



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**maandag**

**15-06-2009**

**Namiddag**

**lundi**

**15-06-2009**

**Après-midi**

|              |                                                                                 |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| cdH          | <i>centre démocrate Humaniste</i>                                               |
| CD&V         | <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>                                          |
| Ecolo-Groen! | <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i> |
| FN           | <i>Front National</i>                                                           |
| LDD          | <i>Lijst Dedecker</i>                                                           |
| MR           | <i>Mouvement réformateur</i>                                                    |
| N-VA         | <i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>                                                  |
| Open Vld     | <i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>                                     |
| PS           | <i>Parti Socialiste</i>                                                         |
| sp.a         | <i>socialistische partij anders</i>                                             |
| VB           | <i>Vlaams Belang</i>                                                            |

| <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> |                                                                                                                                                                                                        | <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> |                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 52 0000/000                                          | <i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                                                                                        | DOC 52 0000/000                                             | <i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                                                                                        |
| QRVA                                                     | <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                                                                              | QRVA                                                        | <i>Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                                                                                |
| CRIV                                                     | <i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>                                                                                                                                       | CRIV                                                        | <i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>                                                                                                                                                               |
| CRABV                                                    | <i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>                                                                                                                                                                   | CRABV                                                       | <i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>                                                                                                                                                                                   |
| CRIV                                                     | <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i><br><i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i> | CRIV                                                        | <i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i><br><i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i> |
| PLEN                                                     | <i>plenum</i>                                                                                                                                                                                          | PLEN                                                        | <i>séance plénière</i>                                                                                                                                                                                                              |
| COM                                                      | <i>commissievergadering</i>                                                                                                                                                                            | COM                                                         | <i>réunion de commission</i>                                                                                                                                                                                                        |
| MOT                                                      | <i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)</i>                                                                                                                            | MOT                                                         | <i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>                                                                                                                                                              |

|                                                                                    |                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> | <i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>                 |
| <i>Bestellingen :</i>                                                              | <i>Commandes :</i>                                                                       |
| <i>Natieplein 2</i>                                                                | <i>Place de la Nation 2</i>                                                              |
| <i>1008 Brussel</i>                                                                | <i>1008 Bruxelles</i>                                                                    |
| <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>                                                        | <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>                                                              |
| <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                          | <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                                |
| <i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>                          | <i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>                            |
| <i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i> | <i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i> |

## INHOUD

Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bliksemslag in het station van Leuven" (nr. 13511)

*Sprekers:* **Ine Somers, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evolutie van de schuld bij de NMBS" (nr. 13512)

*Sprekers:* **Ine Somers, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het seniorenbiljet" (nr. 13544)

*Sprekers:* **Carine Lecomte, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Samengevoegde vragen van  
- mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voortbestaan van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem" (nr. 13545)

- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem" (nr. 13584)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen te Stockem" (nr. 13671)

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het standpunt van de NMBS met betrekking tot de werkplaats te Stockem" (nr. 13675)

*Sprekers:* **Carine Lecomte, Josy Arens, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Samengevoegde vragen van 10

## SOMMAIRE

Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Louvain frappée par la foudre" (n° 13511)

*Orateurs:* **Ine Somers, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évolution de la dette de la SNCB" (n° 13512)

*Orateurs:* **Ine Somers, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le billet 'Seniors'" (n° 13544)

*Orateurs:* **Carine Lecomte, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Questions jointes de  
- Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la pérennité de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13545)

- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13584)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des ateliers de la SNCB à Stockem" (n° 13671)

- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la position de la SNCB concernant l'atelier de Stockem" (n° 13675)

*Orateurs:* **Carine Lecomte, Josy Arens, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Questions jointes de 10

