

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 JANUARI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 19 JANVIER 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.
La séance est ouverte à 14.15 heures et présidée par M. Ludo Van Campenhout.

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

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

01.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, een korte vraag. Op 29 december van vorig jaar gebeurde er een zwaar ongeval in de Waaslandhaven. Een vrachtwagen merkte door de laaghangende zon de rode seinlichten niet op en botste tegen een aankomende trein. Het was een zwaar ongeval met heel wat beschadiging aan het net. Heel wat overwegen in het havengebied kennen geen slagbomen, nochtans gebeurden er al veel ongevallen, soms met zware gevolgen. Vorig jaar vond niet zo ver van dit laatste ongeval nog een ander ongeval plaats waarbij de werking van de seinlichten werd betwist. Ik heb al meermaals vastgesteld in het havengebied dat er geen slagbomen zijn en dat er ook een probleem is met de seinlichten. Bij slechte zichtbaarheid en mist worden onnodige risico's genomen met het haventreinverkeer.

Mijnheer de minister, er zijn heel wat overwegen in het havengebied. Het havengebied is een gebied waarin elke dag heel veel vrachtwagens rijden en waardoor heel veel vervoer rijdt. Voorziet de minister in de aanbeveling tot plaatsing van slagbomen aan spoorwegoverwegen in het havengebied om in de toekomst heel wat ongevallen uit te sluiten?

01.02 Minister Steven Vanackere: Ik kan het geachte lid melden dat de signalisatie van alle overwegen door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt bepaald, rekening houdend met het belang van spoor- en wegverkeer. In de havens opteert men heel bewust voor overwegen zonder slagbomen.

De ervaring leert immers dat overwegen met slagbomen te frequent door het wegverkeer, vooral door het vrachtwagenverkeer, worden genegeerd en beschadigd, met hinder voor het spoor- en wegverkeer tot gevolg. Het is een algemene lijn die wordt gehanteerd op het geheel van het territorium binnen de havens, om daar te kiezen voor overwegen zonder slagbomen. Infrabel is zich er natuurlijk wel van bewust dat men bij overwegen zonder slagbomen aan extra sensibilisering moet doen ten aanzien van de vrachtwagenchauffeurs, opdat zij die overwegen zouden respecteren. Infrabel pleegt daarover ook overleg met de havenautoriteiten.

Kortom, men overweegt het installeren van slagbomen niet. Het is een bewuste keuze.

01.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik vind het toch eigenaardig. Men overweegt niet om slagbomen te plaatsen, omdat heel wat chauffeurs de verkeersregels niet naleven en men bang is dat de slagbomen zouden worden beschadigd door vrachtwagens of ander verkeer dat de seinlichten negeert. Ik vind dat een zeer eigenaardige stelling.

Het bewijst nogmaals dat met de verkeersveiligheid in het havengebied slecht wordt omgesprongen. Er zouden juist wel slagbomen moeten worden geplaatst, om te vermijden dat er nog verdere inbreuken worden gepleegd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question a trait à la suppression de la "city night line" entre Bruxelles et Berlin via Cologne.

Les voyages en train de nuit entre les grandes villes européennes ou vers des destinations de vacances sont une alternative intéressante à l'avion, d'un point de vue écologique et même économique. Il est donc intéressant de les préserver en pratiquant des tarifs raisonnables.

Or, il me revient que la Deutsche Bahn aurait récemment supprimé sa liaison 'City Night Line' entre Bruxelles et Berlin via Cologne.

La raison en serait les tarifs prohibitifs pratiqués par la SNCB pour la circulation des trains de nuit sur les lignes belges. Je me pose d'ailleurs la même question concernant un autre train qui va de Paris à Berlin.

Si cela se confirme, on ne pourrait que regretter cette décision qui allonge, complique et rend plus chers les déplacements en train vers l'Allemagne, plus particulièrement vers Berlin.

Pourriez-vous me confirmer les décisions prises par la SNCB? Sont-elles définitives? Quelles sont les raisons qui ont conduit à ces décisions? Quels sont les tarifs pratiqués par la SNCB pour l'utilisation de ses lignes par les trains internationaux?

02.02 Steven Vanackere, ministre: Madame, il est important de savoir que le train de nuit Paris-Bruxelles-Berlin a été mis en service pour le compte de la Deutsche Bahn. La SNCB livrait des prestations de transport en sous-traitance pour la Deutsche Bahn. Les conditions relatives au contrat établi entre les deux entreprises de transport sont confidentielles.

Dans le cadre d'une réorganisation et d'une rationalisation, la Deutsche Bahn voulait coupler ce train, pour une partie du trajet, au train de nuit Paris-Munich. Ce couplement a lieu à Mannheim. C'est dans le cadre de cette rationalisation que la Deutsche Bahn a décidé de ne plus desservir la Belgique.

En ce qui concerne la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure, Infrabel applique scrupuleusement les mêmes tarifs à toutes les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau, qu'elles soient belges ou étrangères. Les formules utilisées par Infrabel pour calculer les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont reprises dans le document de référence du réseau qui peut être consulté sur le site web www.railaccess.be.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'entends que la redevance est identique pour tout le monde. Néanmoins, à partir du moment où des voyageurs belges peuvent utiliser ce train, la Deutsche Bahn n'est pas la seule concernée. Il faut négocier en tenant compte de l'intérêt des usagers belges. Il conviendrait d'initier une réflexion sur les redevances mais aussi sur la dimension écologique du transport en train. La négociation devra avoir lieu au niveau européen pour que le coût du train soit soutenu, même pour les voyages internationaux; en effet, ce moyen de transport est beaucoup moins polluant que l'avion, qui est l'unique alternative pour se déplacer d'une capitale à l'autre.

Cette situation est regrettable. Certes, il y a les TGV mais les trains de nuit ont des avantages intéressants: on gagne du temps, on peut même gagner le prix d'une nuit d'hôtel. Il faut encourager ce type de transport

au niveau européen mais aussi au niveau belge, dans la mesure de nos moyens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je suis contente que cette question soit à l'ordre du jour. En effet, la semaine dernière, nous avons discuté en commission d'une proposition de résolution sur l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite. Nous avons décidé de prendre davantage de renseignements sur l'état de la situation dans les gares de la SNCB.

L'an dernier, j'avais déjà interrogé Mme Vervotte sur l'accès des gares aux personnes à mobilité réduite. Elle nous avait fait part de son intention d'améliorer rapidement la situation dans les 50 gares principales du pays. En octobre, le rapport de la Cour des comptes est revenu sur le problème. Il mentionnait la non-réalisation des objectifs du précédent contrat de gestion en cette matière. Il s'agissait d'un des points importants et nous en reparlerons peut-être mercredi. Ainsi, il a été promis que les 25 gares dont l'équipement PMR était prévu dans le précédent contrat de gestion seraient équipées durant l'année 2008. Pouvez-vous me confirmer que cela a bien été le cas?

Je reviens à la gare d'Ottignies, qui me préoccupe beaucoup. En effet, cette gare affiche le plus grand nombre de voyageurs quotidiens de toute la Wallonie. Elle n'est toujours pas, aujourd'hui, accessible aux personnes à mobilité réduite. Avez-vous mis en place, monsieur le ministre, une évaluation de l'accessibilité des gares, qui vous permettra de programmer les futurs travaux sur la base de critères de fréquentation?

03.02 Steven Vanackere, ministre: Chère collègue, avant de vous lire la réponse que j'ai préparée, sachez que je compte parmi ceux qui trouvent que modifier les stations et les gares en vue d'aménager un accès facile pour les personnes à mobilité réduite est une action intelligente. En effet, tout un chacun, même s'il ne se considère pas comme PMR, le sera un jour. Il suffit de se casser la jambe, d'avoir beaucoup de courses à transporter, de se trouver vulnérable à cause d'un certain contexte pour rencontrer les difficultés des personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit pas seulement d'une approche catégorielle, mais d'une approche intelligente à l'adresse de toute la population. En même temps, vu mon expérience professionnelle à la STIB, je sais qu'adapter de nombreuses infrastructures prendra un temps énorme. Il est bien sûr normal d'exercer une pression sur le parlement afin de faire avancer les travaux. En même temps, personne ne peut prétendre réaliser ceux-ci en une période très courte.

Actuellement, les quais de 18 gares parmi les plus importantes sont déjà accessibles: ceux de Bruxelles-Central, de Bruxelles-Midi, de Gent-Sint-Pieters, de Bruxelles-Nord, de Leuven, d'Antwerpen-Centraal, de Namur, de Liège-Guillemins, d'Oostende, de Bruxelles-Luxembourg, de Sint-Niklaas, de Bruxelles National Aéroport, de Louvain-la-Neuve, de Verviers-Central, de Gent-Dampoort, de Lokeren, de Torhout et de Halle.

Dans les gares de Charleroi-Sud et de Brugge, les travaux sont bien avancés. En gare de Gembloux, les travaux ont commencé et la gare de Aalst est déjà partiellement accessible grâce aux ascenseurs. À Roeselare, le début du chantier est planifié en février 2009 et, en gare de Mons, les travaux d'adaptation et de réaménagement complet de la gare débiteront encore en 2009.

Les bâtiments de ces gares étaient, pour la plupart, déjà accessibles en 2008.

Pour le reste, un certain nombre d'adaptations ont été apportées pour en améliorer l'accessibilité. Il s'agit notamment du placement de portes automatiques supplémentaires. Par ailleurs, un certain nombre de places de parking réservées aux handicapés a été prévu et une signalétique adéquate a été installée.

Par ailleurs, lorsqu'un nouveau bâtiment voyageurs est prévu ou en cours de construction, ce qui est notamment le cas pour les gares de Gembloux, de Liège-Guillemins et de Verviers-Central, les équipements

nécessaires pour les PMR y sont d'office intégrés. Aucune adaptation n'est dès lors apportée pour les équipements toujours en service. Un cahier des charges relatif à la pose de lignes de guidance pour aveugles dans les gares qui n'en disposent pas encore est actuellement en cours de rédaction

Pour ce qui concerne l'accessibilité des quais de la gare d'Ottignies pour PMR, celle-ci sera réalisée dans le cadre des travaux RER de la ligne 161. Suivant le planning actuel – j'espère que je ne vais pas vous décevoir, madame – ce sera en 2016-2017.

Quant au bâtiment, celui-ci appartient au groupe de bâtiments de gares qui seront accessibles en 2012. Un inventaire de l'équipement existant de toutes ces gares est en cours actuellement et les adaptations à apporter seront exécutées sur base de celui-ci.

Au plus tard le 31 janvier 2009, donc dans 15 jours, la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB seront obligées de soumettre, pour approbation, un planning coordonné des travaux pour une liste des cinquante gares (bâtiments et quais) dont l'accessibilité devra être totale, y compris les quais et les couloirs sous voies pour 2018. Ce planning sera soumis au ministre de la Mobilité et des Entreprises publiques ainsi qu'à la Direction générale Transport terrestre (DGTT).

L'article 44 du contrat de gestion entre Infrabel et l'État et l'article 52 du contrat de gestion entre la SNCB Holding et l'État prévoient que, pour le 30 avril de chaque année au plus tard, Infrabel en collaboration avec la SNCB Holding et la SNCB transmet au ministre des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité ainsi qu'à la DGTT un rapport concernant les réalisations de l'année précédente. Nous aurons donc, madame, de quoi poursuivre notre discussion dans un avenir proche!

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce point doit effectivement revenir à l'ordre du jour de cette commission notamment à l'occasion de questions ou de résolutions. Nous devons faire pression en la matière. C'est notre rôle de parlementaires.

Cela dit, objectivement, les objectifs du contrat de gestion ne sont pas tout à fait respectés. Certes, on ne peut nier que des avancées ont été faites mais elles sont insuffisantes.

En outre, vous ne m'avez pas rassurée en annonçant les dates relatives à Ottignies. En effet, il est important d'insister sur le critère de fréquentation qui me semble être un critère à devoir être retenu en termes de priorités. Je comprends tout à fait que les travaux soient liés à ceux du RER. Mais il est quand même inadmissible qu'avec environ 20.000 voyageurs par jour – ce qui représente le chiffre le plus élevé en Wallonie et place Ottignies avant Liège et Charleroi –, les quais de cette gare puissent se trouver dans un état de dégradation aussi effrayant. Il y pleut sur les quais, sur les bancs et même sur les auvents.

De surcroît, ce problème d'accessibilité se pose.

Par conséquent, je voudrais vous demander de modifier l'ordre de priorité des travaux ou d'initier une action par rapport à cette situation. Mon regard sur celle-ci est objectif et ce n'est pas parce que je suis du Brabant wallon que je vous adresse une telle demande. C'est réellement parce que la fréquentation si importante s'en trouve bloquée.

03.04 Steven Vanackere, ministre: Madame Snoy, je vous ai bien entendue. Heureusement ou malheureusement, la faisabilité est également un critère en politique. Le fait d'effectuer des investissements concomitamment avec les investissements déjà prévus dans le cadre du développement du réseau est un critère qui joue pour optimiser les deniers publics investis. Investir dans une gare pour devoir, plus tard, la réaménager dans le cadre du redéploiement du réseau n'est pas sage. Tout en ayant entendu les remarques que vous avez soulevées, je dois m'en tenir à ma réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

04 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van

Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aankoop van houten biels door de NMBS" (nr. 9718)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, cette question est d'une autre nature, mais néanmoins intéressante.

Récemment, la technologie a changé et l'utilisation du béton s'est répandue au détriment du bois pour la construction des voies. Aujourd'hui, la part du bois se résume à quelque 30.000 traverses posées sur le réseau belge là où le secteur des scieries estime qu'une commande de 50.000 unités par an permettrait de maintenir les emplois actuels et éviterait la faillite d'entreprises. Je relaie donc un intérêt sectoriel, qui me paraît important tant pour l'emploi que pour l'écologie, plus largement.

Monsieur le ministre, êtes-vous intéressé à prendre en compte le fait que le bois présente un avantage écologique et, à ce titre, mérite d'être reconsidéré dans les choix techniques?

La Fédération nationale des scieries (FNS) chiffre l'écart d'émission de CO₂ entre le bois et le béton à 265 kg par traverse en faveur du bois. Concrètement, placer des traverses en bois engendre une économie de plus de 400 tonnes de CO₂ par kilomètre de voie. L'intérêt est évident. Or Infrabel s'est officiellement engagé à participer à la lutte contre le changement climatique.

De plus, les traverses en bois en fin de vie sont à l'heure actuelle revalorisées et recyclées à plus de 90%, tandis que les traverses en béton retirées impliquent de lourds moyens de recyclage.

Je reconnais néanmoins qu'il se pose un problème auquel j'ignore si la SNCB reste attentive: les produits destinés au traitement du bois afin d'en assurer la conservation.

En conclusion, d'une part, êtes-vous intéressé par cette question? Comptez-vous apporter une réponse positive à ce souci du secteur et encourager la SNCB à l'utilisation des traverses en bois? D'autre part, pouvez-vous m'informer sur les produits utilisés pour leur traitement?

04.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame, les services d'Infrabel ont déjà examiné attentivement plusieurs interventions relatives aux achats de traverses en bois. Une réunion a eu lieu précédemment avec la FNS pour discuter de leur utilisation. Les traverses en béton, de plus en plus utilisées en Europe, possèdent diverses qualités indispensables pour la grande vitesse ou l'installation de longs rails soudés en courbe. Par contre, les supports en bois sont le plus souvent utilisés dans les aiguillages.

Le facteur économique ne peut être perdu de vue. Le prix de la traverse en bois équipée est d'environ 30% plus élevé, mais cette différence peut être réduite si, comme annoncé, le prix du bois diminue sensiblement après les augmentations importantes de ces dernières années.

Par ailleurs, l'utilisation du bois semble favorable à la diminution des émissions de CO₂, mais les traitements nécessaires pour assurer sa durabilité, notamment le créosotage, sont aussi contestés. L'interdiction de la créosote a même été récemment envisagée par l'Union européenne. L'élimination des vieilles traverses hors d'usage pose également problème.

Infrabel proposera prochainement une méthode pour les éliminer en produisant de l'énergie et en respectant l'environnement. La politique d'achat d'Infrabel pourra être adaptée en fonction de l'évolution de l'ensemble de ces paramètres dans les prochaines années. Infrabel sera très attentive aux informations fournies par la Fédération nationale des scieries (FNS).

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il est important de réfléchir au bilan écologique des outils de production qui vont être utilisés. Vous avez parlé du critère économique. À présent, il est permis de tenir compte de critères environnementaux dans les cahiers des charges publics. Je serais intéressée que l'on fasse une comparaison globale des bilans écologiques, d'une part, des traverses en béton et, d'autre part, des traverses en bois. Cette réflexion doit avoir lieu, comme pour d'autres équipements également. Elle devrait être présente dans nos choix en matière d'infrastructure et de marchés publics.

04.04 Steven Vanackere, ministre: J'ai la conviction que ce bilan écologique est déjà présent dans la réflexion. Je vérifierai que ces différents éléments sont utilisés chez Infrabel pour évaluer l'avantage de l'une ou de l'autre solution. Vu la réponse qui m'a été fournie, je crois que l'analyse ne se limite pas seulement au coût économique de ce produit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vervanging van de spoorwegbrug te Moerbrugge" (nr. 9966)

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

05.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ter voorbereiding van de aanleg van het derde en het vierde spoor tussen Brugge en Gent wil Infrabel in 2011 een nieuwe spoorwegbrug bouwen in de Moerbrugsestraat. De oude brug wordt hiervoor in 2010 afgebroken en de inwoners van Moerbrugge vrezen - zeer terecht - tijdens die werken geïsoleerd te geraken.

Volgens berichten in de krant zou er op de informatievergadering van Infrabel met vertegenwoordigers van de buurt gezegd zijn dat er geen geld was om een noodbrug te bouwen. Later verklaarde Infrabel echter dat het geen noodbrug zou kunnen bouwen wegens een te drassige ondergrond. Infrabel zoekt ondertussen naar alternatieven, zo stelde het toch, zoals bijvoorbeeld de overgang in de Gevaartsestraat. Dit zou een overweg worden met slagbomen, maar deze overweg blijkt te smal te zijn.

Mijn vragen luiden als volgt. Hoe verklaart men de op het eerste gezicht tegenstrijdige verklaringen van Infrabel? Zorgt de drassige ondergrond voor een te hoge meerprijs voor de noodbrug of is het project voor de noodbrug sowieso te duur?

Ten tweede, wat is de kostprijs van een noodbrug?

Ten derde, welke alternatieven worden er nog onderzocht?

Ten vierde, wat is de eigenlijke stand van zaken in dit dossier?

Ten slotte, wat is de einddatum voor het vinden van een alternatief om het geplande werkschema niet in het gedrang te brengen?

05.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, Infrabel plant inderdaad, in het kader van de aanleg van het derde en vierde spoor, de vernieuwing van de spoorwegbrug in de Moerbrugsestraat. Om de inwoners van Moerbrugge niet te isoleren van de hoofdgemeente Oostkamp tijdens de duur van de werken, werd door Infrabel gezocht naar mogelijke oplossingen.

De oplossing van een noodbrug in de nabije omgeving van de bestaande brug werd onderzocht en is na onderzoek niet zo evident gebleken. Aan de kant van het station Oostkamp zou de noodbrug moeten komen waar nu een aantal woningen staan en aan de kant van Brugge zou de noodbrug dwars door het drassig natuurgebied de Warandeputte moeten worden aangelegd. Gelet op deze moeilijkheden werd er door Infrabel een alternatief voorgesteld, meer bepaald de aanleg van een tijdelijke overweg van minstens tien meter breed gedurende de duur van de werken ter hoogte van de locatie Everaardstraat, Stuivenbergstraat, Gevaartsestraat. Hiervoor werd intussen van de FOD Mobiliteit en Vervoer een principeakkoord bekomen.

Tijdens een informatievergadering voor de bevolking, georganiseerd door de gemeente en Infrabel, bleek dat de aanleg van een tijdelijke overweg op hevig verzet en ontevredenheid stuitte bij de bevolking van Moerbrugge.

Infrabel is onmiddellijk gestart met het verder uitwerken van een haalbaarheidsstudie van een noodbrug door het natuurgebied De Warandeputte. Hierover zal op korte termijn worden overlegd met de gemeente Oostkamp en de bevoegde diensten van het Vlaams Gewest. Het kostenplaatje wordt nog volop bekeken.

De drassige ondergrond verhoogt natuurlijk de kostprijs van deze oplossing. Bovendien moet Infrabel hiervoor uiteraard nog de nodige toelatingen verkrijgen. Tegen eind maart van dit jaar wenst Infrabel de bevolking te kunnen inlichten over welke oplossing haalbaar kan zijn. Infrabel wil zeker een inspanning leveren om de inwoners van Moerbrugge tijdens de werken niet te isoleren.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben verheugd dat men het project van de noodbrug bovenhaalt. Het verwondert mij echter dat men nu toch nog een prijsofferte gaat maken, terwijl die noodbrug gepland was, zoals men in het verleden zei.

Het is het enige alternatief, want wat men voorstelt, te weten een overweg met slagbomen, zal de gemeenten immers isoleren. De weginfrastructuur is ook niet geschikt voor het zwaar vervoer. Een overweg met slagbomen aan een spoor waar toch vijftien treinen per uur passeren, veroorzaakt onbereikbaarheid voor de hulpdiensten wegens de files. Dat brengt ook problemen met zich mee voor de plaatselijke school, alsook voor het zwaar vervoer.

