijk hulp van buitenaf. Dat impliceert een totale toegankelijkheid van de infrastructuur en het rollend materieel. Zulke doelstellingen kunnen niet op heel korte tijd worden verwezenlijkt en de hiertoe noodzakelijke financiële middelen zijn aanzienlijk.

De vermelde criteria worden vanaf nu wel gehanteerd.

Maar omdat men dit vandaag nog niet overal kan realiseren, heeft de NMBS een systeem opgezet voor assistentie aan mensen met een beperkte mobiliteit. Tevens zoekt de NMBS naar bijkomende oplossingen via bijvoorbeeld samenwerkingstests met taxaatschappijen en via het systeem van de traplift.

Ik vind dat openbaarvervoermaatschappijen dit niet altijd allemaal zelf kunnen realiseren. Er zijn organisaties en vrijwilligers actief op dit terrein. Het principe dat mensen met beperkte mobiliteit mobiel moeten kunnen zijn is voor mij het uitgangspunt van het debat.

Via samenwerkingsprojecten met taxaatschappijen wil men de actieradius voor assistentie aan mensen met beperkte mobiliteit vergroten. Het partnerschapsproject werd positief geëvalueerd. Er waren geen klachten. De test leverde een bevredigend resultaat op met een redelijke kostprijs. Er zijn nu zeventien taxistations. Het project wordt minstens een jaar voortgezet om meer gegevens te kunnen verzamelen.

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) heeft in zijn advies van 21 april 2009 het project met de traplift verworpen omdat het geen oplossing biedt voor alle rolstoelen. De NMBS heeft

uiteindelijk toch een aantal trappenklimmers aangekocht en heeft deze onlangs getest in Waregem. De NMBS-Groep heeft de NHRPH opnieuw toestemming gevraagd om die trappenklimmers alsnog te mogen plaatsen in onvoldoende toegankelijke stations. De NMBS-Groep overweegt ook te investeren in technische toevoegingen aan de trappenklimmers die het vervoer van grotere en zwaardere rolstoelen mogelijk moeten maken, dit in overleg met de producent. In zijn advies van 21 maart 2011 heeft de NHRPH het gebruik van de trappenklimmers in de stations waar ze inzetbaar zijn, goedgekeurd. Men vraagt wel bijkomende investeringen om ook de zware rolstoelen te kunnen vervoeren. Indien een rolstoelgebruiker niet op de trappenlift wil, moet een alternatieve oplossing worden gevonden.

Wat de reserveringstermijn van 24 uur betreft, wordt, indien assistentie niet mogelijk is, aan de klant een alternatieve oplossing voorgesteld. In het geval de persoon met beperkte mobiliteit de hulp niet binnen de termijn reserveert, zal de NMBS zich inspannen om in de mate van het mogelijke assistentie te bieden. De NMBS neemt daarin een soepelere houding aan dan oorspronkelijk was vooropgesteld.

De NMBS integreert de opmerkingen van de reizigers met een beperkte mobiliteit in de lopende projecten binnen de perken van wat op het Belgische net realiseerbaar is.

De NMBS heeft op 28 januari 2011 een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van de NHRPH om naar mogelijkheden te zoeken om de 24-uurregeling te versoepelen. De NMBS bestudeert de versoepeling. Er wordt gezocht naar praktisch uitvoerbare oplossingen.

Tot op heden zijn er geen klachten over het online reservatiesysteem voor assistentie.

De **voorzitter**: Wij hebben met het kabinet contact opgenomen. Het zou ons zo snel mogelijk laten weten wanneer de vereiste informatie ter beschikking zou zijn. Een en ander is in voorbereiding.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 3766 van de heer Vandeput vervalt. Vraag nr. 3669 van mevrouw Musin wordt ingetrokken.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bermbranden op spoortrajecten" (nr. 3659)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorwegbermbranden" (nr. 3766)

14.01 Tanguy Veys (VB): Op 24 maart 2011 werd het spoorverkeer tussen Aarschot en Diest ernstig verstoord door bermbranden. De brandweer had heel wat moeite om de verschillende vuurhaarden onder controle te krijgen. Het droge weer speelde waarschijnlijk een rol in het ontstaan van de brandjes.