- mevrouw Linda Musin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe ticketsysteem zonder papier dat op 4 juni jongstleden door de NMBS werd voorgesteld" (nr. 13596) 10
- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau système de billet sans papier présenté le 4 juin dernier par la SNCB" (n° 13596) 10
- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de E-id als treinticket" (nr. 13654) 10
- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la carte d'identité électronique utilisée comme billet de train" (n° 13654) 10
- Sprekers: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles
- Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitbreiding van de raad van bestuur van respectievelijk Infrabel en de NMBS" (nr. 13640) 13
- 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'élargissement des conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB" (n° 13640) 13
- Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere*, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere*, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles
- Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de IJzeren Rijn" (nr. 13646) 14
- 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 Rhin de fer" (n° 13646) 14
- Spreker: Patrick De Groote*
- Orateur: Patrick De Groote*
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werken onder de startbaan in Zaventem" (nr. 13653) 14
- Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux réalisés sous la piste de décollage à Zaventem" (n° 13653) 14
- Sprekers: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "extra GEN-stations in Schaarbeek" (nr. 13655) 16
- Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "des gares RER supplémentaires à Schaarbeek" (n° 13655) 16
- Sprekers: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs: Michel Doomst, Steven Vanackere*, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles
- Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken in verband met het dossier van de bouw van een spoorwegbrug te Moerbrugge" (nr. 13663) 17
- Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement du dossier relatif à la construction d'un pont ferroviaire à Moerbrugge" (n° 13663) 17
- Sprekers: Patrick De Groote, Steven*
- Orateurs: Patrick De Groote, Steven*

**Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

**Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Clean en andere schoonmaakploegen" (nr. 13667)

21

*Sprekers:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Clean et d'autres équipes de nettoyage" (n° 13667)

21

*Orateurs:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de regeling voor taxigebbruik bij het niet bereiken van de voorziene eindbestemming" (nr. 13668)

23

*Sprekers:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réglementation relative à l'utilisation de taxis lorsque les voyageurs ne peuvent arriver à destination" (n° 13668)

23

*Orateurs:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evaluatie van het SAP-programma" (nr. 13669)

25

*Sprekers:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évaluation du programme SAP" (n° 13669)

25

*Orateurs:* **David Geerts, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 JUNI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 15 JUIN 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door mevrouw Ine Somers.  
La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par Mme Ine Somers.

**01** Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bliksemslag in het station van Leuven" (nr. 13511)

**01** Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Louvain frappée par la foudre" (n° 13511)

**01.01** Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, op donderdag 14 mei is de bliksem ingeslagen nabij het station van Leuven, waardoor het treinverkeer serieus werd verstoord.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Hoe heeft de NMBS op dit incident gereageerd? Was er dadelijk duidelijkheid over de duur van de hinder voor het treinverkeer? Op welke manier werd er gecommuniceerd ten aanzien van de reizigers? Werd in voldoende alternatieven voor de reizigers voorzien? Bestaat er bij de NMBS een soort van noodplan waarmee men voorbereid is op dit soort van situaties? Bestaan er procedures die men in dergelijke situaties moet volgen? Hoe uitzonderlijk is een blikseminslag in het net van de NMBS? Hebt u enig zicht op het aantal soortgelijke incidenten dat in de voorbije jaren heeft plaatsgevonden?

**01.02** Minister **Steven Vanackere**: Mevrouw de voorzitter, ik geef nog even snel het relaas van de feiten.

Het voorval is gebeurd om 19.30 uur. De bliksem sloeg in op het tractieonderstation dat via de bovenleidingen de stroom voor de tractie van de treinen levert. Oorspronkelijk was er op lijn 36 Brussel-Leuven-Tienen nog treinverkeer mogelijk. Omstreeks 20.15 uur was ook dat niet meer mogelijk en vanaf dan is het treinverkeer in Leuven volledig onderbroken.

Mevrouw Somers, ik antwoord nu op uw vragen.

**01.01** Ine Somers (Open Vld): Le 14 mai dernier, les abords de la gare de Louvain ont été frappés par la foudre, ce qui a perturbé sérieusement le trafic ferroviaire. Comment la SNCB y a-t-elle réagi? A-t-elle su tout de suite combien de temps durerait cette perturbation? Comment a-t-elle communiqué à ce sujet avec les voyageurs? Leur a-t-elle proposé suffisamment d'itinéraires bis? Dispose-t-elle d'un plan de secours pour pallier de telles situations? Est-il exceptionnel ou habituel que la foudre frappe avec une telle force? Combien d'incidents de ce type se sont-ils produits au cours des dernières années?