Door al die elementen is de noodbrug de enig mogelijke oplossing. Ik ben blij dat Infrabel op haar standpunt terugkomt en het geplande alternatief opzijshift om toch terug te gaan naar de noodbrug.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Collega's, dank u voor het begrip. De N-VA wordt trouwens vast lid van deze commissie zoals u weet.

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

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

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, de geschiedenis van de "Spaanse" dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Hasselt-Neerpelt is er een vol technische mankementen, gaande van het uitvallen van de airco over problemen met asbruggen naar slecht functionerende remmen, problemen met de bijverwarming en de koelomloop van de dieselmotoren enzovoort.

Op 19 december raakte een dieseltrein weer in de problemen, waarbij blijkbaar brand uitbrak achter de wielen. Niemand raakte bij dat incident gewond. Ondertussen heb ik ook in de pers gelezen dat vorig jaar een volledige trein zou zijn uitgebrand bij een mogelijk gelijkaardig incident. Ik hoop dat dat geen structureel probleem aan het worden is.

Mijnheer de vice-eerste minister, wat was de oorzaak van het incident? Valt het defect onder de garantieregeling? Welke problemen hebben zich in 2008 nog voorgedaan met die treinen? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

06.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Mortelmans, een opstapeling van gedroogde bladeren tussen de remschijf heeft vuur gevat tijdens het remmen. De rookvorming was beperkt en er was geen materiële schade. In sommige gevallen kan de remschijf dergelijke hoge temperaturen bereiken dat er zich een soort spontane zelfontbranding voordoet van bladeren die zich tussen de remschijven opstapelen. De schijven worden regelmatig gecontroleerd, maar dat probleem is met dat type remschijf onvermijdbaar.

Bij herziening wordt dat type remschijf stelselmatig vervangen door een remschijf die hiervoor minder gevoelig is. Op de volledige reeks wordt er momenteel tevens een branddetectiesysteem ingebouwd. Ten gevolge van het incident waarvan u spreekt, is er een verhoogde waakzaamheid gevraagd aan het personeel. Ik moet u bevestigen dat het incident niet onder de garantieregeling valt.

Ten derde kan ik u melden dat buiten een aantal kleine diverse technische problemen er zich geen noemenswaardige problemen van grote omvang hebben voorgedaan.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, het klopt wel. Ik heb het ook eens opgezocht: in 2008 zullen er inderdaad niet veel incidenten zijn geweest, maar in het verleden zijn er wel serieuze problemen mee geweest. Ik hoop alleszins dat de NMBS de nodige lessen heeft getrokken uit het Spaanse avontuur en zich in de toekomst zal bezinnen bij het aanschaffen van nieuwe treinstellen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

07.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag in verband met het treinincident van 28 december werd een beetje uit het oog verloren. Ik weet niet meer of er op dat ogenblik een regering was of niet.

07.02 Minister Steven Vanackere: Er was de Vlaamse regering.

07.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er was zeker nog een Vlaamse regering waarin u nog functioneerde, mijnheer de vicepremier.

Op 28 december kwam een trein tot stilstand tussen Sint-Katelijne-Waver en Duffel, blijkbaar door een breuk in de bovenleiding. De reizigers zaten enkele uren geblokkeerd in een ijskoude trein vooraleer deze naar het station van Duffel werd getrokken. De communicatie zou gebrekkig zijn verlopen, de hulp zou te traag op gang zijn gekomen en er werden ook vragen gesteld bij de gehanteerde veiligheidsprocedures.

Ik wil heel kort stilstaan bij die procedure. Omwille van die procedure mochten de reizigers de trein niet verlaten. Zij stelden vast dat een aantal treinen met dezelfde bestemming voorbijraasde terwijl zij in de koude trein moesten toekijken.

Wat mij betreft, moet veiligheid een topprioriteit blijven, laat daarover geen twijfel zijn. Ik stel mij echter de vraag of men die reizigers niet op de een of andere manier veilig had kunnen evacueren. Als er een incident op een trein zelf gebeurt, zoals bijvoorbeeld een brand, moeten de reizigers toch ook worden geëvacueerd.

Ik ben geen specialist ter zake, maar ik wil graag van u vernemen welke maatregelen er werden genomen en er desgevallend worden genomen. Ik wil de volgende vragen stellen.

Wat is de oorzaak van het incident? Waarom duurde het zolang vooraleer de trein opnieuw kon vertrekken? Wat schortte er aan de communicatie? Wat heeft de NMBS uit dit incident geleerd met betrekking tot de veiligheids- en de noodprocedures? Werden de reizigers vergoed? Blijkbaar is er ook een probleem geweest met de civiele bescherming. Mensen kloegen over het feit dat zij lakens kregen in plaats van dekens.

07.04 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, ik zal een heel operationeel antwoord geven op een heel operationele vraag.

De oorzaak van het incident was een afgeknapte aardingskabel die in de bovenleiding terechtkwam en een kortsluiting veroorzaakte waardoor de stroom wegviel. Hierdoor kon de trein Brussel-Antwerpen-Amsterdam niet verder rijden.

Om de veiligheid van de klanten te waarborgen, was het niet mogelijk om hen te laten overstappen in een andere trein op de plaats waar de trein zich bevond. De enige mogelijkheid was een diesellocomotief zoeken om de trein buiten de spanningloze zone te slepen. Infrabel deed dit in overleg met de NMBS.

Er werd een diesellocomotief gevonden in Leuven, die daar is vertrokken om 09.02 uur. Een snellere oplossing met een diesellocomotief vanuit bijvoorbeeld Muizen-Goederen, Antwerpen-Noord of Antwerpen-

Schijnpoort kon niet omdat er in die stelplaatsen geen diesellocomotieven met treinbestuurder beschikbaar waren.

Bij het koppelen van de diesellocomotief met de geblokkeerde trein waren er enkele problemen. Uiteindelijk kon de trein om 10.22 uur vertrekken en rijden tot Duffel waar de civiele bescherming de klanten opwachtte met warme drank en dekens. Door de stroomuitval was er inderdaad geen verwarming meer in de trein.

U moet weten dat in de eerste minuten na het voorval de precieze oorzaak niet kon worden achterhaald. Pas na een kwartier was de oorzaak duidelijk. Het treinpersoneel kon dan ook nog geen concrete informatie aan de reizigers verstrekken over de duur van het probleem.

Tijdens het zoeken naar een diesellocomotief om de trein weg te slepen, was het evenmin mogelijk om vooruitzichten mee te delen aan de reizigers. Het treinpersoneel werd wel door Traffic Control en door de reizigersdispatching op de hoogte gehouden van de genomen maatregelen, wat door de treinbegeleiding werd doorgegeven aan de klanten.

Toch is het duidelijk dat het personeel nog beter moet worden getraind om in dergelijke moeilijke omstandigheden permanent met de reizigers te communiceren. De nodige initiatieven hieromtrent zijn opgestart.

Wat de veiligheid betreft, kan ik u bevestigen dat er op geen enkel ogenblik een situatie is geweest waarin de veiligheid in het gedrang is gekomen. Veiligheid primeert trouwens altijd.

Een analyse van het hele verloop van het incident wordt binnenkort gemaakt binnen de NMBS-Groep. Om een snelle tussenkomst van hulplocomotieven te kunnen garanderen, wordt gewerkt aan een service level agreement tussen Infrabel en de NMBS.

Wat de vergoeding voor de reizigers betreft, deze gebeurt volgens de van toepassing zijnde compensatieregelingen voor langdurige of frequente vertragingen voor binnenlands of internationaal reizigersvervoer, afhankelijk van de reis die de reiziger op dat moment in die trein maakte.

Wat uw vraag met betrekking tot de civiele bescherming betreft, deze is in de trein gestapt in het eerste station waar de weggesleepte trein passeerde. De mensen van de civiele bescherming hebben de maatregelen genomen die zij als professionele hulpverleners nodig achtten en met de middelen die zij ter beschikking hadden.

De civiele bescherming behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken en u kunt bij mijn collega De Padt terecht indien u daarover meer wilt vernemen.

07.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik leer eruit dat het niet mogelijk was voor de treinreizigers om uit te stappen omwille van de veiligheid en de procedures die moesten worden gehanteerd. Ik heb uit uw antwoord ook geleerd dat men een analyse zal maken van de procedures en van het incident op zich. Dat lijkt mij een goede zaak.

Ik denk namelijk dat het in bepaalde omstandigheden mogelijk moet zijn om de reizigers toch op een min of meer veilige manier – op een veilige manier, niet “min of meer” – te kunnen evacueren en sneller de reis voort te laten zetten.

07.06 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de volksvertegenwoordiger, ik kan u verzekeren, zelfs als u er niet op terugkomt, dat ik er zeker op zal terugkomen met de betrokken verantwoordelijken.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voulais poursuivre avec vous une discussion qui n'a pu être qu'effleurée en séance plénière. Vous découvrez actuellement les dossiers. Or, la décision du gouvernement sur laquelle je vous interroge aujourd'hui a été prise avant que vous ne soyez, un peu par surprise, désigné ministre. D'un point de vue humain, je m'entendais assez bien avec Mme Vervotte mais nous n'étions pas toujours d'accord. J'espère donc trouver en vous une personne avec laquelle on sait dialoguer mais aussi négocier des avancées.

Je vous interpelle aujourd'hui sur la question de la libéralisation du marché postal. Lors de sa dernière réunion avant de démissionner en bloc, le 18 décembre 2008, le gouvernement Leterme a fixé ses options sur l'organisation de la transposition en droit belge de la directive sur cette libéralisation du marché postal. J'ai pu me procurer cette note du Conseil des ministres et c'est sur la base de son analyse que je vous interroge.

À nos yeux, il s'agissait de fixer des conditions d'entrée sur le marché qui soient suffisamment élevées, exigeantes, pour éviter une concurrence déloyale envers l'opérateur historique ou un dumping social au niveau des conditions de travail, tant des travailleurs de La Poste actuelle ou des concurrents privés de demain. Notons la question du statut des travailleurs. J'ai régulièrement interpellé sur la mise en place d'une commission paritaire du secteur postal et sur la zone de couverture. L'ensemble du territoire sera-t-il couvert ou oubliera-t-on certaines régions plus reculées, où le service est plus difficile à organiser? Quelle sera la fréquence de distribution? Nos concitoyens auront-ils toujours le droit de recevoir leur courrier chaque jour de la semaine?

À la lecture de la note du Conseil des ministres, monsieur le ministre, force est de constater que le gouvernement n'a pas suivi cette option de défense du service public liée à des conditions et des exigences d'entrée sur le marché. En effet, on pourra recourir à des services indépendants pour le transport du courrier et il n'y aura pas d'obligation de couverture totale et quotidienne du territoire. C'est en tout cas ce qu'il ressort de la décision du gouvernement en la matière.

La première année, seuls 10% du territoire pourront être couverts; la deuxième année, 20% et ainsi de suite jusqu'à 80%. En outre, on n'exige que deux distributions par semaine après deux années d'activité.

Monsieur le ministre, nous n'attendions pas forcément des dizaines de millions en faveur de La Poste mais des mesures de régulation qui nous auraient permis de réaliser des économies. Les options prises posent de lourdes questions sur la viabilité future de La Poste en tant qu'entreprise publique, sur la qualité du service qui continuera à être rendu aux citoyens et sur le maintien d'un emploi de qualité à La Poste.

Monsieur le ministre, je suppose que vous aurez déjà eu l'occasion de découvrir ce dossier et que vous avez vos propres options en la matière. Il me semble aussi que vous êtes issu d'une fraction plus progressiste de votre parti. Dès lors, en tant que ministre en charge des Entreprises publiques, en quoi estimez-vous que les options prises par le gouvernement contribuent à la défense de notre poste publique? En tant que nouveau ministre, vous ne pouvez pas tout prendre pour argent comptant. Comptez-vous demander une remise en question des options prises? Si oui, dans quel sens? D'une façon générale, quels sont vos engagements en vue de la défense des intérêts de La Poste, de ses travailleurs ainsi que des bénéficiaires de ses services, à savoir nos concitoyens?

Je vous remercie déjà de vos éclaircissements et de la discussion que nous pourrions avoir.

08.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Gilkinet, je me rallie, en tout cas, aux propos favorables que vous avez tenus par rapport à mon prédécesseur. À cet égard, je vous confirme que je m'inscris dans une logique de continuité. Peut-être cela vous décevra-t-il? Mais espérons que les remarques que vous avez soulevées quant aux relations humaines pourront, elles aussi, s'inscrire dans une logique de continuité.

Vous avez fait référence à la décision du Conseil des ministres, qui a fixé, en sa dernière séance de 2008, les conditions dans lesquelles le marché postal sera libéralisé au 1^{er} janvier 2011. L'objectif principal du gouvernement était de parvenir à une libéralisation du marché postal permettant de garantir la pérennité du service universel à un coût maîtrisé pour la société, de garantir surtout la pérennité de La Poste en sa

qualité de prestataire de service universel et également de permettre aux nouveaux entrants d'avoir une vue claire sur l'environnement et les conditions dans lesquelles ils pourront fonctionner. Cela s'est traduit par la définition de conditions permettant à La Poste de concurrencer équitablement les nouveaux entrants sur ce marché.

Je voudrais rappeler les lignes de force de cette décision.

Tout d'abord, La Poste sera désignée pour une période de six à huit ans pour prester le service universel, ce qui permettra d'assurer la continuité de celui-ci et offre une perspective aux activités de La Poste. Par la suite, la désignation du prestataire du service universel aura lieu pour des périodes de dix ans.

Ensuite, des conditions opérationnelles ont été définies pour les nouveaux opérateurs. Ceux-ci devront s'engager à couvrir 80% du territoire de chacune des trois Régions du pays endéans les cinq ans, avec une fréquence de distribution de deux fois par semaine après deux ans. Ils devront, de plus, appliquer un tarif uniforme pour chacun de leurs clients sur l'ensemble du territoire couvert.

Ceci assure des conditions de concurrence équitable entre La Poste et les nouveaux entrants, en évitant que la concurrence ne se concentre uniquement sur les zones et les marchés les plus rentables. Ces conditions sont également en ligne par rapport aux prescrits de la directive postale européenne, que vous n'êtes pas sans connaître, et évite ainsi une insécurité juridique préjudiciable.

Afin d'éviter une concurrence qui se ferait sur la base des conditions de travail, les personnes employées à la collecte, au tri et à la distribution de courrier devront l'être sous contrat de travail. Cette obligation concerne donc une grande majorité des personnes occupées dans le courrier adressé.

Je suis persuadé que ces mesures rencontrent les objectifs de concurrence équitable et de pérennité du service universel que le gouvernement s'était fixé.

Ces principes devront maintenant être traduits en projets de loi dans les prochains mois. Ceux-ci feront également l'objet d'un débat parlementaire.

En ce qui concerne les restructurations en cours à La Poste, je voudrais préciser qu'elles n'ont pas eu lieu au coup par coup. Toutes les mesures mises en place par La Poste pour assurer sa survie dans un marché libéralisé font partie intégrante du plan stratégique défini par l'entreprise en préparation à la libéralisation du marché. Ces changements, importants pour La Poste, sont néanmoins d'envergure et je peux comprendre qu'ils suscitent de nombreuses interrogations.

La restructuration du réseau des points de vente, par exemple, est annoncée de longue date et continue à être mise en place selon les principes repris dans le contrat de gestion. Elle mènera à terme à un réseau de points de vente constitué de 650 bureaux de Poste et 650 Points Poste, comme cela a toujours été annoncé.

La Poste mène toutes ses restructurations en concertation permanente avec les partenaires sociaux et sans licenciement sec. Cette volonté de l'entreprise et l'ampleur des changements peuvent expliquer que ces plans trouvent régulièrement un écho dans la presse. Ils sont néanmoins la traduction continue du plan stratégique de l'entreprise.

Pour conclure, ce plan qui tient compte des conditions de concurrence équitables dont je viens de parler est indispensable pour assurer la pérennité de l'entreprise et du service universel. Celui-ci prévoit notamment que La Poste fait usage de toutes les possibilités de réduction du personnel offertes par les départs naturels. Je considère que la meilleure manière de défendre les intérêts de La Poste et de ses travailleurs consiste à soutenir La Poste dans la réalisation de son plan stratégique.

Je veillerai particulièrement au maintien de la concertation sociale telle qu'elle a eu lieu jusqu'à présent. Je serai également attentif à ce qu'un service universel de qualité puisse continuer à être garanti pour chaque citoyen. Je m'assurerai aussi que cette entreprise publique soit placée dans un contexte lui permettant de faire preuve du dynamisme nécessaire pour faire face à la concurrence tout en gardant les valeurs propres d'une entreprise publique autonome.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie. Avant tout, vous me voyez déçu de ne pas avoir entendu davantage de remises en cause des options prises; mais, n'étant pas naïf à ce

point, je ne me faisais pas trop d'illusions!

J'aimerais clarifier un point suite à la discussion que nous avons eue en séance plénière. En effet, en tant qu'entreprise publique, La Poste doit être bien gérée en fonction d'objectifs, en utilisant des méthodes modernes de management, en s'adaptant à l'évolution du marché qui, objectivement, est en baisse vu la concurrence du courrier électronique.

Mes multiples interventions passées et à venir ne visent pas à défendre à tout prix un modèle du passé, mais à pousser à l'évolution de l'entreprise, tout en gardant ses caractéristiques d'entreprise publique. Une erreur historique a été de revendre la moitié de La Poste pour beaucoup trop peu d'argent par rapport à sa valeur.

Pendant que les travailleurs sont soumis à diverses pressions, La Poste réalise des bonis pour partie redistribués. Dans un cadre 100% public, nous pourrions les réutiliser à d'autres fins d'accélération de la modernisation de l'entreprise, mais dans le respect des travailleurs et avec ce souci de service public pour les bénéficiaires.

Autre chose est la libéralisation du marché postal, dont on pourra toujours dire qu'elle nous est imposée de l'extérieur, car c'est la réalité européenne. Cette réalité laissait et laisse encore une latitude aux différents gouvernements pour traduire dans les termes qu'ils souhaitent la façon dont ils veulent transposer la directive. D'ailleurs, il apparaît une contradiction entre les objectifs déclarés par vous-même de garantir l'avenir de La Poste et les options prises.

Quand on permet aux futurs concurrents potentiels de La Poste de ne distribuer le courrier que deux jours par semaine après deux ans, de ne pas couvrir l'entièreté du territoire – le coût est nettement plus élevé dans les zones rurales, dont la province de Luxembourg, où les tournées sont nettement plus longues –, la concurrence devient tout à fait inéquitable. Les opérateurs privés peuvent offrir un service différent de celui du prestataire universel. Certes, celui-ci obtient une compensation financière, mais il reste néanmoins sous pression à cause du risque de nouvelles pertes d'emplois.

Je crains d'ailleurs que le solde net d'emplois ne soit pas positif du fait qu'on autorisera la flexibilité. À mon sens, il aurait fallu prendre le risque d'une relative insécurité juridique. Certains pays ont ouvert le marché mais, de facto, sans concurrence à la poste publique, ce qui permet d'organiser les choses de manière plus sereine, dans le respect des travailleurs, avec le maintien de l'emploi et dans le souci d'un bon service rendu aux personnes.

L'exemple finlandais montre l'existence d'autres manières de procéder. Je conclurai ici avant que le président ne me le demande. Il est clair que nous aurons un débat parlementaire sur la base du projet de loi qui nous sera soumis, et par rapport auquel nous ne manquerons pas de déposer des amendements dans le sens que je viens de développer.

Je souhaitais aborder cette discussion le plus possible en amont afin de vous sensibiliser à d'autres possibilités. Monsieur le ministre, j'ai une motion de recommandation qui ne se trouve pas sous forme écrite; puis-je vous la remettre dans un instant? J'ai rencontré un léger problème à l'impression. Si cela n'est pas possible, je ne la déposerai pas; je peux vous montrer mon écran d'ordinateur. Si vous pouviez m'accorder cinq minutes pour ramener ma motion, ce serait formidable. C'est un détail technique.

08.04 Steven Vanackere, ministre: Nous aurons l'occasion, lorsque nous discuterons de ces projets de lois, d'entrer dans le détail de ce sujet passionnant. Comme vous le signalez, nous ne pouvons nous limiter à quelques propos.

80% du territoire de chaque Région représenteront beaucoup plus, en termes de population: nous arriverons à 90%, vu les répartitions. Ce n'est pas rien, et nous ne devons pas sous-estimer cet élément. Les comparaisons ne font pas raison, il est vrai. J'ai cependant constaté la chose suivante, pour l'avoir vécue dans une entreprise publique comme la STIB. Vu le nombre d'éléments européens qui ont mené à une redynamisation de cette entreprise, j'ai constaté qu'entre 2000 et 2004, l'augmentation de l'emploi à la STIB a été de l'ordre de 300 unités à un moment où nous nous entendions dire partout que nous allions "tuer l'emploi". La dynamisation d'une entreprise publique ne doit pas nécessairement mener à une logique de diminution de l'emploi, mais peut être un atout en termes d'emploi pour le public concerné.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous parlez de 80%. Ce n'est pas rien, mais ce n'est pas tout. Pour ma part, je suis attaché au principe de l'égalité de tous nos concitoyens. Et je ne vois pas pourquoi demain, les citoyens des zones les plus reculées, les plus difficiles à couvrir ne seraient pas servis.