Wat is het beleid inzake het onderhoud van de bermen langs spoortrajecten? Welke maatregelen worden er genomen om bermbranden te vermijden? Werden er extra maatregelen genomen na deze bermbranden? Wat was de oorzaak van deze branden?

14.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Spoorwegbermen worden op een zo ecologisch mogelijke manier onderhouden. Infrabel werkt daarvoor op sommige plaatsen samen met Natuurpunt. Het onderhoud bestaat voornamelijk uit klepelmaaien en hakhoutbeheer. Om ecologische redenen wordt er niet gemaaid voor half juni. Het gebruik van herbiciden op bermen is verboden. Bij werken aan de sporen die vonken kunnen veroorzaken, is steeds het nodige blusmateriaal aanwezig.

De bermbranden tussen Aarschot en Diest vonden voor een groot deel plaats buiten het spoorwegdomein. De brandweer werd onmiddellijk opgeroepen en het technisch personeel van Infrabel ging onmiddellijk ter plaatse om schade aan de installaties te voorkomen. Op enkele plaatsen moesten er kabels worden hersteld. Bermbranden hebben verschillende oorzaken. De branden tussen Aarschot en Diest werden zoals vaak veroorzaakt door vonken van een geklemde rem van een goederentrein. Het droge voorjaar maakt de bermen extra ontvlambaar.

14.03 Tanguy Veys (VB): Ecologisch maaien is een mooi principe, maar dat mag het spoorverkeer niet verstoren. Dan is het beter om al vroeger te maaien.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de perronverhoging van het station van Adinkerke" (nr. 3680)

15.01 Ann Vanheste (sp.a): In De Panne zijn de perrons te laag. Al in 2009 werd er aangekondigd dat de perrons in 2011 met 28 centimeter zouden worden verhoogd.

Wanneer beginnen de werken? Zullen de reizigers er hinder van ondervinden?

15.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De werken zullen binnenkort aanbesteed worden. Ik vermoed dat ze eerder in 2012 zullen worden uitgevoerd. Men zal ervoor zorgen dat telkens twee van de drie perrons volledig toegankelijk blijven.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "500 topfunctionarissen bij de NMBS die een iPad en/of iPhone ontvingen" (nr. 3705)

16.01 Tanguy Veys (VB): Naar verluidt hebben 500 topfunctionarissen van de NMBS onlangs een iPad of iPhone ontvangen. Volgens *La Libre Belgique* wordt overwogen om deze ook te geven aan andere kaderleden van de NMBS. Dit zorgt voor wrevel bij het gewone personeel.

Hoe wordt deze maatregel gemotiveerd? Gaat de minister ermee akkoord? Wat is de kostprijs van deze operatie?

16.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik weet absoluut niet waar dit gerucht vandaan komt. De NMBS-Groep bevestigt me dat ze helemaal geen grote bestelling heeft geplaatst van iPads en iPhones. Momenteel worden binnen de NMBS-Groep 31 iPads en 42 iPhones gebruikt en staan er 10 iPads en 14 iPhones ter beschikking van de technische ploegen. 21 iPads en 28 iPhones staan in een testfase ter beschikking van medewerkers ter versterking van hun mobiliteit en om bepaalde informaticatoepassingen overbodig te maken.

De NMBS-Groep heeft de operationele bevoegdheid om te oordelen over de functionele en operationele opportuniteit van de aankoop van dergelijke technologie.

16.03 Tanguy Veys (VB): De NMBS kan natuurlijk niet reageren op alle kwakkel die bewust of onbewust de wereld worden ingestuurd, maar in dergelijke zaken reageert men beter een keer te veel en met de juiste informatie. In dit geval was een rechtzetting een goede zaak geweest.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eventuele schadelijke straling van TBL1+ en ETCS voor treinbestuurders" (nr. 3707)

17.01 Tanguy Veys (VB): In een poging om de veiligheid op het spoor te verhogen, wordt in alle treinen TBL1+ of ETCS geïnstalleerd.

Werden de schadelijke gevolgen van de straling van de apparatuur onderzocht? Werden er preventieve maatregelen genomen? Werd er onderzoek gedaan naar de schadelijke gevolgen van andere apparatuur, zoals GSM-R, aan boord van treinstellen en werden er maatregelen genomen?