**01.02** **Steven Vanackere**, ministre: Le 14 mai à 19h30, la foudre est tombée sur la sous-gare de traction de Louvain. Les convois ont pu circuler sur la ligne Bruxelles-Louvain-Tirlemont jusqu'à 20h15 mais plus ensuite.

Des procédures standard ont été définies pour de telles situations, qu'il s'agisse de la réparation des

De technische diensten werden onmiddellijk verwittigd. Zij zijn snel ter plaatse gekomen om de schade te evalueren en de stroomvoorziening te herstellen. Dat is om 21.50 uur uiteindelijk gelukt.

Aan de treinreizigers werd in eerste instantie in het station Leuven gecommuniceerd dat het treinverkeer onderbroken was en dat de technische diensten alles in het werk stelden om de stroomtoevoer te herstellen. Deze mededeling werd omgeroepen en stond eveneens op de schermen vermeld. Even later werd ook de oorzaak van de onderbreking medegedeeld. De reizigersdispatching heeft ook onmiddellijk aan de treinbegeleiders en aan de onderstationschefs op de perrons van de betrokken treinen en stations de nodige informatie doorgegeven.

Voor de reizigers werd een busdienst tussen Haacht en Leuven geregeld. De reizigers in Aarschot en Leuven werden naar de voorziene bussen van De Lijn verwezen. Sommige treinen werden omgeleid.

Ik kan u inderdaad bevestigen dat voor dergelijke situaties standaardprocedures bestaan voor het verwittigen en inzetten van de technische ploegen, voor de organisatie van het treinverkeer en voor het inzetten van vervangend busvervoer in geval van incidenten of storingen.

Toch kan uiteraard nooit helemaal worden vermeden dat naargelang de aard, de plaats en de ernst van het incident, het herstel van de normale treindienst een bepaalde tijd in beslag neemt.

Dan kom ik op uw laatste vraag over de uitzonderlijkheid van zo'n blikseminslag en het aantal soortgelijke incidenten. Uiteraard zijn blikseminslagen en hevig onweer op zich niet uitzonderlijk, maar in sommige gevallen veroorzaken ze ook storingen of schade aan de spoorweginfrastructuur. In 2008 deden zich 23 dergelijke incidenten voor, waarvan 3 met zeer ingrijpende gevolgen, namelijk op 2 juni, 2 juli en 7 augustus.

Wanneer de blikseminslag de elektrische stroomvoorziening treft of veiligheidsinfrastructuur raakt, zijn de gevolgen voor de stiptheid van het treinverkeer meestal aanzienlijk, zoals u uiteraard goed hebt begrepen.

**01.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik had het wel verwacht, maar ik wou toch nog eens horen dat er in dergelijke noodsituaties bij de NMBS zeker en vast bepaalde procedures bestaan om daarop te reageren.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**02 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evolutie van de schuld bij de NMBS" (nr. 13512)**

**02 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évolution de la dette de la SNCB"**

dommages, de l'information aux voyageurs ou de la mise en place de solutions de rechange. Malgré tout, il s'écoule un certain temps avant que les choses reprennent normalement leur cours.

Les services techniques ont été informés sur-le-champ. Ils sont arrivés rapidement sur place et ont pu rétablir l'alimentation pour 21h50.

En gare de Louvain, les voyageurs ont été informés par des annonces sonores et sur écran que le trafic était interrompu et que les services techniques s'efforçaient de rétablir la circulation. La cause du problème a également été précisée après un certain temps. Le dispatching voyageurs a fourni l'information nécessaire aux accompagnateurs de train et aux sous-chefs de gare.