Comme je vous l'ai dit, je suis favorable à une modernisation des services publics. J'ai en tête d'autres exemples que celui que vous avez cité et qui ont trait aux transports publics. Selon moi, ces derniers représentent l'avenir. L'augmentation de la demande à ce niveau est réelle et il s'agit là d'un facteur important pour favoriser une baisse de la pollution, mais aussi pour trouver une solution aux engorgements. Mais je pourrais également vous donner d'autres exemples en termes de modernisation de type public. Je pense notamment à l'ONE et au travail qui a été effectué au niveau des TEC en Région wallonne. Des possibilités existent donc, mais cela doit se faire dans le respect de chacun avec le souci de défendre le service public, ce que je ne retrouve nullement dans la décision du gouvernement du 18 décembre.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

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

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

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

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Georges Gilkinet
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,
vraagt de regering

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

dagen per week zou worden bezorgd;

4. op het Europese niveau het behoud van de btw-vrijstelling die de historische postoperator momenteel geniet, te bepleiten."

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

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

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

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

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

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

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, les changements d'horaire de ce mois de décembre ne sont pas toujours au goût des travailleurs, notamment au Sud du pays. Depuis l'annonce de ces changements, différentes pétitions circulent pour réagir à la diminution du nombre de trains s'arrêtant à la gare de Bruxelles-Congrès.

Le fait de diminuer la desserte de cette gare n'est pas une bonne idée. Il faudrait, au contraire, la renforcer au vu du nombre d'organismes présents dans un périmètre très proche. On peut citer Dexia, certains services du SPF Intérieur, la clinique Saint-Jean, les facultés Saint-Louis, sans oublier des galeries commerciales ou la Tour des Finances qui va bientôt atteindre sa pleine capacité avec six mille travailleurs.

Tous ces lieux drainent un public nombreux et la facilité d'accès ainsi que la proximité avec le lieu de travail facilitent la démarche de remplacer la voiture par le train, ce que je ne peux qu'encourager.

Monsieur le ministre, quelles sont les statistiques de fréquentation de la gare de Bruxelles-Congrès depuis 2004?

Quels sont les plans de la SNCB pour la gare de Bruxelles-Congrès pour les trois années à venir?

Est-il exact que la SNCB compte diminuer la desserte de cette gare?

Quelles initiatives avez-vous prises pour rendre l'option train attractive pour les personnes travaillant Boulevard du Botanique et Boulevard Pacheco?

09.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, le nombre de voyageurs par jour dans la gare de Bruxelles-Congrès a évolué comme suit au cours des cinq dernières années: en 2003, 2.790 voyageurs; en 2004, 2.987 voyageurs; en 2005, 3.045 voyageurs; en 2006, 3.282 voyageurs et en 2007, 3.393 voyageurs.

Aucune modification de la desserte de Bruxelles-Congrès n'est prévue à ce jour pour les trois années à venir.

Afin de ne pas léser la clientèle qui se rend chaque jour à la gare de Bruxelles-Congrès, la SNCB a analysé la grille des nouveaux horaires afin de maintenir les arrêts dans cette gare. Une solution technique a été trouvée sans défavoriser le reste des navetteurs qui transitent par la jonction Nord-Midi. Ainsi, à partir du 14 décembre, trois trains cadencés par heure continueront à desservir Bruxelles-Congrès plutôt que les deux initialement prévus. Il s'agit de trains L Anvers-Bruxelles, IR Quévry-Bruxelles-Bruxelles National et IR Anvers-Bruxelles-Ath-Grammont-Tournai.

Hormis la campagne publicitaire générale relative au nouveau service des trains qui est entré en vigueur le 14 décembre, il n'y a pas eu d'action spécifique pour la zone Botanique-Pacheco. En outre, les "key-account" managers de la SNCB entretiennent des contacts réguliers avec les entreprises intéressées afin de promouvoir le transport en train pour le trajet domicile-travail ou pour les voyages de service. Plusieurs entreprises dans cette zone ont déjà conclu un contrat tiers-payant avec la SNCB.

09.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Les chiffres que vous citez confirment l'attrait grandissant pour cette gare. J'entends que la SNCB s'est adaptée à cette petite difficulté, en prévoyant trois trains par heure pour desservir cette gare qui n'est certainement pas la plus fréquentée de Bruxelles-Capitale mais qui, néanmoins, présente un attrait intéressant. Je remercie la SNCB et vous-même des efforts consentis en vue de promouvoir l'usage du train pour les travailleurs dont le lieu de travail se situe dans les environs de la gare de Bruxelles-Congrès, gare qui ne doit pas être négligée dans le futur.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 Samengevoegde vragen van

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

10 Questions jointes de

- M. Bart De Wever au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de terrains situés à Petroleum-Zuid par le Fonds d'infrastructure ferroviaire" (n° 9591)
- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de terrains du Fonds d'infrastructure ferroviaire à Anvers" (n° 9809)

10.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag al gesteld in de plenaire vergadering van 19 december, maar omstandigheden hebben ertoe geleid dat de behandeling ervan niet kon doorgaan en het is daarom dat u ons vandaag voor u ziet. U zult die omstandigheden wel kennen.

Het is wel een belangrijke vraag. U weet dat de stad Antwerpen en de Vlaamse Gemeenschap in partnerschap met FSI een aantal belangrijke gronden beheren in Antwerpen. FSI heeft de verantwoordelijkheid voor de valorisatie van een aantal belangrijke gronden daar. Die gronden zijn, laten wij zeggen, aan de hoge kant gewaardeerd met het oog op de voorziene aanzuivering van de begroting van de federale overheid. Het is dus niet gemakkelijk die gronden te valoriseren.

Over veel van die gronden is er overleg met de stad, als stedenbouwkundige vergunningverlenende overheid. Het spreekt voor zich dat na de eventuele valorisatie later vergunningen moeten kunnen volgen. Het gaat daarbij om Spoor-Noord, Kievitwijk en Nieuw-Zuid, maar ook gaat het in belangrijke mate om de voormalige terreinen van Petroleum-Zuid.

De stad wil samen met Vlaanderen – onder meer met de PMV – die vervuilde gronden via een brown field covenant omvormen tot een watergebonden bedrijventerrein. Er is ook sprake van dat sommige gronden de locatie worden van een voetbalstadion, evenwel niet die gronden waarover ik u vandaag een vraag stel.

De projectvennootschap die de stad samen met Vlaanderen heeft, heeft zelfs al een bod gedaan om die gronden van FSI te verwerven. Er was nog een ander scenario waarbij FSI mee in de vennootschap zou stappen. Die zou dan de gronden ontwikkelen tot een gemengd watergebonden bedrijventerrein.

Wij vernemen echter, onder meer via de pers, dat een deel van die gronden al verkocht zou zijn aan een ontwikkelaar. Ze zouden verkocht zijn of verkocht worden. Er zou een compromis ondertekend zijn waarin de prijs en dergelijke bepaald werden.

Dat kwam als een verrassing voor de stedelijke overheid en voor de Vlaamse overheid. Ik wil u daarover dus een aantal vragen stellen.

Ten eerste, in de programmawet was er, naar ik meen, in voorzien dat niet langer FSI die gronden zou beheren maar de Federale Participatiemaatschappij. Weet u bij welke instantie het beheer van die gronden precies ondergebracht is; nog altijd bij FSI of bij de Federale Participatiemaatschappij?

Ten tweede, kunt u die verkoop bevestigen? Is er een compromis getekend, of is er al een akte verleden? Wat is juist het huidige statuut?

Ten derde, is het eigendomsstatuut al helemaal klaar? Ik moet u zeggen dat de stad en andere instanties nog menen dat zij zelf eigenaar zijn van bepaalde van de delen die misschien verkocht zijn.

Ten vierde, tegen welke prijs zijn die gronden verkocht? Waarom zijn de lokale overheden daarvan niet op de hoogte gebracht?

Ten vijfde, welke procedure is er gevolgd? Ik neem aan dat men een marktgebonden procedure heeft gevolgd om die gronden te verkopen.

Ten zesde, dat het om zwaar vervuilde gronden gaat is ook een belangrijk feit. Naast de prijs moet men dus zien welke lasten de ontwikkelaars en/of de overheid op zich nemen.

Wie neemt de lasten van bodemsanering en/of grondverzet op zich? Dat is zeer belangrijk om de meerwaarde van de verkoop van die gronden te kunnen evalueren. Is er rekening gehouden met de lasten van bodemsanering en grondverzet?

Heeft de prijs rekening gehouden met de stedenbouwkundige bestemming van die gronden? Het zijn industriële gronden. Voor de bouw van een stadion of van kantoren komen die gronden dus eigenlijk niet in aanmerking, noch in het ruimtelijk structuurplan, noch in de afbakening van het grootstedelijk gebied. Dat moet ik u niet zeggen, want u hebt die afbakening nog gevolgd als Vlaams minister.

Dan, een belangrijke vraag. We hebben zelf in de stad Antwerpen al eens de ervaring dat mensen een grond kopen, vaak om door te verkopen of om te ontwikkelen. Wat wij altijd doen om zeker te zijn dat er ook betaald wordt, is een borgstelling vragen aan de koper. Er zullen namelijk enkele maanden overgaan. Heeft het FSI of de verkopende partij aan de koper een borgstelling gevraagd om haar rechten in de toekomst veilig te stellen?

Als voorzitter geef ik nu het woord aan de heer De Wever, die ondertussen binnengekomen is.

10.02 Bart De Wever (N-VA): Mijnheer de voorzitter, u hebt intussen ongeveer mijn hele gazon gemaaid. Alle vragen die ik had, hebt u ook gesteld en, niet geheel tot mijn verbazing, nog veel meer dan dat, want u bent natuurlijk goed ingelicht, aangezien u in een andere hoedanigheid ook wel iets met het dossier te maken hebt, met name als schepen van de stad Antwerpen. U hebt in de gemeenteraadscommissie gezegd dat iemand dat toch eens aan de federale minister zou moeten vragen. U had misschien kunnen vermelden dat u dat zelf zou doen, dan had ik mij die moeite kunnen besparen.

10.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): U was even buiten, maar ik had de vraag gesteld op 19 december, aan minister Vervotte. U zult begrijpen dat de vraag op die dag niet gesteld kon worden. Daarom heb ik ze herhaald.

10.04 Bart De Wever (N-VA): Ik had de vraag gesteld aan mevrouw Vervotte op 18 december, collega.

10.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijn vraag dateert ook van 18 december. Het was dezelfde dag.

10.06 Bart De Wever (N-VA): Antidateren is een zeer gevaarlijke hobby in de Belgische politiek.

Dit gezegd zijnde, blijft er nog één vraag overeind. Destijds vond ik het als gemeenteraadslid van onze goede stad al eigenaardig dat ik dat moest lezen in de Gazet van Antwerpen. Op 15 december, drie dagen voor wij onze respectievelijke vragen hebben ingediend, hebben wij namelijk in de krant gelezen dat Patrick Vanoppen, de bewuste directeur van Vivinvest en Vivimmo een gratis voetbalstadion aan de stad wou geven. Dat getuigde van een ongekend altruïsme, maar there is no such a thing as a free lunch. Met moet dat dus altijd met argwaan bekijken. De verrassing werd nog groter toen ik zag dat de krant stelde dat hij met het FSI een compromis had bereikt over de aankoop van die gronden.

Als gemeenteraadslid vond ik dat eigenaardig, maar ik veronderstelde dat het schepencollege mij niet had

ingelicht. Na de commissie wist ik echter dat het schepencollege het, net als ik, in de krant had moeten lezen. De politiek pertinente vraag die overblijft is hoe dat mogelijk is. Men weet zeer goed dat de stad geïnteresseerd is in die gronden en dat men daar projecten wil realiseren. Er is gesproken over een voetbalstadion, weliswaar niet op dat deel van de gronden, en er zijn ook plannen voor bedrijventerreinen, om het project in zijn geheel gestalte te geven. Dat heeft de heer Van Campenhout overigens omstandig toegelicht.

Het komt mij eigenaardig over dat de federale overheid, zonder enig overleg met de stad, een compromis zou bereiken om een cruciaal deel van dat domein te gelde te maken. Er zijn dus inderdaad vragen over de voorwaarden van de verkoop, de sanering van de gronden en het statuut ervan en over een eventueel compromis. De heer Van Campenhout heeft die vragen reeds gesteld en ik zal ze dus niet herhalen. Hoe zit de vork aan de steel?

10.07 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, aan de twee collega's die even aan het kibbelen waren over de fotofinish of ze nu op 17 of 18 december de eersten waren om de vraag te stellen, kan ik bevestigen dat ik op 16 december echt niet wist dat ik deze vraag met betrekking tot een operatie die is uitgevoerd op 1 december, te beantwoorden zou hebben

Ik kan de verkoop bevestigen. Het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en Vivinvest hebben op 1 december 2008 een verkoop- en aankoopovereenkomst voor een perceel van 193.000 m² grond te Antwerpen, Petroleum Zuid, ondertekend. Het terrein, dat momenteel nog ingekleurd is als parkgebied, werd verkocht voor bijna 5,8 miljoen euro, zijnde 30 euro per m². Zoals gebruikelijk bevat het compromis een aantal opschortende voorwaarden, die vervuld moeten zijn voor het verlijden van de notariële akte.

Dit is geen verhaal dat ineens op 1 december tot stand is gekomen. Het FSI heeft sinds eind 2007 gesprekken gevoerd met de Participatiemaatschappij Vlaanderen, PMV, waarbij in het merendeel van de gevallen ook iemand van AG Vespa aanwezig was. De initiële bedoeling was een participatie van het FSI in de projectgroep rond Petroleum Zuid, met de bedoeling om het perceel in eigendom van FSI deel te laten uitmaken van het hele projectgebied. Op een bepaald moment werd door AG Vespa aangegeven dat de stad Antwerpen verkoos om het stuk in eigendom van het FSI aan te kopen, liever dan een participatie in het project door het FSI, dit om het aantal betrokken partijen tot een minimum te herleiden. Niet de stad, maar wel de Participatiemaatschappij Vlaanderen zou dan de koper zijn van het terrein. Het FSI stond hiervoor open, mits een aanvaardbaar bod. De Participatiemaatschappij Vlaanderen heeft in juli 2007 een bod gedaan van 734.700 euro, wat neerkomt op 3,8 euro per m², dus heel wat minder dan de uiteindelijke 30 euro per m². Het FSI heeft laten weten dat het bod van 3,8 euro per m² niet kon aanvaard worden. Het FSI heeft daarna laten weten in gesprek te zijn met een andere kandidaat.

De stad Antwerpen is via Vespa, partner van de Participatiemaatschappij Vlaanderen, bij de ontwikkeling van het groot terrein Petroleum Zuid betrokken en heeft op die manier alle verkoopsonderhandelingen met betrekking tot de verkoop van het perceel van het FSI gevolgd. De stad was dus op de hoogte van het feit dat Vivinvest bereid was tienmaal meer te betalen dan de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Sinds maart 2007 werden verschillende vastgoedspelers gecontacteerd in verband met de totale portefeuille in eigendom van FSI. Tijdens die contacten werd zeer veel gesproken over de terreinen in Antwerpen gezien hun omvang en hun interessant profiel. Door de ietwat moeilijker situatie betreffende de toekomst en de milieuproblematiek van het terrein aan de D'Herbouvillekaai, Petroleum Zuid, werd het terrein door de meesten als minst interessant beschouwd. Op het moment waarop het FSI werd gecontacteerd door de uiteindelijke koper, toonden de eerder gecontacteerde partijen geen interesse meer.

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

Met de lasten van de maatregelen die nodig zijn voor OVAM diende bij de prijsbepaling dan ook geen rekening te worden gehouden. Momenteel is enkel het Gewestplan van toepassing waarop het terrein grotendeels is ingekleurd als parkgebied. Voor de rest zijn er geen BPA's of andere stedenbouwkundige voorschriften van toepassing en het FSI heeft het terrein dus verkocht als parkgebied voor 30 euro per vierkante meter.

10.08 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Er zijn eigenlijk drie belangrijke vragen die ik u toch nog zou willen stellen. U zegt: men heeft laten weten... Ik ben goed geplaatst om dat na te zien en ik zal dit ook doen. Men heeft mij laten weten dat FSI niets heeft laten weten. Het is echter niet moeilijk om dit nog eens te checken. Ik zal het verifiëren en er desgevallend op terugkomen.

Tweede belangrijke vraag is welke procedure men heeft gevolgd om die gronden te verkopen. Is de markt al dan niet voldoende transparant geraadpleegd? De stad en PMV waren inderdaad volop in onderhandeling met FSI om ofwel partner te worden ofwel de gronden te kopen. U zegt: men heeft ondertussen laten weten... Dat wordt ontkend door zowel PMV als door Vespa. Wat Vespa betreft, is het geen enkel probleem om dat te verifiëren.

Wat zeer belangrijk is, is dat u zegt dat FSI de bodemsanering en de lasten van het grondverzet niet moet dragen. De NMBS zal dit dragen.

10.09 Minister Steven Vanackere: Dat maakt deel uit van het akkoord tussen de NMBS en FSI bij de overdracht van de NMBS aan FSI.

10.10 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Men zegt mij dat bovenop de prijs van 3,8 euro per vierkante meter, die PMV had moeten betalen, de kosten voor grondverzet en bodemsanering kwamen. Dat brengt de prijs natuurlijk in een totaal ander perspectief. Dit verklaart het verschil tussen 3,8 en 30 euro per vierkante meter. U moet toch eens verifiëren. Als PMV de sanering had gedragen, was die prijs niet helemaal onvergelijkbaar met de prijs die de private partner nu biedt want die moet de sanering niet dragen. Ik zou u dan ook willen vragen om dit eens te verifiëren. Het verschil tussen 3,8 en 30 lijkt groot maar als de ontwikkelaar vrijgesteld is van de sanering dan is dat verschil helemaal niet zo groot want het zijn zwaar vervuilde gronden.

10.11 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Van Campenhout, ik zal dat verifiëren maar ik heb vandaag geen enkele reden om te veronderstellen dat de vergelijking met het tienvoudige zou zijn gestoeld op andere economische benaderingen. Ik heb echt wel het aanvoelen dat het dossier dat men heeft voorbereid om mijn antwoord te stofferen wel degelijk ervan uitgaat dat het een prijs is die in een vergelijkbare context fenomenaal afwijkt van de 30 euro en dat het niet te wijten is aan een andere manier van berekenen.

10.12 Bart De Wever (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik sta natuurlijk ook stomverbaasd. Er zou dus wel kennisgeving zijn geweest. Collega Van Campenhout, in uw hoedanigheid van voogdijsheren van AG Vespa zult u dat veel beter kunnen nakijken dan ikzelf.

Ik ben echter ook stomverbaasd over de prijs, als men nu zegt dat het grondverzet en de sanering ten laste van de NMBS vallen, en dat wellicht ook het geval zou zijn geweest bij de verkoop aan een andere derde. Wij hebben immers altijd te horen gekregen dat het prijsverschil werd geduid omdat de koper die kosten op zich moest nemen. Daardoor heeft de grond natuurlijk niet veel waarde meer want het betreft een belangrijke saneringsoperatie met zeer grote kosten voor het grondverzet. Als wij vandaag vernemen dat die kosten sowieso ten laste van de NMBS vallen, kan ik als leek niet meer begrijpen waar een tienvoudig prijsverschil vandaan zou komen. Dat lijkt mij zeer eigenaardig.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij deze zaken verifiëren en er desgevallend op terugkomen, collega.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sarah Smeyers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het 'Actieplan Zelfdoding op het Spoor'" (nr. 9590)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het 'Actieplan Zelfdoding op het Spoor'" (nr. 9779)

- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het actieplan tegen zelfdodingen op het spoor" (nr. 9793)

- mevrouw Linda Musin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vooruitgang in het zelfmoordpreventieplan voor de Belgische spoorwegen" (nr. 9808)

11 Questions jointes de

- Mme Sarah Smeyers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'Plan d'action contre les suicides sur le rail'" (n° 9590)

- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'Plan d'action contre les suicides sur le rail'" (n° 9779)

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le plan d'action contre les suicides sur le réseau ferroviaire" (n° 9793)

- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avancée du plan prévention du suicide pour le rail belge" (n° 9808)

11.01 Sarah Smeyers (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Infrabel werkt momenteel aan de uitvoering van het actieplan "Zelfdoding op het spoor". Dat actieplan maakt deel uit van het beheerscontract dat uw voorgangster in mei 2008 met Infrabel afsloot.

Op dit moment zou men bezig zijn met het in kaart brengen van de zogenaamde hotspots, plaatsen die gevoelig zijn voor suicidepogingen. Men stapt de situatie ter plekke af, situatieschetsen worden gemaakt en met de buurtbewoners worden gesprekken gevoerd. Dat is dus een werk van lange adem.

Daarom heb ik volgende vragen.

Welke timing werd er voorzien voor het oplijsten van die zogenaamde hotspots?

Op welke manier wil Infrabel verder aan de slag gaan met de gegevens die dan in dat onderzoek zullen verzameld zijn?

Mijnheer de minister, bij het lanceren van het actieplan was het nog niet volledig duidelijk welke doelstelling Infrabel met het actieplan wil nastreven. Kunt u mij daaromtrent enige toelichting geven? Het gaat dan meer bepaald over de finaliteit van het actieplan.

Tegen wanneer verwacht u de eerste resultaten van dat actieplan?

Over welke middelen en budgetten beschikt Infrabel om het plan op te stellen en uit te voeren?

Voorzitter: François Bellot

Président: François Bellot

11.02 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de collega heeft de problematiek reeds geschetst. Het gaat erom dat wij zeer bekommerd zijn. Als wij de cijfers bekijken, dan zien wij dat het aantal zelfmoorden op het spoor duidelijk heel hoog is. In 2007 ging het over 93 personen en waren er nog eens 74 pogingen. In 2006 ging het om 97 personen en in 2005 om 96 personen.