17.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): ETCS en GSM-R maken deel uit van het Europees ERTMS-project. Daarvoor moeten de technische specificaties voldoen aan de vereisten van de Europese Commissie

aangaande de interoperabiliteit, waaronder de gezondheid. Er moeten voorzorgen genomen worden zodat de systemen, de materialen en hun ontwerp de gezondheid niet in gevaar brengen.

De NMBS past de voorschriften toe van de constructeur om aan de vereisten te voldoen. Het TBL1+-systeem moet aan dezelfde vereisten voldoen. Op basis van de huidige gegevens, wordt aangenomen dat de gezondheid niet in gevaar gebracht wordt.

17.03 Tanguy Veys (VB): Sommige treinbestuurders zijn bezorgd, dus er moeten voorzorgen genomen worden. Onderzoeken over straling zijn niet altijd eenduidig.

17.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het voorzorgprincipe wordt gehanteerd, maar dat wil nog niet zeggen dat er niets kan of mag.

17.05 Tanguy Veys (VB): Ook al zegt de constructeur dat het systeem voldoet aan de Europese normen, toch wijs ik erop dat er ook studies zijn die aantonen dat die Europese normen niet streng genoeg zijn.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsrisico's bij hoogspanningscabines op treinstellen" (nr. 3708)

18.01 Tanguy Veys (VB): In februari of maart zou er een hoogspanningscabine ontploft zijn op de stoptrein tussen Kortrijk en Oudenaarde, op een klassiek tweeledig treinstel. Die cabine bevindt zich vlak naast de stuurpost, maar gelukkig zat de bestuurder aan de andere kant van de trein. Volgens de regels mag een treinbestuurder bij de vervanging van een zekering het treinstel alleen in dienst stellen via de andere kant van het treinstel en mogen er geen reizigers aanwezig zijn in de afdeling waar de hoogspanningscabine zich bevindt.

Wat zijn de veiligheidsrisico's bij zo'n hoogspanningscabine en wat zijn de geldende veiligheidsmaatregelen? Wijzen recente cijfers uit dat er een probleem is met hoogspanningscabines? Is het verantwoord dat die cabine zich vlakbij de stuurpost bevindt?

18.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het risico aan de hoogspanningsinstallaties is elektrocutie door rechtstreeks contact met de onderdelen die onder spanning staan. Elektrische laag- en hoogspanningsinstallaties op reizigerstreinen zijn in overeenstemming met de wettelijke voorschriften die aanraking vermijden bij de constructie of bij de installatie van het materieel.

De hoogspanningsuitrusting van treinen is geïnstalleerd in gesloten ruimtes van de elektrische dienst waartoe alleen erkende bedienden toegang hebben. Ze zijn ook vergrendeld voor onbevoegden en kunnen alleen via een specifieke procedure worden ontgrendeld, die inhoudt dat de installatie buiten spanning wordt gesteld. Reizigers worden daarbij op een afstand gehouden. De installaties worden regelmatig gecontroleerd.

Ik heb geen cijfers over incidenten met hoogspanningscabines. Er zijn geen bijzondere nadelen aan het feit dat hoogspanningscabines zich op korte afstand van de stuurposten bevinden. De hoogspanningscabines maken integraal deel uit van de verdeelinstallaties van elektrische energie en van het gebruik van de energie in de hele trein. De aanwezigheid van een hoogspanningscabine in een trein is niet gevaarlijker voor de bestuurder en de reiziger dan een cabine in een woongebouw zolang men ze volgens de technische voorschriften, de reglementering en de wet gebruikt.

18.03 Tanguy Veys (VB): Het verbaast me dat er geen cijfers zijn over dergelijke incidenten. Dat zou kunnen wijzen op het feit dat er geen problemen zijn, maar er werd mij een ontploffing gesignaleerd. De minister zegt dat er geen probleem kan zijn als de veiligheidsvoorschriften worden gerespecteerd, maar de gevolgen van het incident waren veel ernstiger geweest, mocht de treinbestuurder zich in de buurt van de hoogspanningscabine hebben bevonden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.00 uur.