Men moet daar nog eens - en dat staat los van deze problematiek, maar wij mogen dat niet onderschatten - het aantal ongevallen die er de laatste maanden op het spoor gebeurd zijn, bijnemen. Wij zijn daar allemaal zeer bezorgd om.

In Nederland plegen jaarlijks 180 mensen zelfmoord. Men is daar nu begonnen met naast de plaatsen waar het frequent gebeurt borden te zetten met het telefoonnummer van de zelfmoordlijn. Als mensen het zouden overwegen, kunnen ze dan telefoneren.

Open Vld wil u helpen om de nodige maatregelen te nemen opdat het aantal zelfmoorden op het spoor tot

een minimum herleid wordt. De gevolgen wanneer zich dit voordoet zijn zowel voor de machinist als voor de passagiers als voor de mensen die nadien ter plekke komen zeer traumatisch.

Dat is ook zo voor de familieleden die achteraf geconfronteerd worden met de rekening. Ik heb daarover reeds verschillende debatten gevoerd met uw voorganger, over hoe wij dat verder moeten bekijken. Ik heb daarvan geen verdere resultaten. Men heeft toen ook aangekondigd dat men zou kijken hoe men die afhandeling van de eventuele kosten daaraan verbonden op een menselijke manier kan doen. Ik heb daarop echter verder geen zicht.

Mijnheer de minister, heel concreet, hoe ver staat het daarmee en wat denkt u over de termijn?

Gaat u ook overleg plegen, dat is voor mij toch wel heel belangrijk, met de verschillende steden, gemeenten en politiezones? Ook zij kunnen zeer zinvolle informatie verstrekken en kunnen eventueel zelfs suggesties geven over hoe men daarmee preventief kan omgaan.

11.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk inderdaad dat die problematiek ons niet zal loslaten. De cijfers zijn zorgwekkend. De problematiek blijft minstens actueel, zo niet nog groeien in de toekomst. U spreekt van aantallen pogingen – spijtig genoeg ook geslaagde pogingen – tussen de honderd en de tweehonderd per jaar.

Mevrouw Vervotte had gezegd dat zij eind 2008 klaar zou zijn met een actieplan dat zou passen in het beheerscontract met Infrabel. Er zou ook gewerkt worden – heel belangrijk, lijkt mij – met de lokale overheden, gemeenten en politie.

Mijnheer de minister, hoever staat het met dat aangekondigde actieplan?

Hoe zal dat plan er concreet uitzien?

Op welke manier wordt de uitvoering van dat actieplan mogelijk gemaakt op korte en ook op langere termijn?

11.04 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, het betreft eigenlijk een onderwerp waarmee ik ook in mijn vorige bevoegdheid sterk bezig ben geweest. Ik spreek hier natuurlijk over de zelfdodingen. Een van de aanbevelingen in het kader van het actieplan suïcidepreventie is trouwens om vooral het woord zelfdoding te hanteren, omdat het ander woord met de “m” voor de nabestaanden soms kwetsend overkomt. In die hoedanigheid heb ik mij inderdaad kunnen buigen over de onthutsende vaststelling dat in dit rijk stukje van de wereld meer dan 1.000 mensen per jaar zich van het leven benemen. Een van de vele manieren om daaraan iets te doen, is het organiseren van preventie, voor zover mogelijk, op het niveau van de infrastructuur van de NMBS.

Het actieplan waarvan sprake bepaalt eerst en vooral dat Infrabel een lijst moet opstellen van plaatsen die meer dan andere gevoelig zijn voor zelfdodingen of pogingen daartoe, bijvoorbeeld spoorwegen in de nabijheid van psychiatrische centra. De hotspots zijn al geïnventariseerd. Infrabel heeft een selectie gemaakt van gemeenten met een minimum van vijf suïcides op het spoor de jongste vijf jaar. De gemeenten die wat dat betreft naar voren zijn gekomen, vertegenwoordigen minstens een derde van alle suïcides op het spoor in de afgelopen vijf jaar.

Op die manier is er een lijst van 21 gemeenten vastgelegd. In die gemeenten heeft men de plekken met hoge risico's bepaald. Wij hebben daaruit uiteindelijk een lijst van 34 zogenaamde hotspots gedistilleerd, die over de 21 gemeenten zijn verspreid. Dat werk is gedaan. Dat is het begin van elke aanpak. Eerst moest die lijst van hotspots kunnen worden bepaald.

Er is bij Infrabel ook een speciale cel Preventie Zelfdoding op het Spoor opgericht. Vanaf januari 2009 werd gestart met een bezoek aan de hotspots. Bij het bezoek ter plaatse gaat de aandacht onder meer naar de algemene bereikbaarheid van de hotspot, de omgevingskenmerken en de infrastructuurkenmerken, bijvoorbeeld de aanwezigheid van overwegen of sluiptwegen. In een tweede fase wordt, samen met andere betrokken partijen, waaronder de gemeentebesturen, de vertegenwoordigers van het Gewest, de lokale politiediensten en de hulpverleningsorganisaties, naar de meest gepaste maatregelen gezocht. Ik zal er zelf persoonlijk op toezien dat ook de band met de Gemeenschappen - die ter zake een belangrijke bevoegdheid hebben - sterk wordt onderhouden, omdat de Gemeenschappen in het preventiebeleid in het kader van de geestelijke gezondheid, natuurlijk een belangrijke opdracht hebben.

De concrete maatregelen zijn uiteraard afhankelijk van de ligging van de hotspot. Het bezoek en de analyse van de hotspot bepalen welke maatregelen op die locatie het meeste effect zullen hebben. U hebt er daarnet één genoemd. De belangrijkste maatregelen die worden bestudeerd, zijn het afschermen van het spoor door fysieke hindernissen, het aanleggen van een alternatief pad, het aanbrengen van toegangsbeperkende voorzieningen, de inzet van bewakingsdiensten, afspraken met de verschillende media en het opleiden van bepaalde personeelscategorieën voor het herkennen en melden van suïcidaal gedrag. Ook een combinatie van maatregelen is mogelijk, maar dat is allemaal locatiegebonden.

Wat de media betreft, ik kan u vertellen dat in de stad Wenen journalisten op een bepaald ogenblik met elkaar hadden afgesproken om in geval van een suïcide de berichtgeving niet langer te larderen met details van de situatie waarin een en ander is gebeurd, waarna er een spectaculaire daling van het aantal suïcides op de Weense metro is tot stand gekomen. De berichtgeving over dit soort van aangelegenheden is dus van bijzonder groot belang om copycatgedrag te vermijden.

Infrabel gaat de evaluatie maken van de kosten van de verschillende maatregelen en zal die uiteraard bespreken met de verschillende overheden. We zullen de fiches met de verschillende informatie naast elkaar leggen. Ik kan u zeggen dat ik er persoonlijk op zal toezien dat men daar een voldoende dynamiek in brengt. De eerste resultaten van het actieplan mag u verwachten in de loop van het jaar 2010. Voor de complete uitvoering van het actieplan is in een termijn van drie jaar voorzien. Voor de uitvoering van het actieplan beschikt Infrabel over drie personeelsleden die samen de cel Preventie zelfdoding vormen. Het noodzakelijk budget dient gepland te worden in het investeringsbudget van 2010.

Ik kan u in ieder geval zeggen dat u een thema heeft aangeraakt waarmee ik mij persoonlijk zal inlaten, net zoals mijn voorganger. Zij heeft eigenlijk het Vlaams actieplan suïcidepreventie gelanceerd. Ik heb er vervolgens de middelen voor verdriedubbeld. Ook hier wil ik, in de voetsporen van Inge Vervotte, ervoor zorgen dat datgene waarin wij ons in België, samen met Finland, jammer genoeg onderscheiden, met name aan de top te staan van de suïcidestatistieken, iets is waarbij wij ons uiteraard niet kunnen neerleggen. Wij moeten ter zake absoluut stappen ondernemen.

11.05 Sarah Smeyers (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bezorgdheid ter zake. Het doet mij echt plezier te horen dat u oprecht begaan bent met dat thema.

Ik verneem dat de oplijsting van de hotspots afgerond is. Nu is het onderzoek aan de gang.

Het doet mij ook plezier dat u spontaan de samenwerking met de Gemeenschappen ter zake aankaart. Ik weet wel dat de NMBS binnen de mate van het mogelijke aan preventie kan doen, maar ik denk dat het niet alleen een probleem is bij de NMBS. Zelfdoding gebeurt niet alleen door zich voor een trein te werpen. Het is een globaal probleem in Vlaanderen en in België. De Gemeenschappen hebben dus respectievelijk hun bevoegdheid.

Ik lees dat de eerste resultaten tegen 2010 op tafel zullen liggen. Ik wil toch een warme oproep doen om daar snel vooruitgang in te maken. Als de hotspots opgelijst zijn, moet het volgens mij mogelijk zijn om dit jaar al met enig resultaat voor de dag te komen. Gelet op de cijfers, is dat volgens mij noodzakelijk.

11.06 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de minister, ook ik ben blij vast te stellen dat u daarin gedreven bent.

U hebt een paar punten aangekaart. Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag aangaande de samenwerking met steden en gemeenten. Eenentwintig gemeenten zijn vastgelegd, maar ik weet niet welke gemeenten dat zijn. Kunnen wij die lijst krijgen? Ik vervul daarmee een beetje mijn functie als lokale vertegenwoordiger, omdat ik dat ook op dat niveau zou willen opvolgen.

Een ander punt dat hebt u aangeraakt, zijn de media. Vanuit uw vorige functie zult u wel weten dat er wel degelijk een protocol bestaat met de media, waarin wij richtlijnen geven. Dat protocol bestond voordien al, maar u hebt het inderdaad geactualiseerd. Hier, in het federaal huis, pleit ik er al lang voor om dat meer bekend te maken. Ik stel gewoon vast, als ik met journalisten praat, dat een aantal van hen daarvan gewoon geen kennis heeft. Misschien kunt u, vanuit uw functie, ons daarbij helpen en althans het in uw communicatie nog eens vermelden op dit niveau.

Tot slot, een punt dat ik licht heb aangeraakt in mijn vraagstelling maar waarop ik nu specifiek wil terugkomen als ik uw gedrevenheid hoor, is het probleem van de afhandeling van de ongevallen op het spoor na een zelfdoding. Ik heb daar met uw voorgangster verschillende malen over gedebatteerd. Er zou worden nagegaan of het mogelijk was om daarvoor een verzekering af te sluiten. We stellen immers vast dat nabestaanden na een ongeval of na een zelfdoding niet alleen hun dierbare kwijt zijn, maar ook worden geconfronteerd, soms nog voor de begrafenis, met een schrijven van de NMBS met soms zeer hoge facturen. Ik kan u concrete gevallen bezorgen, maar ik heb die al eens voorgelegd. Ter zake zou ik aldus nog eens willen oproepen tot menselijkheid. Misschien kunt u nagaan wat we kunnen doen om die kosten voor de nabestaanden te beperken.

11.07 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor wat er op dit vlak al is gepresteerd. Het is ook goed dat u de link legt naar wat een zeer heilvolle samenwerking kan zijn met de gemeenschap. Dat kan niet genoeg worden benadrukt.

Dankzij het voorbereidend werk hebben wij al een overzicht van de 21 meest betrokken gemeenten en misschien moeten wij niet te lang wachten om op het terrein aan de medeverantwoordelijken, zijnde gemeente en politie, te vragen al de eerste hand te leggen aan het uitwerken van oplossingen.

Heel zinvol is de link naar de media. Op bepaalde journalistieke niveaus respecteert men wat op dat vlak reeds deontologisch is overeengekomen, wat overigens niet meer dan normaal is. Op andere, lagere niveaus heeft men daar jammer genoeg minder zicht op. Nochtans, het repeterend motief en de voorbeeldwerking spelen volgens mij geweldig mee in dergelijke zaken. Men moet er aldus alles aan doen om de media op hun verantwoordelijk te wijzen.

Mijnheer de minister, u bent zeer betrokken bij deze problematiek en het zou goed zijn mochten wij van u in 2009 al een sterk signaal krijgen.

11.08 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik zal nog een technische aanvulling geven, want misschien heb ik te snel geantwoord. Ik bevestig u dat ook de lokale autoriteiten, en daarmee bedoel ik niet alleen de politiediensten maar ook de gemeentebesturen, die een hotspot op hun territorium hebben, wel degelijk zullen gecontacteerd worden.

Met betrekking tot de media wil ik nog signaleren dat de herlancering van de mediarijchlijnen die met opzet werden opgesteld door de journalisten zelf - anders dan de eerste keer toen het iets belerender vanuit de overheid kwam - vorig jaar toch wel een enorm effect had in de media. Vzw Verder volgt dat op wat de Nederlandstalige media betreft, maar ik meen dat ook in de Franse Gemeenschap een dergelijk initiatief nuttig zou zijn. Dit moet in de twee landstalen op een even efficiënte manier worden bevorderd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

12.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de kieswetgeving bepaalt dat wie met vakantie is in het buitenland, kan stemmen bij volmacht. In het binnenland geldt dat niet en wordt men verondersteld terug naar huis te komen om te stemmen.

Op 7 juni zijn er verkiezingen voor het Europees Parlement en voor de deelstaten. Tot heden zijn dat de geplande verkiezingen, maar het kan zijn dat er nog bijkomen. Dat zullen wij nog wel bekijken.

Ik vind dat de mensen op die dag eigenlijk kosteloos moeten kunnen reizen om hun burgerplichten te vervullen.

Het is een probleem dat vooral senioren treft, omdat in juni, zoals u weet, vele senioren in groepsverband

aan de kust verblijven. Die moeten dan speciaal naar huis terugkeren om hun stem uit te brengen. Voor de studenten is er een oplossing. Studenten die op kamers wonen, kunnen aan de hand van een formulier en een bewijs van hun faculteit in principe aan een gratis vervoerbiljet komen. Ik hoor echter van studenten dat dat zeer complex en soms kafkaïaans verloopt en dat er aan sommige loketten een probleem is om dat biljet te krijgen.

Het spreekt voor zich dat, wanneer mensen kosteloos kunnen reizen, de NMBS voor die extra dienstverlening gecompenseerd moet worden door de overheid. Dat kan wat mij betreft zelfs bij verkiezingen die worden georganiseerd door de Gewesten zelf.

Vandaar mijn vraag, mijnheer de minister, naar uw zienswijze. Wat zult u doen om alle reizigers zonder al te veel administratieve rompslomp gratis te laten reizen op 7 juni. Zult u daarvoor de nodige maatregelen nemen?

12.02 Minister **Steven Vanackere**: Er is inderdaad een akkoord tussen de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken en de NMBS. Overeenkomstig dat akkoord is aan de NMBS gevraagd om, zoals bij de voorgaande verkiezingen, in een kiezersbiljet te voorzien voor de verkiezingen van 7 juni 2009. Het is een biljet waarvan het tarief opgenomen is in bijlage 12 van het beheerscontract van de NMBS. Het gaat over een gratis heen-en-terugbiljet in tweede klasse, geldig voor een heenreis vanaf de vrijdag die de verkiezingen voorafgaat en een terugreis op de dag van de verkiezingen.

Het kiezersbiljet kan worden gebruikt door kiezers die niet meer in de gemeente verblijven. Mensen die aan de kust verblijven, maar er niet gedomicilieerd zijn, vallen daar nog niet onder. Het moet gaan om kiezers die niet meer in de gemeente verblijven waar zij moeten stemmen. Dat zijn studenten die wegens hun studies in een andere gemeente verblijven dan die waar zij op de kiezerslijsten ingeschreven zijn, personen die verblijven in een gezondheidsinrichting of een ziekenhuis gelegen in een andere gemeente dan de gemeente waar zij ingeschreven zijn of kiezers die loon- of weddetrekkend zijn en die een beroep uitoefenen in het buitenland of in een andere gemeente dan die waar zij moeten gaan stemmen. Alleen de personen die aan een van die voorwaarden voldoen, kunnen gratis reizen met het kiezersbiljet. Zij moeten hun recht op dat kiezersbiljet ook kunnen aantonen. Het seniorenbiljet zal uitzonderlijk eveneens geldig zijn tijdens het weekend van de verkiezingen.

12.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik had kennis van bijlage 12. Ik vind bijlage 12 echter zo complex – dat zorgt ook voor administratieve overlast – dat ik meen te moeten vaststellen dat er slechts een beperkt aantal mensen gebruikgemaakt heeft van de maatregel waarin bijlage 12 voorziet.

Het zou dus misschien goed zijn om op de verkiezingsdag de burgerzin aan te wakkeren en alle administratieve overlast achterwege te laten. Het zou eenvoudiger zijn om iedereen zo te laten reizen.

12.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik heb de oproep voor een veralgemeende gratis reis goed gehoord, maar ik kan die niet delen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

13.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vorig jaar op 18 juli een schriftelijke vraag gesteld om elk uur een IC-trein in beide richtingen in Beveren te laten stoppen. Ik heb daar een herinnering voor ingediend en bij uitblijven van een schriftelijk antwoord, heb ik een mondelinge vraag gesteld. Die is ondertussen wel beantwoord, maar roept een aantal nieuwe vragen op die ik u graag wil stellen.

Beveren is de vierde gemeente van Oost-Vlaanderen in bevolkingsaantal. Reeds geruime tijd werd er over

gesproken en op aangedrongen om in beide richtingen een IC-trein in Beveren elk uur extra te laten stoppen. Vanaf 15 december stopt die daadwerkelijk, zodat Beveren richting Gent een snelle verbinding krijgt. Spijtig genoeg is de afstemming op de uurregeling van de gewone stoptrein en de IC-trein niet optimaal. Beide treinen vertrekken in een tijdsspanne van twaalf minuten. Was het niet mogelijk om in een verbinding om het half uur te voorzien?

De uurregeling na 22 uur is echter verslechterd. Nochtans werden er juist vragen gesteld om deze te verbeteren. Bent u daarvan op de hoogte? Wordt hiervoor in een aanpassing voorzien?

Ten derde, de verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel is niet verbeterd. Voor de vele pendelaars is dit slecht nieuws. Men kan tijdwinst maken via Antwerpen, maar het is onlogisch dat een niet-rechtstreekse trein sneller in Brussel aankomt dan een rechtstreekse. Men kan die tijdwinst maken via Antwerpen als er tenminste geen vertraging is en als men zijn aansluiting op die manier niet mist. Voorziet u daar in een verbetering? Er zijn toch heel veel pendelaars die via Sint-Niklaas naar Brussel reizen.

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, omdat de L-trein in Lokeren aansluiting geeft op de ICP Gent-Antwerpen, liggen beide treinen op 12 minuten van elkaar. Aan de ICC Rijsel-Antwerpen en de ICG Oostende-Antwerpen kan geen bijkomende stop in Beveren worden toegekend wegens beperkingen aan de toegekende rijpaden.

Na 22 uur komt er met de invoering van de nieuwe treindienst een bijkomende stop vanuit Gent om 22.24 uur en om 23.24 uur. Vanuit Antwerpen is er na 22 uur een uurdienst richting Beveren. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de vraag voor een verbeterd aanbod.

Voor reizigers vanuit Sint-Niklaas naar Brussel is er de ICL die via Dendermonde rijdt, met een totale reistijd van 1 uur en 9 minuten. Vanuit Sint-Niklaas kan inderdaad ook via Mechelen of Berchem naar Brussel worden gereden. De totale reistijd van dat traject is gelijkaardig aan deze van de rechtstreekse trein. De overstaptijd in zowel Mechelen als Berchem bedraagt meestal een zestal minuten.

Voor reizigers vanuit Beveren is er in Berchem aansluiting van de ICP Gent-Antwerpen met de IR Antwerpen-Brussel met een overstaptijd van 6 minuten. Er is dus wel degelijk een verbetering voor de reizigers van Beveren, zowel qua treinaanbod als qua aansluitingen en overstap.

13.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, enkel over het aspect Sint-Niklaas en het overstappen. Met een overstaptijd van 6 minuten heb ik al heel wat treinen naar Brussel gemist.

U zegt dat de reistijd van de rechtstreekse trein van Sint-Niklaas naar Brussel 1 uur en 9 minuten bedraagt. Dat is langer dan de niet-rechtstreekse treinen. Ik hoop dat we ter zake beterschap mogen verwachten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

14.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, uit het antwoord van uw voorganger op enkele schriftelijke vragen blijkt dat slechts 29 gemeenten in België twee of meer postkantoren behouden. In de andere gemeenten wordt het aantal kantoren verminderd tot 1. Die hele operatie is op dit moment nog niet voltooid.

De criteria om postkantoren te sluiten zijn enerzijds, het aantal inwoners en anderzijds, het aantal contacten in het kantoor. Ik heb u daarover een aantal schriftelijke vragen gesteld en antwoorden gekregen.

Uit het overzicht van de gemeenten waar De Post meer dan 1 kantoor wil behouden, blijkt dat het inwonersaantal niet consequent wordt aangewend. Er zijn 29 gemeenten waar men 2 of meer postkantoren

behoudt. Ik woon in de gemeente die als 30^e gerangschikt staat wat het inwonersaantal betreft en toch zijn er 2 andere gemeenten met minder inwoners die wel 2 postkantoren behouden.

Wegens het zogenaamde commerciële karakter ervan deelt De Post geen cijfers mee over klantencontacten. Nochtans is dat een belangrijk criterium. Het is ook voor ons, parlementsleden, niet mogelijk na te gaan of men dat wel evenwichtig heeft afgewogen.

Wie de lijst van de 29 gemeenten bekijkt, zal vaststellen dat oppervlakte niet als criterium beschouwd wordt bij de beslissing van De Post om in sommige gemeenten meerdere kantoren te behouden. Voor een aantal Brusselse gemeenten wordt de aanwezigheid van pendelaars en van internationale instellingen wel als een belangrijk criterium aangenomen. Hetzelfde geldt echter niet voor de aanwezigheid van een belangrijk industriegebied in de nabijheid van een postkantoor dat dreigt te worden gesloten.

Ik hoor graag de vergelijking maken. De gemeente Beveren, derde grootste in oppervlakte van heel Vlaanderen en 30^e in inwonersaantal van België, is een gemeente waar slechts 1 postkantoor overblijft. Het is de gemeente waar de verste afstanden worden genoteerd van de buitengemeentegrenzen tot het overblijvende postkantoor. Het is 40 kilometer heen en terug naar het postkantoor. In die gemeente, waar een haven gevestigd is met meer dan 10.000 werknemers, behoudt men slechts 1 postkantoor.

In gemeenten met minder inwoners zoals Etterbeek en Sint-Gillis in het Brusselse Gewest, behoudt men wel 2 postkantoren, met als criterium dat daar dagelijks vele pendelaars komen en dat er internationale instellingen gevestigd zijn. Ik vind de vergelijking en de afweging niet evenwichtig.

Mijnheer de minister, bent u daarvan op de hoogte? Bent u op de hoogte van het wel of niet aanvaarden van bepaalde belangrijke criteria? En bent u bereid alsnog de beslissing van De Post bij te sturen, zodat zowel met oppervlakte als met inwonersaantal, aantal klantencontacten en de aanwezigheid van bedrijven rekening wordt gehouden in plaats van met de twee criteria die nu door De Post werden geselecteerd?

14.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de volksvertegenwoordiger, in het kader van de transformatie van haar netwerk heeft De Post twee doelstellingen voor ogen: ten eerste, de aanpassing van de postale dienstverlening aan de veranderde behoeften en gedrag van de klanten, en, ten tweede, het verzekeren van de leefbaarheid van een kantorennetwerk door het verbeteren van de rentabiliteit van het netwerk van verkooppunten dat, zoals u weet, vandaag nog steeds verlieslatend is.

Met betrekking tot die afweging wil ik gewoon laten opmerken dat ook De Post er belang bij heeft om dat op een evenwichtige manier te doen, al was het maar om de twee doelstellingen te kunnen realiseren. Zij heeft er geen belang bij om dat op een onevenwichtige manier te doen.

De eerste ambitie wordt onder meer gerealiseerd door het verruimen van het aanbod van distributiekanaalen, met naast het bekende postkantoor ook de PostPunten, de eShops, de zegelwinkels en een aantal specifieke diensten voor bedrijven. Die plannen zijn bekend en volop in uitvoering. Het meest zichtbare is de omvorming van het bestaande kantorennetwerk naar een 650-tal postkantoren en ongeveer evenveel PostPunten. Hiermee kan men op een economische wijze tegemoetkomen aan de vraag naar een grote toegankelijkheid en nabijheid van de postale basisdiensten.

De Post heeft het aantal te behouden postkantoren per gemeente bepaald op basis van de doelstellingen die ik net aanhaalde. Andere factoren die het aantal postkantoren per gemeente bepalen, zijn het aantal postale contacten, het aantal inwoners per gemeenten en ook het beheerscontract, dat vastlegt dat er hoe dan ook per fusiegemeente minstens een postkantoor moet zijn. Het criterium van nabijheid en dus ook de oppervlakte wordt in belangrijke mate in aanmerking genomen in de terreindekking van de PostPunten. Bovendien hebben grote stedelijke gemeenten in vergelijking meer klanten door het feit dat de mensen die er werken, er ook naar het postkantoor gaan. Dat is een bijkomende reden om meerdere postkantoren in de steden te behouden.

De keuze van het aantal kantoren gebeurt dus niet willekeurig. Er wordt wel degelijk rekening gehouden met het volume aan postale activiteiten in iedere gemeente. Die evenwichtige afweging, waarnaar u vraagt, is er wat mij betreft wel degelijk.

Laatste opmerking wat de bedrijven betreft, het is belangrijk te vermelden dat zij toegang hebben tot specifieke postale diensten buiten het traditionele postkantoor via internet, de eShop, of via diensten zoals

frankeermachines, afhaling van de briefwisseling ten huize, om maar een aantal voorbeelden te geven.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het is jammer dat wij als parlementsleden geen enkele inzage hebben in het aantal contacten dat er geweest is in het postkantoor, terwijl dat toch als een van de twee belangrijke criteria wordt aanvaard.

Bovendien kom ik opnieuw tot de vaststelling dat men in de derde grootste gemeente van Vlaanderen, met een zeer belangrijk inwonersaantal en met een afstand van en naar het postkantoor van de buitengrenzen van 40 kilometer, slechts een kantoor wil behouden, terwijl men in sommige Brusselse gemeenten, met veel minder inwoners en een veel kleinere afstand wel tot de buitengrenzen, twee postkantoren behoudt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

15.01 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb al een aantal vragen gesteld over de lijn 89 Kortrijk-Oudenaarde-Brussel, met telkens een verzoek om die lijn te versterken inzake kwaliteit van de dienstverlening en de capaciteit.

In plaats van verbeteringen stel ik enkel verslechtingen vast. Vertragingen zijn schering en inslag en worden veroorzaakt door veelvuldige technische mankementen aan onder meer spooroverwegen, aldus de treinbegeleiders van dienst.

Bovendien worden momenteel vaak treinen met veel te weinig capaciteit ingezet. Treinen met drie wagons tijdens de spitsuren zijn meer regel dan uitzondering geworden, met opeengepakte treinreizigers en zelfs reizigers die niet meer konden opstappen en verplicht waren een volgende trein te nemen. De absolute climax was vorige week zelfs de afschaffing van een piekurtrein waardoor heel wat mensen te laat kwamen.

Ik heb de volgende vragen. Kunt u een overzicht geven van het aantal treinen met vertraging op de lijn 89 Kortrijk-Oudenaarde-Brussel in november en december 2008? Kunt u een overzicht geven van de daarbij opgelopen vertragingen? Kunt u aangeven waaraan die vertragingen te wijten waren? Wat zal er worden ondernomen om deze vertragingen en technische mankementen weg te werken?

Hoe vaak werden tussen november 2008 en januari 2009 kortere treinen met minder capaciteit ingezet op deze lijn? Wat vermelden de verslagen van de treinbegeleiders daaromtrent? Ik geraak heel moeilijk aan deze heel nuttige documenten. Kan ik wat meer informatie over die verslagen krijgen?

Wat was de reden voor het inzetten van treinen met minder capaciteit? Wat zal er worden ondernomen om dit in de toekomst te vermijden?

Ik heb nog een vraag met betrekking tot de kwaliteit op die spoorlijn. Kunt u een overzicht geven van de planning van de uitvoering van de verhoging van de perrons op deze lijn? Mijn collega Jenne De Potter heeft daarover al een vraag gesteld, maar hij beperkte zich van Brussel tot Zottegem. Ook verder zijn er nog wat perrons, dus ik krijg graag een volledig overzicht.

Verder vraag ik u om die lijn dringend te verbeteren.

15.02 Minister Steven Vanackere: De vraag van collega Vercamer bewijst dat hij de vinger aan de pols heeft want de stiptheid tijdens de maanden november en december was inderdaad minder dan tijdens andere maanden, niet alleen op de lijn 89 maar over heel het spoornet. We kunnen wel stellen dat de stiptheid van de lijn 89 Kortrijk-Zottegem-Brussel toch nog altijd het hoogst is van alle lijnen naar Brussel. In het derde kwartaal van 2008 bedroeg de stiptheid bij aankomst in Brussel 97%. Daarmee wordt bedoeld dat

97% van de treinen met hoogstens 5 minuten vertraging toekwamen in Brussel. De stiptheid op heel het net was in deze periode 91,6% en van alle lijnen met aankomst in Brussel 93,6%. Met andere woorden, voor lijn 89 zijn dit toch nog cijfers die boven de andere lijnen liggen.

De stiptheidscijfers van het vierde kwartaal zullen eerstdaags gepubliceerd worden. Er zijn wat dat betreft een aantal geïsoleerde incidenten te melden die de stiptheid negatief hebben beïnvloed: op 15 december een defecte reizigerstrein in Ede waardoor de avondspits verstoord werd, op 18 december een defecte reizigerstrein en sedert 1 oktober een viertal storingen aan overwegen waarvan een omdat de slagbomen afgereden waren door een wagen. Op 12 januari had de trein van 07.33 uur een vijftal minuten vertraging hoofdzakelijk te wijten aan de reizigersbeweging terwijl op dinsdag 13 januari en woensdag 14 januari een defecte locomotief de oorzaak was en ten slotte waren er ook nog enkele defecten aan het treinmaterieel.

Diverse redenen kunnen aan de basis liggen van de verminderde samenstelling, ook de winteromstandigheden van de laatste dagen hebben zeker een aantal materiële beschadigingen veroorzaakt met immobilisaties tot gevolg. Andere schade blijkt een veel grotere impact te hebben op de meer vitale delen van het materieel, zoals de tractieonderdelen, de motoren, de hoogspanningscircuits enzovoort. Vooral de motorstellen hebben te lijden onder deze averij omdat de tractieonderdelen zich onderaan de motor bevinden en dus extra blootgesteld worden aan de weersomstandigheden.

De technische ploegen van de NMBS-werkplaatsen werden versterkt en de planning werd aangepast om deze extra werkbelasting te kunnen opvangen. Door het groot aantal averijen en de grote impact ervan blijft tot op vandaag nogal wat materiaal onbeschikbaar. Hierdoor rijden sommige piekurentreinen met een verminderde samenstelling.

Al de NMBS-technici doen al het mogelijke om de problemen zo snel als mogelijk op te lossen. De NMBS doet al het mogelijke om de voorziene samenstellingen te respecteren. Rekening houdend met de reizigersgroei in de loop van de laatste jaren blijft er een belangrijke druk op het park van het rollend materieel. U weet dat de NMBS de middelen heeft gekregen om veel te investeren in rollend materieel in de loop van de komende jaren. In de loop van de volgende jaren zullen 100 dubbeldekrijtuigen en 305 nieuwe motorstellen worden geleverd.

De nodige studies worden uitgevoerd om de bedrijfszekerheid van het materieel te verbeteren en tevens voorziet ze in een dagelijkse organisatie om een correcte opvolging en aanpassing van de treindienst uit te voeren. Binnen de NMBS werd een systeem op punt gesteld dat toelaat om de informatie over samenstellingen en bezetting, die door de treinbegeleiders wordt bezorgd, te centraliseren om op deze manier over een maximum aan informatie te beschikken, onder andere via rapporten van de treinbegeleiders, reizigersklachten en dergelijke meer. Op die manier kunnen wij de problemen op een optimale manier volgen.

Wat de vraag betreft rond de planning van de uitvoering van de verhoging van de perrons kan ik u meedelen dat op lijn 89 tussen Denderleeuw en Oudenaarde de perrons van volgende stopplaatsen zullen worden verhoogd: Welle, Haaltert, Ede, Burst, Terhagen en Herzele. Deze werken zijn gepland in de periode 2010 tot 2014.

Het station Zottegem heeft een ander statuut dan de stopplaatsen op de lijn 89 gezien het belang van dit station. Alvorens investeringen uit te voeren in stations van zo'n omvang dienen uitgebreidere specifieke studies te worden uitgevoerd dan voor de stopplaatsen. Zo dient er een uitgebreide studie naar de toegankelijkheid van het station te worden gedaan net als een studie naar een eventuele bijkomende toegang tot de perrons, dit alles in het kader van het comfort van de reiziger en de nieuwe Europese voorschriften inzake interoperabiliteit. U begrijpt dat deze studies echter wat meer tijd vragen. Momenteel is men bezig met een studie naar de toegankelijkheid en het voorontwerp voor de uitrusting van de perrons. De eerste resultaten hiervan worden binnenkort verwacht.

15.03 Stefaan Vercamer (CD&V): Ik kan alleen vaststellen dat de investeringen wat de perrons betreft blijkbaar beperkt blijven tot aan Zottegem. Alles wat verder ligt, wordt blijkbaar niet opgenomen. Dat is een trieste mededeling voor onze regio. Blijkbaar is dat voorlopig niet in een investeringsprogramma voorzien. Ik zal u daarover blijven lastigvallen want het is een drukke lijn met, zoals u zelf hebt aangegeven, een groeiend aantal reizigers. Ik vind dan ook dat de NMBS daar minimaal moet investeren in dienstverlening en capaciteit.

15.04 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Vercamer, een kleine toevoeging. Voorbij Zottegem zijn de perrons van heel wat stations al verhoogd. Als u het hebt over het traject tot Zottegem, moet u er dus rekening mee houden dat er al een aantal werken zijn uitgevoerd voor verhoging van de perrons voorbij Zottegem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag zal kort zijn, omdat ze gedeeltelijk aansluit bij de vraag van de heer Mortelmans in het begin van de vergadering.

We hebben waarschijnlijk reeds allemaal – helaas – ondervonden wat het is plots, in het midden van nergens, vast te zitten met een trein. Men zit daar dan een uur of twee. De verwarming valt uit. Ik heb dat zelf al meegemaakt. Dat is niet leuk omdat men meestal geen informatie krijgt.

Mijnheer de minister, is het echt niet mogelijk bij dit soort voorvallen een bus te sturen om de reizigers ten minste te laten overstappen?

Ik heb dat eens bij treinbegeleiders aangekaart. Er was toen discussie over de veiligheid. Wat is het veiligheidsrisico om mensen uit een stilstaande trein te laten overstappen?

16.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp natuurlijk wel de inspiratie voor deze vraag. Het is altijd een afweging, zoals u ook wel zult weten, mijnheer Geerts.

Ik denk dat wij het ter zake allemaal eens zijn dat veiligheid een belangrijk criterium is en blijft. Men kan uiteraard oplossingen formuleren, totdat incidenten moeten worden verklaard die door een gebrek aan voorzorg veiligheidsrisico's voor cliënten zouden hebben veroorzaakt. Ik hoop dat u begrip hebt voor het feit dat ik hierop toch een voorzichtige reactie moet geven.

De NMBS stelt zoveel als ze kan de meest gepaste alternatieve middelen ter beschikking om het voortzetten van een reis mogelijk te maken: autobussen, taxi's, andere treinen. De nieuwe dispatching van de NMBS, Directie Reizigers Nationaal, heeft in het bijzonder aandacht voor deze opdrachten. Op bepaalde plaatsen van het spoorweginet is het echter niet steeds mogelijk om met autobussen of taxi's in de nabijheid van de trein te komen en moet een andere oplossing worden gezocht. Ofwel wordt de trein weggesleept of weggeduwd door een andere trein, ofwel stappen de reizigers over op een andere trein.

Er zijn evenwel plaatselijke omstandigheden die het veilig uitstappen van personen sterk bemoeilijken. Het incident waarover ik aan het begin van deze vergadering nog een vraag heb beantwoord, valt onder die situatie.

Verschillende situaties zijn immers mogelijk, naargelang de omstandigheden. Als er natuurlijk een trein stilstaat aan het perron, is uitstappen meestal mogelijk en kan de reis worden voortgezet met de bovenvermelde alternatieven. Wanneer de trein onderweg stilstaat, naargelang de situatie – in een bocht, een talud, een sleuf, een tunnel, een brug, andere naburige sporen, de kwestie of er al dan niet publieke toegang is tot het spoor ter hoogte van de trein, de zichtbaarheid, de verlichting, meer bepaald 's nachts – is het niet altijd mogelijk om de reizigers te laten uitstappen.

Bij het ontbreken van een perron kan de hoogte van de opstaprede van de spoorvoertuigen en de grond gemakkelijk 60 tot 70 cm bedragen, wat flink wat bijstand vergt, meer bepaald voor de evacuatie van kinderen, bejaarden of personen met een beperkte mobiliteit. Verder is de bodem bedekt met een balastlaag uit stenen, waardoor de situatie nog moeilijker wordt en de klanten een hoog risico lopen op verwondingen, zowel bij het uitstappen als tijdens de voettocht langs het spoor tot bij een uitgangspunt.

Indien de veiligheid het vereist, wordt het treinverkeer op het ander spoor onderbroken tijdens het uitstappen van de reizigers.

De treinbegeleider in eerste instantie en dan de verantwoordelijke van de directie Reizigers Nationaal, die ter plaatse komt, zijn de enige personen die gemachtigd zijn om te beslissen of uitstappen in volle baan al dan niet mogelijk is. De absolute veiligheid van de klant is in elk geval het doorslaggevend element. Indien nodig kan uiteraard ook de bijstand worden gevraagd van de hulpdiensten.

16.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had ook al aangekaart in mijn vragen dat het veiligheidsrisico in deze kwestie natuurlijk essentieel is. Indien men op alle veiligheidselementen en alle mogelijke knipperlichten een gepast antwoord zou kunnen geven, moeten de betrokken mensen toch bekijken hoe snel men de mensen kan evacueren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

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

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

17 Questions jointes de

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

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

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la manière dont le site internet de la SNCB donne des informations concernant les trains à la disposition des passagers pour relier un point à l'autre est parfois étonnante.

Selon que vous mentionnez un point intermédiaire ou la destination finale d'un train sans changement, le site vous donne une partie ou une autre des informations. Cela peut, bien entendu, sembler logique si les informations sont moins nombreuses lorsque l'information demandée concerne des arrêts intermédiaires des seuls trains CR. Là où je ne me laisse pas d'être surpris, c'est lorsque vous demandez, par exemple, les trains reliant Braine-le-Comte à Louvain et où justement certains trains CR reliant pourtant les deux points sans changement ne sont plus mentionnés.

Sans doute, cela a-t-il pour but d'éviter aux voyageurs de s'orienter vers ces trains plus longs à relier les deux points précités. Cependant, pour ceux qui précisément veulent connaître les arrêts intermédiaires, il leur est vivement conseillé de mettre l'arrêt en question en requête au risque de ne pas être informé, dans le cas contraire, sur les trains en circulation.

Ainsi, si vous cherchez les trains reliant Braine-le-Comte à Louvain, seuls certains trains CR sont mentionnés, à savoir ceux de 06.12 heures et 08.12 heures. Celui de 06.39 heures tout comme celui de 07.11 heures, qui effectuent exactement le même parcours avec les mêmes arrêts, ne sont pas mentionnés. Il faut indiquer un arrêt intermédiaire pour les voir apparaître. Est-ce dû à des dysfonctionnements du système informatique? En orientant les passagers de manière privilégiée vers d'autres trains, est-ce le moyen pour la SNCB de réduire le nombre de passagers sur les trains CR où elle a réduit le nombre de voitures? Ce serait une réponse bien inappropriée, les personnes qui se déplacent à ces horaires le faisant pour répondre à des horaires professionnels difficilement modifiables.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, dans la mesure où la SNCB ne se donne pas la peine de répondre de manière circonstanciée aux courriers et courriels des clients qui se sont plaints exactement à propos de ce

qui fait l'objet de ma question, nous donner des informations plus précises à ce sujet?

Pouvez-vous nous indiquer si les responsables des services informatiques du holding comptent rendre le site plus pertinent et surtout plus complet dans les réponses aux requêtes qui lui sont adressées?

17.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, vous m'avez interrogé quant à la logique d'information du site en ligne de la SNCB. Vous devez savoir que les horaires de trains figurant sur le site web de la SNCB proposent toujours une solution qui amène le client le plus rapidement possible à sa destination. De ce fait, il se peut que certains trains ne soient pas indiqués. Mais l'offre complète des trains au départ peut toujours être consultée via les affiches jaunes qui sont également consultables sur le site.

La liaison CR Braine-le-Comte/Louvain, plus lente, qui part à 6.39 heures de Braine-le-Comte pour arriver à Louvain à 8.05 heures n'y est pas mentionnée car l'IC Quiévrain/Liège-Guillemins de 7.08 heures arrive plus rapidement à destination. Cela fait partie de la logique d'un site web qui, bien sûr, dans des conditions normales, affiche la situation la plus intéressante pour le client. Cette logique ne doit pas être confondue avec celle des affiches jaunes qui, quant à elles, reprennent l'ensemble des correspondances disponibles.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je peux tout à fait admettre votre argumentation. Mais peut-être faudrait-il suggérer aux gestionnaires du site internet d'indiquer, en caractères gras, que d'autres trains établissent la liaison et que pour connaître les horaires de ces trains, une autre rubrique doit être consultée. Cela permettrait de ne pas obliger l'utilisateur des trains de se contenter des propositions faites.

17.04 Steven Vanackere, ministre: J'ai pris acte de votre suggestion. Ayant déjà fait l'expérience avec ce genre de site web lorsque j'étais à la STIB, je peux vous dire que les avertissements invitant à consulter les affiches en informant l'internaute du caractère abstrait de l'information donnée sur le site ne sont pas forcément lus. Par ailleurs, le client doit savoir que ce genre de site a pour objectif d'indiquer que les trains disponibles sont en théorie les plus adaptés. Certes, on pourrait vérifier comment la communication concernant l'utilisation de ce site se fait afin d'éviter d'induire la clientèle en erreur.

17.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre. Je suis ravi de travailler avec vous pendant deux ans et demi!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Luk Van Biesen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal ongevallen op overwegen" (nr. 9810)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ongevallen op overwegen en het plan 'Overwegen 2008-2015'" (nr. 9871)

18 Questions jointes de

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

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

18.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de vicepremier, ik had graag met u even gesproken over het aantal ongevallen op de overwegen.

Op woensdag 7 januari kwam een twaalfjarige jongen om het leven toen hij de slagbomen van een spoorwegoverweg negeerde. Hij werd gegrepen door een trein.

Volgens een onderzoek van Touring blijkt het aantal overwegen in ons land te dalen, terwijl het aantal

ongevallen op een overweg ongeveer even hoog blijft. Zo tellen we momenteel 2.038 overwegen tegenover 3.929 in 1980.

Volgens de organisatie kan er veel worden verholpen door de invoering van een uniforme signalisatie en de inkorting van de wachttijden aan een overweg. De wachttijd is psychologisch bijzonder belangrijk: hoe korter, hoe minder er ongeduldige mensen geneigd zijn om onvoorzichtige dingen te doen.

Daarbij hebben dertienhonderd overwegen in ons land slechts een halve slagboom en 494 overwegen hebben zelfs helemaal geen slagboom. Slechts vijftien overwegen zijn uitgerust met een detectiesysteem dat ervoor zorgt dat men niet vastgeraakt tussen gesloten slagbomen.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook de volgende vragen. Hoeveel slachtoffers zijn er gevallen in 2008?

Denkt u aan maatregelen om het aantal ongevallen op de overwegen te kunnen terugdringen? Aan welke maatregelen denkt u dan?

Hoeveel procent van het budget investeert Infrabel in spoorweginfrastructuur voor overwegen?

18.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, ik denk dat het gaat om 1.950 overwegen, cijfers uit juni 2008.

Voor het overige weet ik ook dat er het plan "Overwegen 2008-2015" bestaat, dat een antwoord zou moeten bieden op die dramatische problematiek.

Ik kan dan ook onmiddellijk overgaan tot mijn vragen. Hoeveel slachtoffers zijn er gevallen sinds 2000?

Naar aanleiding van de studie van Touring zou Infrabel nagaan of het gebruikte cijfermateriaal kan worden vergeleken en onderzoeken waar de verschillen liggen. Is dat ondertussen gebeurd? Wat zijn daarvan desgevallend de resultaten?

Wat is de stand van zaken aangaande het proefproject voor de plaatsing van flitspalen met elektronische camera's aan overwegen? Waar zullen die proefprojecten plaatsvinden? Wanneer wordt daarvan een evaluatie verwacht?

Wat zijn de grote krachtlijnen van het plan "Overwegen 2008-2015"? Hoort daar ook een hercategorisering bij van bijvoorbeeld categorie 2 en 3 naar 1? Zo neen, waarom niet?

Hoeveel overwegen waren er op 1 januari 2009? Hoeveel wil men er dit jaar afschaffen?

Hoeveel investeert Infrabel tot in 2015 per jaar in veiligheidsmaatregelen in infrastructuur voor overwegen?

18.03 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst wat gegevens verstrekken met betrekking tot het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers. U kunt dat uiteraard in het verslag lezen, maar ik zal even een tijdreeks geven van 2000 tot 2007.

Wat de ongevallen betreft, gaat het in 2000 over 48, in 2001 62, in 2002 59, in 2003 55, in 2004 52, in 2005 61, in 2006 56 en in 2007 over 76 ongevallen. U merkt dat het aantal ongevallen relatief gevoelig stijgt tussen 2000 en 2001 om dan vervolgens te stijgen in de daaropvolgende jaren.

In termen van slachtoffers is dezelfde tijdreeks de volgende: 8 slachtoffers in 2000, 13 in 2001, 14 in 2002, 12 in 2003, 8 in 2004, 16 in 2005, 10 in 2006 en 19 in 2007. U mag daaruit zelf de statistische conclusies trekken, maar het gaat toch wel om een verhoging van het aantal incidenten. De statistieken voor 2008 zijn nog niet afgesloten.

Ik wil even terugkomen op de studie van Touring, waarnaar u verwijst, mijnheer Mortelmans. Volgens die studie zijn er in Duitsland tien keer meer overwegen dan in België, terwijl er in verhouding maar de helft zoveel ongevallen zijn. Men moet daarbij toch even de methodologische bedenking maken dat de cijfers die Touring hanteert, niet de absolute ongevallencijfers zijn, maar wel het procentueel aandeel van de ongevallen op overwegen ten opzichte van het totaal aantal ongevallen op de weg. Die cijfers laten niet helemaal een conclusie toe, zoals die van Touring.

Alles tezamen gaat het om 0,0032% van alle verkeersongevallen in Duitsland ten opzichte van 0,0061% in ons land. Dat is inderdaad een hoger cijfer.

Touring pleit voor de invoering van een uniforme signalisatie en een inkorting van de wachttijden aan een overweg.

U moet ook weten dat Duitsland, in vergelijking met België, minder overwegen heeft met actieve signalisatie - lichten, slagbomen, en/of geluidssignalen - en dat 47% van de overwegen in Duitsland nog is uitgerust met passieve signalisatie - het fameuze Sint-Andrieskruis - ten opzichte van 16% in België.

Ongevallen op overwegen zijn bijna steeds het gevolg van het niet-respecteren van de overwegsignalisatie. Op basis van de voorgaande beschouwingen kan men niet anders dan besluiten dat de overwegsignalisatie in Duitsland beter wordt gerespecteerd door de weggebruikers dan in België.

Infrabel zal in zijn plan Overwegen acties opnemen om een beter respect van de signalisatie af te dwingen. Ik kom daarop straks terug.

Wat de camera's betreft, Infrabel zit in de eindfase van de besprekingen voor de uitvoering van een proefproject met een elektronische flitscamera. De test zal worden uitgevoerd op een overweg langs de lijn 15 Antwerpen-Mol. De camera wordt geïnstalleerd in de loop van februari. De eerste resultaten mogen worden verwacht medio 2009.

Wat het plan Overwegen 2008-2015 in termen van krachtlijnen betreft, kan ik melden dat het plan eind 2008 door Infrabel ter goedkeuring werd voorgelegd aan de ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven en aan het directoraat-generaal Vervoer te land.

Dat plan steunt op de volgende vier pijlers: het afschaffen van overwegen in sommige gevallen, de preventie door het plaatsen van flitscamera's, het verbeteren van de veiligheid door weg- en spooraanpassingen en het sensibiliseren van weggebruikers door aangepaste campagnes. Het wordt in de verschillende beleidscellen en het directoraat-generaal Vervoer te Land, DGVl, nog bestudeerd.

Infrabel overweegt niet haar overwegen uit te rusten met slagbomen die de volledige wegbreedte afsluiten, zoals bij overwegen van categorie 1. Een dergelijke uitrusting heeft als nadeel dat de sluitingstijden van de overwegen wordt verhoogd met factor 2 tot zelfs 3. Er moet immers een detectiesysteem geplaatst worden dat toelaat een trein tot stilstand te brengen, indien een voertuig ingesloten is tussen de gesloten slagbomen. Dat impliceert dat het sein pas kan worden opengezet, nadat die detectie is uitgevoerd. Met andere woorden, de overweg moet vroeger dichtgaan, als men wil vermijden dat de trein moet afremmen, omdat het sein nog niet opengezet is.

In uitvoering van het eerdere strategisch plan 2005-2007 worden wel nog enkele overwegen van derde categorie omgezet in tweede categorie.

Wel wordt nog een aantal afschaffingen overwogen. Infrabel wenst een twaalfstal overwegen af te schaffen in 2009. Vanaf nu tot begin 2015 zou Infrabel een tweehonderdtal overwegen afschaffen.

Ten slotte, wat de investeringen betreft, voorziet het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 in een jaarlijks bedrag van ongeveer 12 miljoen euro voor de overwegen. Bij de eerstvolgende herziening zal dat bedrag opgetrokken worden, teneinde het plan Overwegen 2008-2015 volledig te kunnen uitvoeren. Het totale budget wordt geraamd op 264 miljoen, waarvan 215 miljoen voor het afschaffen van overwegen.

18.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik zal de kwestie uiteraard voort mee opvolgen.

18.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, dat ik uiteraard grondig zal bestuderen.

Ik verneem dat de NMBS erbij blijft zweren dat overwegen van de categorieën 3 en 2 niet gehercategoriseerd worden tot categorie 1. Ik heb daar een andere mening over.

Het argument in verband met de detectie dat nu door u wordt gebruikt, is een dat ik tot vandaag niet kende. Ik weet wel dat voertuigen erop kunnen komen, maar ik zou denken dat men dan gewoon uit het voertuig stapt en zich uit de voeten maakt. Stel dat uw voertuig stilvalt, dan moet men sowieso uitstappen, mijnheer Van den Bergh. Er is daarover misschien discussie. De specialisten zullen wel gelijk hebben, maar ik heb steeds een andere mening gehad.

Ik verneem nu wel dat er van categorie 3 naar categorie 2 wordt gegaan. Dat vind ik reeds een stap in de goede richting.

Ik hoor ook dat er dit jaar 12 zullen worden afgeschaft en binnen enkele jaren 200. Ik hoop dat die inspanningen alleszins zullen worden voortgezet.

Ik zal nog eens grondig bestuderen of hercategorisering van categorie 2 naar 1 inderdaad nodig is. Ik heb daarover een wetsvoorstel. Als dat echt blijkt onzinnig te zijn, dan zal ik dat uiteraard intrekken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

19.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb geen West-Vlaamse achtergrond, maar ik zal twee vragen stellen over die regio, met de ontsluiting van De Panne. Een aantal mensen zegt mij dat de treinstellen, ingezet op spoorlijn 73 Gent-Sint-Pieters-De Panne, vaak te kampen hebben met een plaatsgebrek voor de reizigers.

Zelfs in de drukke zomermaanden blijft een minimumsamenstelling behouden.

Omdat veel mensen in de zomer naar Blankenberge en Oostende gaan, gaat ook het kusttoerisme voor deze regio blijkbaar in stijgende lijn. De aanwezigheid van Plopsaland is een bijkomende aantrekkingskracht voor de toeristen.

Mijnheer de minister, kunt u onderzoeken of de capaciteit tijdens de zomermaanden, zeker en vast op lijn 73, kan worden verhoogd? Is het mogelijk om 's avonds en 's morgens een extra piekuurtrein in te leggen?

Ik heb nog een vraag die ik niet in mijn schriftelijke voorbereiding heb gesteld. Er bereiken mij berichten dat bijvoorbeeld de extra studententrein Gent-De Panne op vrijdagavond, wanneer hij in De Panne aankomt, onmiddellijk leeg terug vertrekt zonder dat mensen hiervan gebruik kunnen maken. Dat is zonde van de capaciteit.

Ik weet niet of dit klopt. Ik zal daarover nog een schriftelijke vraag stellen, maar dat bericht men mij toch. Dat was een voorbeeld van een trein om 's avonds als extra piekuurtrein te kunnen inleggen.

19.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, de samenstelling van de treinen wordt natuurlijk opgemaakt met het oog op de gekende en de te verwachten reizigersflux. Hierbij wordt rekening gehouden met een bezetting in vergelijkbare periodes van het voorbije jaar. Ik denk dat er geen andere aanpak is dan deze om daarin vooruitziend te zijn.

Tijdens de zomerperiode wordt de samenstelling versterkt en worden ook toeristentreinen van en naar De Panne ingelegd.

Iedere maand is er een vergadering over bezette treinen waarop de overbezettingen worden geanalyseerd. Overbezette treinen worden aangepast, in zoverre er natuurlijk beschikbaar materieel voorhanden is.

Momenteel rijden er 's morgens en 's avonds twee P-treinen op de lijn 73, Gent-De Panne. Er is spijtig genoeg geen materieel en personeel beschikbaar voor het inleggen van een bijkomende P-trein.

19.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister. Ik dank u voor het antwoord. De andere vraag zal ik schriftelijk stellen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

20 Question de M. Raf Terwingen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une série d'adaptations de l'horaire de la SNCB dans le Limbourg et les investissements prévus par la SNCB" (n° 9726)

20.01 Raf Terwingen (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de nieuwe dienstregeling die bij de NMBS ingevoerd werd. Die heeft met name ook repercussies voor Limburg, vooral voor de reizigers die komen van Tongeren en Bilzen. Zij moeten nu een achttal minuten eerder de trein halen. Zij kunnen overstappen in Hasselt, waar zij dan de keuze hebben. Vroeger konden zij daar overstappen binnen de zes minuten. Die zes minuten zijn echter verminderd tot drie minuten. Dat is positief, ware het niet dat zij dan gebruik moeten maken van een soort omnibus, die tot Leuven rijdt en een aantal bijkomende haltes aandoet. Vroeger waren er minder tussenhaltes op het traject naar Leuven. Dat is een probleem dat zich in Limburg voordoet.

Natuurlijk is er wel een alternatief, namelijk de snelle uurverbinding, maar zoals u weet is die uurverbinding zo'n succes dat de treinen vaak stampvol zitten. Ik heb die treinen zelf ook geregeld genomen. Ze rijden van Hasselt naar Brussel. Voor mensen die naar Leuven treinen of rond het Leuvense tewerkgesteld zijn, lost dat weinig of niets op. Met de snelle uurverbinding neemt men de bocht van Leuven, waardoor die geen oplossing biedt voor mensen die naar Leuven treinen.

Er zijn door de NMBS nieuwe investeringen aangekondigd. In welke mate kunnen die nieuwe investeringen eventueel een oplossing bieden voor de aangehaalde problemen? Er is ongenoegen ontstaan bij mensen uit Tongeren en Bilzen, omdat zij laattijdig op de hoogte gebracht werden van de veranderingen in de uurregelingen. Hoe zit het met de geplande investeringen? Kan er daarvan iets naar Limburg komen? Zo ja, wat kan het eventuele gevolg daarvan zijn, bijvoorbeeld voor de snelle uurverbinding van Limburg naar Brussel? Ik vraag ook uw aandacht voor de pendelaars van Hasselt naar Leuven. Bent u zich bewust van het probleem dat de snelle verbinding Hasselt-Brussel geen oplossing biedt voor de reizigers die naar Leuven sporen?

20.02 Minister Steven Vanackere: Collega, ik heb er alle begrip voor dat men af en toe pro domo pleidooien moet houden om ervoor te zorgen dat de NMBS in elk stuk van dit land haar plichten nakomt om een goede service te leveren. Ik vind dat dus helemaal niet iets waarvoor u zich moet verontschuldigen.

De informatiecampagne die betrekking heeft op de nieuwe dienstregeling is van start gegaan op 1 december, twee weken voor het van start gaan van de effectieve veranderingen. Voor die campagne werden in totaal 19 verschillende mediakanalen ingezet, zowel interne kanalen waaronder uiteraard de dienstregelingbrochures en -affiches en de affiches in de stations als externe kanalen, inlassingen in de nationale pers, in Metro en ook lokaal zoals in de Streekkrant. De NMBS heeft beslist om zich voor die informatiecampagne te concentreren op een permanente campagne gedurende twee opeenvolgende weken voorafgaand aan de wijzigingen. Men is ervan overtuigd dat dit de meest geschikte methode is om de reizigers te informeren. Het is een manier om de reizigers op de hoogte te stellen van de veranderingen zoals ze zich voordoen vanaf zondag 14/12 maar zeker voor maandag 15/12. Indien de NMBS eerder was gestart met die campagne liep ze het risico dat er minder aandacht aan besteed zou worden op het moment waarop de wijzigingen zich voordeden. Daarbij was uiteraard de nieuwe dienstregeling al sinds 7 november 2008 te consulteren via de website van de NMBS.

Wat uw tweede en derde vraag betreft, ga ik even terug in de geschiedenis naar het aanbod van december 2007 om u een vergelijkingspunt te geven. Toen werden er vanuit Tongeren 1.716 en vanuit Hasselt 2.140 zitplaatsen aangeboden aan de reizigers die via Aarschot naar Leuven en Brussel reisden. Dat gebeurde via de ICE-trein met vertrek vanuit Tongeren om 5.36 uur met 1.292 zitplaatsen die als

stoptrein reed tot Leuven, een P-trein uit Hasselt om 7.02 uur met 424 zitplaatsen die als stoptrein reed tot Leuven en die in Leuven werd gekoppeld aan de daarop volgende ICE-trein met vertrek uit Tongeren om 6.45 uur met 424 zitplaatsen en die ook als IC reed tot Leuven. Dat was de situatie in december 2007. Volgens het nieuwe aanbod van de NMBS van december 2008 worden vanuit Tongeren en Hasselt 2.584 plaatsen, dus 444 plaatsen meer, aangeboden. De ICE-trein met vertrek om 5.36 uur uit Tongeren rijdt volgens dezelfde dienstregeling als voorheen. De P-trein uit Hasselt die als stoptrein reed tot Leuven is afgeschaft. De daaropvolgende ICE-trein neemt deze stoptreinfunctie van de P-trein over tussen Hasselt en Leuven. Daardoor moet deze 8 minuten vroeger vertrekken, met name om 6.37 uur uit Tongeren. Deze trein krijgt van bij het vertrek uit Tongeren een veel grotere samenstelling, namelijk 1.292 zitplaatsen tegenover 424 voorheen. In Hasselt worden de vroegere treinen met vertrek om 7.02 uur en 7.14 uur samengevoegd tot een trein die vertrekt om 7.03 uur maar met 1.292 in plaats van twee maal 424 zitplaatsen. Vanaf Leuven blijft alles zoals tot op heden. Door de samenvoeging van de P-trein en de ICE-trein wordt de verzadigde as Aarschot-Leuven gedeeltelijk ontlast wat de regelmaat van de ICE-trein van 6.37 uur uit Tongeren en andere treinen ten goede moet komen. Daarnaast bestaan beide ICE-treinen nu uit 10 en 6 dubbeldekrijtuigen zodat ook Limburg mee profiteert van de investeringen in nieuw en comfortabel reizigersmaterieel.

20.03 Raf Terwingen (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga de cijfers nog eens allemaal goed analyseren. Ik krijg ze ongetwijfeld en dan ben ik zeer tevreden met uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

20.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik ga ermee akkoord om deze vraag niet te stellen als ik de schriftelijke neerslag van het antwoord krijg van de minister. Ik wist niet goed welke status deze vraag had omdat het blijkbaar een vraag betreft die werd omgezet in een schriftelijke vraag en vervolgens moest worden heringediend.

20.05 Minister Steven Vanackere: Dit had mij nochtans de kans gegeven om te spreken over een prachtig restaurant dat daar ligt. Ik heb het over Hof ter Doest. Als u er ooit eens komt, moet u er zeker eens een stukje gaan eten.

20.06 David Geerts (sp.a): Bedankt voor de belangrijke informatie.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een pro-actieve aanpak van de invloed van extreme weersomstandigheden op de spoorweginfrastructuur" (nr. 9915)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ernstige verstoring van het treinverkeer door de winterse weersomstandigheden tussen 3 en 12 januari 2009" (nr. 10185)

21 Questions jointes de

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

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

21.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben het hierover reeds gehad in de plenaire vergadering. Omdat mijn vragen in de commissie werden meegenomen in de plenaire vergadering kon ik een aantal elementen niet aankaarten.

Ik heb toen wel gesteld dat veel spoor mannen en -vrouwen hun uiterste best hebben gedaan om in barre weeromstandigheden zo snel mogelijk alle euvels op te lossen. We hebben het gehad over de te verbeteren punten, waarvan de communicatie er een was.

Een ander aspect betrof de detectie. Ik kom daarom terug op mijn vragen. Ik had gelezen dat de olie te dik werd waardoor treinen niet meer konden starten. U hebt verklaard dat er tal van proactieve maatregelen werden genomen wat detectie betreft.

Bestaat er een kaart waarop die kwetsbare punten bij extreme weersomstandigheden gemarkeerd staan? Is er een vergelijking gemaakt met het buitenland, bijvoorbeeld met landen waar zich meermaals extreme koude voordoet, zoals Zweden, Finland en Nederland? Ligt er een noodplan extreme koude en een noodplan extreme warmte klaar?

Hebt u een zicht op de ruw geschatte kostprijs voor Infrabel van de extreme weersomstandigheden van begin januari?

Na het debat dat we in de plenaire vergadering hebben gevoerd, heb ik talrijke reacties gekregen. Een aantal betrof de structuur. Heeft de opsplitsing tussen NMBS-Holding, NMBS-Groep en Infrabel geen invloed op de manier op de tijdsspanne waarbinnen de herstellingen werden uitgevoerd? Hoe implementeren onze buurlanden de Europese richtlijnen bij extreme weersomstandigheden? Heeft men daar bijvoorbeeld coördinatoren aangeduid of niet?

21.02 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, des navetteurs ont connu un véritable enfer au cours de la semaine de rentrée de la pause de Noël. Les météorologistes avaient pourtant annoncé ces intempéries, tant le froid que les chutes de neige. Ces rigueurs hivernales ont entraîné des suppressions de nombreux trains et une accumulation d'incidents. Certains sont étrangers à la gestion de la SNCB, tels que les accidents avec des tiers.

Par contre, l'accumulation de nombreux incidents techniques a entraîné la pagaille à plusieurs reprises: des contradictions, qui semblent résulter d'une certaine désorganisation des services lors de tels incidents, apparaissent dans les messages adressés aux voyageurs; des équipes techniques reçoivent des informations divergentes, etc.

De nombreux navetteurs ayant côtoyé de près cette désorganisation se sont exprimés. Monsieur le ministre, la SNCB a sans doute raté l'occasion de prouver ses capacités à affronter des situations de crise en cas d'intempéries, et aussi celle de prouver qu'elle peut constituer une alternative fiable à la voiture dans ce cas.

Des excuses ont été présentées mais, monsieur le ministre, elles ne suffisent pas à expliquer et à justifier une telle improvisation face à des événements pourtant annoncés.

Monsieur le ministre, quels sont, classés par ordre décroissant, les incidents et les causes des incidents survenus au cours de cette période hivernale, et quelles en sont les statistiques?

Lorsque des intempéries, d'une importance relative d'ailleurs, sont annoncées, quelles dispositions Infrabel et la SNCB Exploitation prennent-elles pour anticiper les mesures à prendre?

Dans de tels cas, un renfort de personnel d'entretien et de surveillance est-il prévu?

Quelles dispositions sont-elles prises pour harmoniser les messages diffusés dans les différentes gares et dans les trains, afin de bien informer les voyageurs des difficultés rencontrées et de l'organisation mise en place pour y faire face?

Où en est la mise en place du GPRS? Depuis un certain nombre de mois, la SNCB nous annonce la mise en place du projet SMS basé sur la plate-forme Windows Live. Quel est l'état d'avancement de ce projet et quand sera-t-il finalisé?

21.03 Steven Vanackere, ministre: Chers collègues, le sujet est important et, en conséquence, ma réponse sera plutôt longue; je m'en excuse.

Pour ce qui concerne l'inventaire des problèmes du lundi 5 au vendredi 9 janvier 2009, les incidents suivants ont été constatés: 116 avaries aux automotrices, 84 avaries aux locomotives, 51 dérangements d'aiguillage, 20 avaries aux voitures, 12 dérangements à la signalisation, 9 dérangements de passages à niveau, 9 bris de rails et 6 endommagements de la caténaire. Il faut donc reconnaître que la situation était vraiment

exceptionnelle. Je sais que c'est un argument qui peut être utilisé assez facilement mais, statistiquement, il faut reconnaître que la situation était quand même exceptionnelle.

En outre, au cours de cette semaine, d'autres incidents importants ont également influencé négativement la ponctualité:

- une avarie à la caténaire sur la ligne 36 Bruxelles-Liège à Leuven, le 6 janvier;
- deux interruptions de l'alimentation électrique par le fournisseur, le 5 janvier, sur les lignes 25, 27, 53 Bruxelles-Anvers à Malines et, le 6 janvier, sur la ligne 97 Bruxelles-Charleroi à Jurbise;
- trois heurts de personnes: le 5 janvier sur la ligne 161 Bruxelles-Namur entre Watermael et Groenendaal, le 6 janvier sur la ligne 96 Bruxelles-Charleroi à Ruysbroek et le 8 janvier sur la ligne 59 Anvers-Gand à Zwijndrecht;
- quatre heurts des installations ou du matériel par des véhicules. Le 6 janvier, sur la ligne 35 Louvain-Hasselt entre Aarschot et Diest, un camion a heurté les barrières d'un passage à niveau. Le 8 janvier sur la ligne 53 Malines-Gand entre Schellebelle et Dendermonde, un train a heurté un camion sur un passage à niveau. Le 8 janvier sur la ligne 50A Bruxelles-Gand entre Oostkamp et Beernem une voiture se trouvait le long des voies et, finalement, le 8 janvier, sur la ligne 161 Bruxelles-Namur entre la bifurcation Louvain-la-Neuve et Ottignies, un train a heurté une voiture à hauteur d'un passage à niveau.

Ik kom nu tot de preventieve maatregelen. De preventieve maatregelen zijn vastgelegd in een jaarlijks geactualiseerde richtlijn, die heet: "Te nemen maatregelen bij sneeuw, vriesweer of ijzel".

Bij Infrabel zijn de volgende maatregelen voorzien voor het hele net: het controleren van de wisselverwarming en het eventueel herstel van vastgestelde defecten; de organisatie van interventies van de sneeuwplougen; de aanpassing van het sneeuwplan op basis van het schema dat door de diensten van infrastructuur werd opgesteld met betrekking tot de taakverdeling tussen de verschillende directies; de actualisatie van de lokale reglementering via een winterplan; het controleren en/of het aanvullen van de voorraden, bijvoorbeeld inzake het strooizout, het wintermateriaal en de kledij; het anticiperen op specifieke en lokale aspecten.

Het personeel dat ingezet wordt op de sneeuwwachtdienst wordt bepaald op basis van de weervoorspellingen, die van streek tot streek kunnen variëren. Van 4 tot 11 januari waren die maatregelen op het volledige net van toepassing. Overigens, in gelijkaardige maatregelen zijn eveneens voorzien op de spoornetten in de buurlanden.

Bij strenge koude neemt Infrabel een aantal maatregelen, en de NMBS uiteraard ook. Ik zal ze even opsplitsen.

Voor Infrabel kan ik in dat verband het volgende zeggen. Door in de Brusselse stations en andere belangrijke spoorwegknooppunten intensieve verwarming te voorzien op de voorkeurswegen, kan de continuïteit van de dienst verzekerd worden, zelfs bij zeer ongunstige weersomstandigheden. Een noodplan kan worden geïmplementeerd wanneer de weersomstandigheden zo slecht zijn dat zelfs het gebruik van die intensieve verwarming en de andere voorziene middelen niet meer volstaan om de dienst met een aanvaardbare regelmaat te verzekeren.

Begin januari waren er geen grote problemen met de wisselverwarming. Er hebben zich wel degelijk een aantal wisselstoringen voorgedaan, maar die waren gespreid over de gehele dag en het ging bijna nooit om cruciale wissels.

Het noodplan vermindert het aanbod, net op een moment dat het aantal reizigers dreigt toe te nemen wegens de moeilijkheden op het wegennet. Het plan wordt dan ook alleen toegepast wanneer het absoluut noodzakelijk is, en dat gedurende een zo kort mogelijke periode. Daarom werd, na overweging en om zonet vernoemde redenen, beslist om het noodplan niet toe te passen. Ook in de plenaire vergadering hebben we daarop de aandacht gevestigd. Dat is natuurlijk het ogenblik waarop wij aan de burgers juist de competitiviteit van het alternatief via het openbaar vervoer moeten kunnen aantonen ten opzichte van de eigen automobilité. Dat is uiteraard geen ogenblik om al te snel het aanbod te gaan verminderen.

Pour ce qui concerne la SNCB, afin de pouvoir faire face aux problèmes résultant de conditions atmosphériques extrêmes, celle-ci prend chaque année un certain nombre de mesures. Préalablement à la période hivernale, des contrôles spécifiques et des travaux d'entretien sont exécutés sur le matériel roulant en vue de renforcer la fiabilité dudit matériel par grand froid. Pendant les périodes de gel, les voitures sont

maintenues en service durant la nuit et les week-ends afin de garantir leur aptitude à la circulation. Par conséquent, la présence de conducteurs et de personnel technique est prévue à cette fin. Dans les ateliers, il est fait appel à des équipes de réparation supplémentaires pour procéder à des interventions sur le matériel défectueux.

Lors de l'achat de matériel récent, des essais démontrant la fiabilité par grand froid sont effectués par le fournisseur. Toutefois, ces mesures n'ont pu empêcher un nombre important d'avaries qui ont été à l'origine de retards et d'indisponibilité du matériel. De même, des défauts techniques qui ne se manifestent qu'en cas de basse température ont été constatés sur plusieurs types de matériel récent. Un certain nombre d'incidents majeurs parmi lesquels le bris des caténaires survenu à Louvain ont accentué la désorganisation du trafic, à la suite de quoi le matériel n'a pas toujours pu être stationné à l'endroit adéquat.

Les équipes techniques des ateliers de traction ont été renforcées. Les plannings ont été adaptés afin de pouvoir faire face à la charge de travail supplémentaire. Vu le nombre important d'avaries et de l'impact qui en découle, une partie du matériel est toujours indisponible, ce qui a pour conséquence que certains trains de pointe roulent avec une composition réduite.

Les techniciens de la SNCB mettent toutefois tout en œuvre pour résoudre les problèmes dans les meilleurs délais. En cas d'enneigement très important, qui rendrait l'utilisation des aiguillages aléatoires, un plan de secours a été conçu et est prêt à être mis en vigueur lorsque la situation l'exige. Ce plan vise à adapter l'offre de trains en fonction d'itinéraires privilégiés.

Mijnheer Geerts, er is ook een actieplan uitgewerkt in geval van grote hitte. Er is ook een richtlijn uitgevaardigd over de te nemen maatregelen, wanneer een trein met airconditioning, en waarin de ramen niet geopend kunnen worden, in panne of zonder elektriciteit valt. Jammer genoeg is het, zelfs bij benadering, nog niet mogelijk om de kosten ingevolge het slechte weer accuraat te ramen. Ik weet zeker dat wij daarop zullen terugkomen. Ik zal u trouwens een signaal geven als wij een blik daarop kunnen werpen, maar vandaag is dat nog niet mogelijk.

De splitsing in drie vennootschappen heeft volgens de groep geen enkele invloed op de werkwijze of de vereiste termijnen om de infrastructuur te herstellen in geval van schade en/of pannes. Het betreft louter een activiteit van Infrabel Infrastructuur.

En ce qui concerne votre question relative à l'information et à la communication, je puis vous dire, monsieur le président, que chaque incident est introduit dans une base de données consultable par les agents concernés: le personnel d'Infrabel des cabines de signalisation et du "traffic control", mais également les membres de la SNCB du dispatching voyageurs.

Pour ce qui est des incidents les plus importants, des info-mails sont également envoyés à tous les services concernés.

De plus, pour les incidents importants, le système phone-mail a été mis en place. Il s'agit d'un numéro de téléphone spécial que le personnel peut appeler pour recevoir des informations.

Une application "informatique de gestion de l'information" est actuellement en commande et devrait être opérationnelle au cours du premier semestre de cette année. Cette application permettra d'alimenter simultanément et uniformément tous les canaux de communication.

Vous avez également fait référence au système GPS qui permet de localiser automatiquement en temps réel, le matériel sur l'ensemble du réseau. Vous devez savoir que la majorité des locomotives en sont équipées.

Pour le reste du matériel, notamment les automotrices, la pose d'équipements est actuellement en cours.

Enfin, vous avez également posé une question relative aux sms. Comme vous l'avez indiqué, la SNCB travaille actuellement à la mise en place d'outils de communication à l'information "real time" Deux projets en cours de développement devraient être finalisés à la fin du premier semestre 2009. Il s'agit de l'information via des sms et l'information "real time" via l'application Windows Live.

21.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Het klopt natuurlijk

dat er een accumulatie van problemen was die tot betreurenswaardige gevallen geleid heeft.

Alleen, wat de communicatie betreft, hebben mensen die in een station werken mij gezegd dat zij ook niet op de hoogte waren van een aantal problemen. Ik vroeg hun bijvoorbeeld wat de invloed was van de structurele splitsing in Infrabel en andere bedrijven? Daarop zeiden zij: wanneer vroeger zoiets gebeurde, wisten wij veel sneller wat er ging gebeuren, terwijl wij nu in de stations van elke informatie verstoken bleven. Dat was hun reactie na het debat dat wij gehouden hebben in de plenaire vergadering, waar wij het hadden over informatie en communicatie. Vrij veel mensen hebben mij toen gezegd: dat is volgens ons een probleem waar zeker en vast aan gewerkt moet worden.

21.05 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Des actions d'ordre technique sont à entreprendre; vous les avez évoquées. Je note notamment le recours aux nouvelles technologies (sms, abonnement aux messages sur certaines lignes), des protocoles de fonctionnement interne en période de crise ou d'incident de manière à éviter la confusion dans les messages.

J'ai vu dans la presse que le centre d'où partaient les messages était un point unique, ou quasiment. C'est une difficulté puisqu'il n'y a aucune visualisation par le personnel qui doit établir les messages, et qu'il y a une sorte de dictionnaire type des messages à formuler.

Pour moi, il s'agit d'un manque de communication sur le terrain, entre les personnes qui doivent diffuser. En effet, des usagers voyaient autre chose que ce qu'on leur annonçait. Les voyageurs sont conscients que la période est difficile et critique, mais ce qui leur semble frustrant, c'est de constater que le message qu'on leur donne ne correspond pas nécessairement à la réalité. Cela découlerait notamment du fait que l'information en provenance des accompagnateurs vers les dispatchings n'est pas suffisamment structurée et fiable.

Sans doute existe-t-il une formation des gens qui interviennent pour le message, mais il faudrait aussi une formation des accompagnateurs qui doivent standardiser le type d'information à remonter pour parvenir à une description la plus correcte possible des événements.

Je constate cependant une avancée dans ce domaine. Elle est attendue par les voyageurs. Une telle période de crise me paraît constituer une période propice pour faire ses preuves. Je pense que le rendez-vous a été raté, mais qu'il est certain que, en situation exceptionnelle, nul ne peut réagir à tout ce qui se présente.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

22.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik was even weg; wij hadden de secretaris-generaal van de NAVO op bezoek.

Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over graffiti. U zult zich misschien het artikel herinneren dat in de pers verscheen. Ik denk zelfs dat het verscheen op de dag dat u naar het federale niveau ben gekomen en hier uw bevoegdheden hebt opgenomen. Men dacht zelfs al dat u het antwoord had gegeven, maar het was uiteraard nog een antwoord van uw voorgangster, mevrouw Vervotte.

Ik ben lokaal nogal actief in het bestrijden van graffiti, omdat ik dat iets verwerpelijk vind. Ik heb de strijd nu even naar het federaal niveau doorgetrokken.

Ik had aan uw voorgangster een schriftelijke vraag gesteld over het aantal plaatsen waar graffiti bij overheidsbedrijven wordt aangebracht en wat de kostprijs is voor het verwijderen ervan. Ik moet u zeggen dat het antwoord verbazend was.

Belgacom heeft beslist om geen gestructureerde acties tegen graffiti meer te ondernemen, tenzij om redenen van veiligheid of in uitzonderlijk storende gevallen. Het telecombedrijf heeft die beslissing genomen nadat het Paillegebouw aan de Zavel in Brussel met graffiti werd besmeurd, kort na een volledige gevelreiniging en een antigraffitibehandeling van 320.000 euro. De kosten lopen dus hoog op.

Het aantal gevallen op NMBS-gebouwen is wel gedaald van 334 tot 161 gevallen en de schade is ook daar gedaald van 201.000 tot 125.000 euro. Dat zijn toch nog altijd aanzienlijke bedragen.

In tegenstelling tot Belgacom, waar men heeft beslist om niets gestructureerds te doen, heeft men bij de NMBS een werkgroep opgericht om een actieplan uit te werken. Bij Belgacom daarentegen schat men dat jaarlijks een derde van de 1.410 gebouwen die het in beheer heeft door graffiti wordt getroffen.

In Hasselt, net voor mijn deur, stond ongeveer vier tot vijf maanden op een oud gebouw van De Post de slogan "cipiers zijn smeerlappen". Dat heeft mij heel wat voeten in de aarde gekost om die storende graffiti op een leegstaand gebouw van De Post verwijderd te krijgen. Als men bedenkt dat heel wat cipiers in ons land zeer goed werk leveren, is een dergelijke slogan in mijn ogen aanstootgevend en opruiend.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen. Ten eerste, wordt, wanneer overheidsgebouwen met graffiti worden besmeurd, klacht ingediend? Ik neem aan dat men, wanneer het om privégebouwen gaat, klacht indient. Hoe werkt dat met overheidsgebouwen?

Ten tweede, bent u het eens met de visie dat er geen gestructureerde acties hoeven te worden ondernomen?

Ten derde, waarom wordt bij de NMBS wel nagedacht over mogelijke acties en niet bij de andere overheidsgebouwen?

Ten vierde, heeft de werkgroep Graffiti van de NMBS al conclusies getrokken of acties besproken?

Ten vijfde, welk beleid zult u als nieuwe minister, met uw gedrevenheid, tegen graffiti voeren? Ik denk dat u een goede huisvader bent. Gelet op het belang van overheidsgebouwen, denk ik dat u een goed beleid tegen graffiti moet voeren en een actieplan uitwerken.

22.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik heb inderdaad wat informatie verzameld bij de verschillende overheidsbedrijven. Daaruit blijkt, naar mijn smaak, dat er, alvast in verband met de dingen die men mij gemeld heeft, met het onderhouden van het materieel en de gebouwen wel degelijk ernstig omgegaan wordt.

Bij De Post bijvoorbeeld is het de regel dat bij schade aangebracht door derden aan goederen van het bedrijf, waarbij de derde onbekend blijft, wel degelijk aangifte bij de politie moet gedaan worden. De bekende gevallen en betrokken locaties worden opgevolgd. In principe wordt er dan een beschermende coating aangebracht om de verwijdering te vergemakkelijken en bij herhaling de kosten te beperken.

Ook Belgacom heeft een attitude waarbij men wel degelijk werk wil maken van netheid in het straatbeeld, bijvoorbeeld ook bij het onderhouden van de telefooncellen. Recent nog - u hebt er zelf naar verwezen - heeft Belgacom behoorlijk wat inspanningen geleverd voor het Paillegebouw. Ook voor meer afgelegen gebouwen treedt Belgacom op, al is het soms reactief, in die mate dat de aandacht wordt gevestigd op het feit dat er aanstootgevende of storende opschriften zijn geplaatst. Het zou hoe dan ook een verkeerd beeld geven te stellen dat graffiti geen bekommernis zou zijn van Belgacom.

Ten slotte, de strijd tegen graffiti bij de NMBS-groep is de voorbije jaren steeds een van de prioriteiten van Securail geweest. Securail is de veiligheidsdienst van de NMBS-groep. U weet dat Securail samengesteld is uit beëdigde ambtenaren. Hij stelt een maximum aan feiten van graffiti vast via processen-verbaal die aan de procureur des Konings worden overgelegd. Er wordt ook gevolg gegeven aan feiten met bekende daders.

Er worden dus wel gestructureerde acties tegen graffiti ondernomen, alsook meer in het algemeen acties met betrekking tot het onderhouden van het vastgoed en materieel bij overheidsbedrijven.

De prioriteiten die bij de NMBS-groep door de werkgroep Graffiti werden vastgesteld, zijn de volgende. Het

zijn vijf puntjes. Ten eerste is er het versnellen van het reinigingsproces. Ten tweede is er het beveiligen van de graffitigevoelige sites door het nemen van technopreventieve maatregelen zoals het omheinen, elektronische beveiliging, camera's en alarmen. Ten derde is er het adequaat vervolgen van de daders. Ten vierde zijn er preventieve acties naar gerichte doelgroepen, jongeren bijvoorbeeld. Ten slotte is er de registratie van de feiten en vaststellingen, teneinde een goed beeld te krijgen van het fenomeen.

De genomen acties en maatregelen worden in de werkgroep Graffiti geëvalueerd. Met een aantal van die maatregelen werd reeds in 2005 begonnen na de uitzonderlijke toelage van 2,5 miljoen euro die aan de NMBS-groep voor de bestrijding van graffiti werd toegekend via het KB van 30 december 2004 houdende goedkeuring van het vijfde bijvoegsel bij het tweede beheerscontract. Dat is artikel 40bis.

Mevrouw Vautmans, ik kan u melden dat er bij de Belgacomgroep ook een werkgroep zal worden opgericht. Interne veiligheidsagenten van het departement Corporate Prevention and Protection zullen graffiti die ze aantreffen op gebouwen van Belgacom, aan die werkgroep melden en er zal klacht neergelegd worden bij de politie ingeval van incidenten.

Om de ergste gevallen van graffiti te laten verwijderen, wordt er ook in een budget voorzien. De globale doelstellingen zijn natuurlijk een duidelijk overzicht krijgen van de graffiti-problematiek voor de Belgacomgroep en, ten tweede, een actieplan te ontwikkelen binnen het daartoe vastgelegde budget.

Bij De Post is er vandaag geen werkgroep Graffiti. Het beperkte aantal gevallen heeft tot nu toe de noodzaak daartoe niet aangetoond. In geval van graffiti wordt de aangifte ingediend door de plaatselijke verantwoordelijke, die ook de verwijdering moet aanvragen en de opvolging moet verzekeren.

22.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de minister, ik hoop dat u de problematiek goed blijft opvolgen. Wij moeten proberen onze gebouwen graffiti-vrij te krijgen.

Is het denkbaar om van in het begin een anticoatinglaag aan te brengen, wanneer nieuwe gebouwen in gebruik worden genomen? Het is natuurlijk duur. Ik heb wat cijfers binnengekregen. Wanneer men een groot gebouw plaatst in een stad waar het gevaar loopt, dan valt het, in een totaalpakket, best mee. Ik denk dat u die suggestie eens moet meenemen, wanneer wij nieuwe gebouwen in dienst nemen. Ik wil u vragen om dat in rekening te brengen. Ik zeg niet dat het altijd nodig is. Ik zeg ook niet dat het altijd wenselijk is, maar ik meen dat u er wel rekening mee moet houden.

Ik hoop alleen dat wij het goed blijven volgen en dat er klachten worden ingediend. Ik zal nog een nieuwe schriftelijke vraag indienen om een overzicht te krijgen van het aantal klachten dat effectief werd ingediend. Het is een zaak om de graffiti te verwijderen, maar men moet natuurlijk ook proberen om de daders te vatten en te bestraffen. Ook daar is er een belangrijke taak voor de overheid weggelegd.

22.04 Minister Steven Vanackere: (...) ongetwijfeld nog wel een persoonlijke opmerking over die graffiti-problematiek. Men moet het technisch eens bekijken, maar inzake de verschillende mogelijkheden om gebouwen te beschermen tegen graffiti, mag men niet de indruk wekken dat die voor altijd een permanente beveiliging vormen. Zelfs graffiti-beveiliging is op een bepaald ogenblik aan een zekere slijtage onderhevig. Anderzijds zoeken ook de vandalen een weg. Er is bijvoorbeeld ook een scraffiti-probleem, waarbij met scherpe voorwerpen wordt gewerkt. Men mag ook de creativiteit van degenen die op een of andere manier een statement willen maken, niet onderschatten.

De passieve beveiliging, in de vorm van coating of beschermingsmaatregelen, mag niet als gegarandeerde oplossing worden gezien. Ik blijf vinden dat een esthetisch aantrekkelijk openbaar vervoer en infrastructuur van onze overheidsgebouwen in het algemeen, een belangrijk criterium is om ons als overheid te laten respecteren. Ik stel ook vast dat, ten opzichte van de problematiek van het vandalisme, het gebruik van kwalitatieve materialen soms nog het meeste respect opwekt voor het cliënteel.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

23.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeker niet al de spreektijd aanwenden die mij volgens het Reglement wordt toebedeeld bij een interpellatie.

Ik wil wel nogmaals interpellieren over de tariefstijgingen die doorgaan op 1 februari 2009. In principe zijn die stijgingen gerelateerd aan de stiptheidscijfers, maar die waren niet echt schitterend.

Ik heb al gezegd dat de stijging van de tarieven voor woon-werkverkeer en schoolabonnementen ongeveer 6% zal bedragen. De prijs van gewone tickets stijgt met 5%. Ik heb al verschillende keren gezegd dat wat voor mij niet kan, is dat de uitschieters – Go Pass en seniorenbiljet – respectievelijk 10 en 25 procent duurder worden.

Ik wil deze regering dan ook interpellieren om die grote stijgingen niet te laten doorgaan en gematigdheid aan de dag te leggen.

We hebben het vorige week nog gehad over de 28 miljoen euro, die kan worden verwacht van bijvoorbeeld de windfall profits. Ik meen dat de 30 miljoen euro die vandaag is ingeschreven in de begroting - de meeropbrengst van de stijging van de treintickets -, niet gerechtvaardigd is. De Go Pass en het seniorenbiljet maken slechts een heel beperkt deel uit van die meerontvangsten.

Ik zal dus een interpellatie indienen.

23.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, we hebben hier al verschillende vragen beantwoord. Dit is een vraag die in onze samenleving, op een ogenblik dat men bekijkt wat men precies kan doen met zijn inkomen in een maand, op best wat belangstelling kan rekenen.

Ik ben ook de eerste om te zeggen dat de prijs een van de elementen is aan de hand waarvan de cliënt beslist de stap naar het openbaar vervoer te zetten. Ik vind echter ook dat wij als vertegenwoordigers van het volk verplicht zijn te blijven hameren op het feit dat, in vergelijking met de automobiliteit, de keuze voor het openbaar vervoer met alle vergelijkingen die men wenst te maken, toch nog steeds concurrentieel en competitief is.

Ik wil vermijden om in een verhaal te stappen waarbij elke prijsstijging in het openbaar vervoer meteen moet worden gelijkgeschakeld met een soort oproep dat het de moeite niet meer waard is. Ik denk dat men in economisch opzicht niet anders kan dan vaststellen dat iemand die kiest voor het openbaar vervoer, uiteraard rekenend op een goede kwaliteit, ook economisch gesproken een goede keuze doet.

Los daarvan wil ik bevestigen dat het natuurlijk prettiger was geweest als we de prijs van de Go Pass en het seniorenbiljet op 1 februari 2009 niet of nauwelijks hadden zien stijgen. Het is nogal wies dat dit in termen van wenselijkheid een prijsstijging is waarvan men mag hopen dat die in de loop van de komende jaren goed onder controle kan blijven.

Ik hoef u er niet aan te herinneren dat de NMBS jaarlijks haar tarieven mag aanpassen binnen het kader dat is vastgelegd in het beheerscontract. Zoals u weet, gebeurt de aanpassing van de tarieven op basis van drie elementen: de evolutie van de gezondheidsindex, de evolutie van de kosten met betrekking tot de energieprijzen en de resultaten inzake stiptheid.

Wat de evolutie van de gezondheidsindex betreft, hebben we het voorbije jaar een uitzonderlijke situatie gekend, waardoor de gezondheidsindex veel sterker is gestegen dan de vorige jaren. Wanneer de gezondheidsindex straks een positieve – en dus een geringe – stijging zal kennen, zal dit overeenkomstig het beheerscontract positieve gevolgen hebben.

Daarnaast zijn de kosten van de NMBS voor energie het afgelopen jaar met 40% gestegen. De stiptheid van de treinen lag ook boven de in het beheerscontract vooropgestelde doelstelling.

Bovendien is de door het beheerscontract toegelaten tariefverhoging een gemiddelde stijging voor meerdere

producten. Dat betekent dat de NMBS binnen die categorie van producten het ene product iets meer kan laten stijgen dan het andere. Dat biedt hen de mogelijkheid om bepaalde prijzen af te ronden naar gemakkelijk communiceerbare prijzen.

Vandaar dat de prijs voor de Go Pass vrij fel stijgt tot 50 euro. Ik erken dat dit een aanzienlijke prijsstijging is, maar het blijft nog altijd een heel voordelig product voor jongeren, zeker voor langere afstanden.

U moet ook bedenken dat gezien op vijf jaar de prijs van de Go Pass niet meer is gestegen dan de prijs van andere producten.

Daardoor en ook omdat de prijs best een afgeronde, gemakkelijk te onthouden prijs is, stelt men vast dat de prijs van het seniorenbiljet tot vijf euro stijgt. Een senior reist echter nog steeds aan het goedkoopste tarief door slechts 2,5 euro per enkele reis te betalen, kort of lang. Dit voordelig tarief is bestemd voor een publiek dat tijdens de daluren kan reizen wanneer een goede dienstverlening met voldoende zitplaatsen kan worden gegarandeerd.

Die prijsstijgingen kan ik niet ongedaan maken, mijnheer Geerts. Dat zou er trouwens ook toe leiden dat andere producten nog meer zouden moeten stijgen om toch aan de toegestane gemiddelde prijsverhoging te geraken. Ik verzeker u wel dat ik erover zal waken om bij een volgende prijsstijging deze twee producten op een concurrentieel manier een prijsstelling te laten ondergaan zodat hun aantrekkelijkheid verder verzekerd blijft.

23.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister natuurlijk voor zijn antwoord. Ik heb in deze commissie vastgesteld dat een aantal andere collega's van andere partijen ook vragen hebben gesteld aan uw voorganger over die prijsstijgingen en specifiek over de elementen die ik heb aangehaald. U hebt gelijk als u zegt dat de prijs een belangrijk aspect is in de keuze. Om die reden meen ik dat wij erover moeten waken dat het openbaar vervoer qua prijs wel degelijk concurrentieel kan blijven om mensen naar het openbaar vervoer te halen. Zo niet zullen wij binnen tien jaar allemaal samen stilstaan.

Wat het economische aspect betreft, stel ik vast dat wanneer enkel de inflatiecijfers van de gezondheidsindex worden genomen wij op zowat 6% zitten. Voor het woon-werkverkeer en het schoolabonnement is dit effectief zo gebeurd en dat is ook goed. Laat mij zeker benadrukken dat dit, gelet op de competitiviteit van onze bedrijven, een positief element is.

In de begroting werd slechts zowat 30 miljard euro begroot als meerontvangst van deze forse stijging. De invloed van een sterke stijging van een Go Pass en seniorenbiljet is echter groot en volgens mij is dit op economisch vlak dan ook niet goed berekend. De beperktheid van de stijging is immers zo klein dat die exuberante tarieven economisch niet kloppen. Ik begrijp als u zegt dat u deze prijsstijging niet ongedaan kunt maken. Ik zal echter een motie indienen omdat ik mij totaal niet akkoord kan verklaren met die gehanteerde politiek.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer David Geerts
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,
vraagt de federale regering om alsnog de geplande prijsstijgingen van de Go Pass en het seniorenbiljet, zijnde respectievelijk $\pm 10\%$ en 25% , niet door te voeren en zich te beperken tot de gewone indexering."

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. David Geerts
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des

Réformes institutionnelles,
demande au gouvernement fédéral de ne pas mettre en œuvre les augmentations prévues du prix du Go Pass et du billet senior, soit respectivement $\pm 10\%$ et 25% , et de se limiter à l'indexation habituelle."

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

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

24 Samengevoegde vragen van

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

24 Questions jointes de

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

24.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik vond het geen slecht idee om een aantal heikele, oude dossiers bij u onmiddellijk aan de orde te brengen in uw nieuwe functie. Een van die dossiers gaat over de spoorlijn Antwerpen-Brecht.

Daar is al heel veel over gesproken en geschreven. In alle eerlijkheid moet ik toegeven dat vooral collega Van den Bergh hier voor eigen streek eerst heeft geijverd en het dossier al meerdere keren aan de orde heeft gebracht.

Begin januari heb ik er overigens ook een schriftelijke vraag over ingediend. Omdat collega Van Hecke er een mondelinge vraag over indiende, heb ik mij daarbij aangesloten, net als collega Van den Bergh.

Mijnheer de minister, ik moet niet meer uitweiden over dat dossier. Ik veronderstel dat u het ondertussen ook al wel kent.

Uw voorganger overwoog om te werken met een klassiek veiligheidssysteem. Daartoe heeft zij aan de NMBS en Infrabel een technisch dossier gevraagd voor de administratie, zodat bij een positief advies ten minste tijdelijk en met een klassiek veiligheidssysteem gereden kan worden op dat traject, een bijna zieltogend traject ondertussen, zonder dat er nog maar over gereden is.

Ik kom tot mijn vragen.

Heeft de NMBS en/of Infrabel het technisch dossier reeds bezorgd aan de administratie? Zo neen, wat is de stand van zaken daaromtrent? Zo ja, hoe luidt het advies van de administratie?

Wanneer kan desgevallend de spoorlijn in gebruik worden genomen?

24.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eersteminister, ik heb dit onderwerp al meerdere malen in deze commissie aangekaart. Als ik goed geteld heb, is dit de elfde keer dat ik dit wil voorleggen aan de bevoegde minister, wat u vandaag de dag bent. Aangezien u nieuw bent, wilde ik toch ook even checken of u het belang van dit dossier ernstig neemt. Het heeft ondertussen toch wel een serieus belang gekregen.

Uw voorgangster, mevrouw Vervotte, heeft de jongste maanden de druk hoger en hoger gelegd bij de NMBS: zij had maandelijks overleg met de bevoegde diensten van de NMBS om toch snel tot een oplossing te komen. Aangezien zij het beu was dat het veiligheidssysteem toch maar niet in orde geraakte, gaf zij bij een laatste gelegenheid te kennen dat zij de piste om met een klassieke seininrichting te gaan rijden, deze keer nogmaals ernstig voor zou leggen en zou aandringen om via die weg toch snel met een trein op de proppen te komen om deze schande van de Noorderkempen, zoals we dat ondertussen noemen, uit de wereld te helpen.

Ondertussen is er op Facebook ook een forum gestart. Op enkele dagen tijd heeft dat forum 440 leden verzameld. Dat aantal groeit nog dagelijks aan, om maar te zeggen dat deze problematiek in de regio wel sterk leeft. De gemeente moet ook heel wat inspanningen doen om de voorzieningen die er vandaag zijn als het station en de parking van vandalisme vrij te houden. De tijd begint toch wel te dringen om daar effectief leven te brengen.

De NMBS verschuilt zich achter twee elementen: enerzijds de Europese regelgeving, anderzijds de constructeur, Bombardier, die zijn verplichtingen niet nakomt met betrekking tot het leveren van het treinmaterieel met het ondertussen alom bekende ETCS-veiligheidssysteem. Bombardier zelf daarentegen stelt dat hem geen schuld treft. Aan al dat gekibbel heeft de reiziger natuurlijk niets. Er moeten zo snel mogelijk treinen komen.

Ik heb het al gehad over het klassieke veiligheidssysteem dat mogelijk als alternatieve oplossing wordt voorgelegd. Mevrouw Vervotte had aan de NMBS en aan Infrabel gevraagd het technische dossier ter zake voor te bereiden. Op basis daarvan zou de administratie dan kunnen beslissen of het voor de gewone treinen mogelijk en toegelaten is tijdelijk met het klassieke veiligheidssysteem te rijden tussen Antwerpen en Noorderkempen. Dat zou in elk geval een oplossing zijn zolang de Thalysverbinding niet over HSL 4 rijdt. Dat kan tot conflicten leiden maar het zou tenminste een tijdelijke oplossing zijn.

Ondertussen zijn wij weer enige tijd verder. Daarom heb ik een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, is het technisch dossier van NMBS en Infrabel klaar? Is het aan de administratie bezorgd? Wat houdt het dossier precies in? Heeft de administratie op basis van dit dossier reeds toelating gegeven om eventueel met het klassieke veiligheidssysteem te rijden op de lijn Antwerpen-Noorderkempen? Wat is de motivatie van hun eventuele beslissing?

Ten tweede, wat zijn de verdere vooruitzichten in het dossier inzake de ingebruikname van het station van Brecht? Enkele maanden geleden liep het gerucht dat ook 2009 niet gehaald zou worden, waardoor wij al drie jaar met een ongebruikte lijn en een ongebruikt station zouden zitten, wat natuurlijk totaal onaanvaardbaar is. Zijn er ondertussen meer optimistische vooruitzichten?

Ten derde, stel ik de meest concrete vraag, de vraag die zowat iedereen zich stelt: wanneer zal de eerste trein rijden?

Ten vierde en tot slot, wanneer zal de Thalystrein op HSL 4 naar Nederland in gebruik genomen worden? Er was sprake van zomer 2009, maar ik heb ondertussen vernomen dat wegens de achterstand bij de Nederlandse infrastructuurwerken die timing niet gehaald zal worden en dat het wellicht eind 2009 zal zijn. Misschien kunt u dat bevestigen?

24.03 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het zou een onvergeeflijke beginnersfout zijn om in mijn eerste commissievergadering reeds pronostieken te maken en data naar voren te schuiven. Ik wil u wel geruststellen over uw controlevraag of ik dat ook ter harte ga nemen zoals mijn voorgangster dat deed. Ik wil daarop wel bevestigend antwoorden.

Voor het overige zult u horen aan de hand van het antwoord dat in termen van het geven van vooruitzichten de uitspraak of boutade dat het mooiste meisje slechts kan geven wat ze heeft, ook hier geldt. Ik kan uiteraard maar zekerheid geven in de mate dat ik zelf over de precieze en accurate informatie beschik. Ik zal dat echter zeker ook opnemen bij de gesprekken die ik met de leiding van de diverse verantwoordelijken heb, om u inderdaad te kunnen bevestigen dat ik dat ook ter harte wil nemen. U gaat echter geen pronostiek horen in de loop van het antwoord dat ik u ga geven.

De door de lidstaten op het stuk van de spoorwegveiligheid aangenomen nationale en internationale

reglementen zijn erop gericht om de spoornetten en het rollend materieel interoperabel te maken. Dat is een loofwaardig initiatief omdat het de internationale uitwisseling bevordert.

Diezelfde reglementen leggen technische eisen op die voor heel wat moeilijkheid en vertragingen kunnen zorgen op het ogenblik dat de nieuwe technologieën nog niet volkomen worden beheerst door de industriële operatoren. Zo geldt dit voor de uitrusting van de hogesnelheidslijn L4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens, die het gebruik oplegt van rollend materieel met het Europese inter-operabele systeem ETCS.

De technische problemen van de constructeur met betrekking tot de verwezenlijking van het ETCS-systeem op de locomotieventracks bemoeilijken het verkrijgen van alle nodige toelatingen om op de hogesnelheidslijn L4 te rijden, in het bijzonder de homologatie.

Daarom heeft de NMBS aan Infrabel gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om de diensten tussen Antwerpen en Noorderkempem te exploiteren met de klassieke seininrichtingssystemen en aan de bevoegde overheden in die zin de nodige vergunningen te vragen.

Op 9 december 2008 werd door Infrabel een haalbaarheidsstudie voor de exploitatie van het baanvak Antwerpen-Luchtbal-Antwerpen-Noorderkempem met het klassiek veiligheidssysteem opgestuurd naar de staatssecretaris van Mobiliteit. Dit dossier behelst volgende onderwerpen: interoperabiliteit, veiligheid, het technisch systeem en het operationeel systeem.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de exploitatie van de hogesnelheidslijn met dit klassiek veiligheidssysteem niet mogelijk is, onder andere uit veiligheidsoverwegingen, bijvoorbeeld rijden in een zeer lange sectie van een tunnel op de lijn, maar ook om juridische redenen, zoals hiervoor reeds aangehaald, met het oog op de Europese reglementering.

Bovendien is dat klassiek systeem niet compatibel met het ECTS-veiligheidssysteem, wat betekent dat het ECTS-veiligheidssysteem afgebouwd zou moeten worden, waardoor de tests en de exploitatie met Thalystreinstellen in het gedrang komen. De enige mogelijke oplossing is en blijft de exploitatie met treinmaterieel dat uitgerust is met het ECTS-systeem.

Op 23 december 2008 ontving Infrabel van de dienst voor veiligheid en interoperabiliteit de toelating tot ingebruikneming en tot indienststelling van de lijn 4 tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens. Dat betekent dat Infrabel de toelating heeft gekregen om treinen te laten rijden op de hogesnelheidslijn.

Zodra de NMBS beschikt over rollend materieel dat gehomologeerd werd voor de lijn 4, kan een pendeldienst naar Antwerpen-Noorderkempem ingericht worden.

Sinds verscheidene maanden werkt de constructeur Bombardier Transport aan de oppuntstelling van de seinuitrusting ERTMS die nodig is voor het verkeer van de locomotieven Traxx op de hogesnelheidslijnen tussen Antwerpen en Brecht. Naar aanleiding van de moeilijkheden in Nederland op de lijn HSLI-zuid en als gevolg van de complexiteit van die inrichting, heeft Bombardier de NMBS officieel ingelicht dat het onmogelijk de voornoemde uitrustingen op korte termijn kan leveren, wat de invoering van een commerciële dienst tussen Antwerpen en de Noorderkempem met verschillende maanden zal vertragen.

Om die reden onderzoekt de NMBS momenteel, in samenwerking met Infrabel, andere technische pistes om zo snel mogelijk een dienst tussen Antwerpen en Noorderkempem te kunnen verzekeren. De NMBS onderzoekt of zij met bestaand materieel kan rijden tussen Antwerpen en Noorderkempem.

24.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik dank de vice-eerste minister hartelijk voor zijn antwoord. Het is toch wel een nieuw gegeven dat het klassieke systeem waar we naar gevraagd hebben niet mogelijk is, dat er dus in de richting van Bombardier wordt gekeken en dat de NMBS nu zelf naar andere pistes gaat zoeken. Daar komt het antwoord op neer. Dat is natuurlijk bijzonder jammer. Wat moet ik daar nu nog op zeggen? We zitten met een serieus probleem. Ik hoop alleen maar dat het niet heel lang zal duren en dat we vroeg of laat daar toch met de trein kunnen rijden.

Graag zou ik vernemen wat die andere technische pistes zijn. Zijn er procedures lopende tegen Bombardier? Heeft de NMBS uit die reeks van incidenten geleerd om in de toekomst niet met zulke partners verder in zee te gaan? Ik weet wel dat er niet veel andere mogelijkheden zijn maar ik denk dat er toch moet worden nagedacht, want volgens mij is dit niet echt een vorm van goed bestuur. Dat is geen verwijt naar u,

meneer de minister, maar toch denk ik dat er problemen zijn bij de NMBS en hadden zij misschien proactief moeten handelen of toch sneller moeten kunnen optreden. Ik ben ook geen specialist ter zake maar dit is toch een pijnlijke affaire.

24.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zie daar toch al enig hoopgevend signaal in. Waarom vind ik dat? Ik had maandenlang, of zelfs jarenlang, de indruk dat het de NMBS niet erg interesseert of er een trein rijdt tussen Antwerpen en Noorderkempem en dat zij vooral de HSL daar wilden krijgen en dat Noorderkempem een overbodige ballast was.

Wanneer ik nu hoor dat de NMBS zelf andere pistes aan het uitzoeken is, met bestaand materieel, wil dat zeggen dat zij toch kijkt welke concrete mogelijkheden er zijn. Dan krijg ik toch weer een beetje hoop. Maar dat vlammetje van hoop blijft voorlopig klein, want wij hebben hier de voorbije jaren al zoveel gehoord, ook reeds onder de vorige regering.

Ik heb nog een opmerking over de technische eisen van Europa inzake interoperabiliteit. Uiteraard is het een goede zaak dat het Europese treinnet meer operabel wordt. Ik werp echter de vraag op – en ik verwacht daar niet direct een antwoord op – hoe het komt dat al die veiligheidssystemen toch nog verschillen?

Er is de nieuwe Betuwelijn in Nederland, er is ook een nieuwe lijn in Zwitserland of Oostenrijk, er is de nieuwe lijn tussen Parijs en Straatsburg. Die gebruiken blijkbaar allemaal het ETCS-systeem als veiligheidssysteem, maar het blijkt telkens om verschillende varianten te gaan, waardoor de treinen van de ene lijn toch niet op de andere lijn kunnen rijden. Bij de interoperabiliteit heb ik dus toch nog vragen.

Voorts hopen wij natuurlijk dat er snel schot in de zaak komt. Alvast bedankt voor uw engagement.

24.06 David Geerts (sp.a): Zouden wij dat station eens ter plaatse kunnen gaan bekijken?

(...): (...).

24.07 David Geerts (sp.a): Het probleem blijft dat hierover telkens vragen worden gesteld, ook in de vorige legislatuur.

(...): (...).

24.08 David Geerts (sp.a): Dat is goed.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.28 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.28 heures.*