Un service de bus a été organisé entre Haacht et Louvain. Les voyageurs ont été invités à se tourner vers le service de De Lijn à Aarschot et à Louvain. Certains trains ont été détournés.

En 2008, 23 incidents analogues se sont produits dont trois ont eu d'importantes implications: le 2 juin, le 2 juillet et le 7 août. Lorsque la foudre frappe l'alimentation en électricité ou les équipements de sécurité, cela perturbe considérablement la ponctualité du trafic, dans la plupart des cas.

**01.03 Ine Somers** (Open Vld): Je me réjouis d'entendre confirmer par le ministre l'existence de procédures pour pareilles situations d'urgence.

(n° 13512)

**02.01 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de evolutie van de schuld bij de NMBS.

Volgens de NMBS is de netto geconsolideerde schuld van de groep gestabiliseerd en zelfs lichtjes gedaald tot 2.215,3 miljoen euro. In 2007 was dat nog 2.594,5 miljoen euro.

Nochtans had het Rekenhof in zijn verslag van vorig jaar over de federale financieringen van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-holding geconcludeerd dat wat betreft de commerciële sector, die toch wel het grootste deel van de schuld voor zijn rekening neemt, niet de ruimte bestaat om die voorwaarden te vervullen. Die voorwaarden zijn voldoende geldstromen genereren bovenop de financieringsbehoeften voor investeringen.

Daarom stel ik u volgende vragen, mijnheer de minister. Hoe verklaart u de afbouw van de schuld van de NMBS-groep? Is de afbouw structureel? Heeft hiervoor een herschikking van de schuld tussen de verschillende entiteiten plaatsgevonden? Is er ook een afbouw van de zogenaamde commerciële schuld? Zo ja, hoe is dat mogelijk gezien de conclusies van het Rekenhof?

**02.02 Minister Steven Vanackere:** Mevrouw Somers, ik begin met te vermelden dat enkele cijfers die u aanhaalde, lichte foutjes bevatten, kwestie om in het verslag de juiste cijfers te vermelden. De globale schuld op 31 december 2007 bedroeg 2.593,5 miljoen euro en de globale schuld op 31 december 2008 bedroeg 2.415,3 miljoen euro.

De schuld van de NMBS-groep is dus niet verminderd met zo'n 379,2 miljoen, maar wel met 178,2 miljoen. Het blijft uiteraard nog altijd een afbouw van de schuld.

Hoe kunnen wij dat verklaren? Wel, dankzij de bedrijfsresultaten en de positieve evolutie van het bedrijfskapitaal van de NMBS-groep kon de geconsolideerde schuld in de betrokken periode dalen met 178,2 miljoen. Die vermindering van de schuld is te verklaren door onder andere een positief effect van de operationele cashflow, ten belope van 119 miljoen, waartegenover 275,3 miljoen aan investeringen staat, die uiteraard een negatieve impact hebben op de schuldpositie. Voorts staat de behoefte aan bedrijfskapitaal in voor een positief effect, in de zin dat zij bijdraagt tot de vermindering van de schuld, want de behoefte aan bedrijfskapitaal evolueerde naar 282,9 miljoen. Ten slotte staat de schuld buiten balans in voor een positief effect van 51,6 miljoen. Wanneer u daar de juiste plus- en mintekens bij zet, komt u uit bij een totale vermindering van de schuld van 178,2 miljoen.

Kortom, het is een gevolg van de operationele cashflow, de behoefte aan bedrijfskapitaal en de schuld buiten balans, die alle evolueren in de richting van een vermindering van de schuld. Daartegenover staan

**02.01 Ine Somers** (Open Vld): Selon la SNCB, la dette nette consolidée du groupe est stabilisée et a même diminué à quelque 2,2 milliards d'euros, contre près de 2,6 milliards d'euros en 2007. Néanmoins, la Cour des comptes avait conclu dans son rapport de l'année dernière que le secteur commercial, qui représente la majeure partie de la dette, n'avait pas la marge permettant, en sus des financements à assurer pour les investissements, de générer des flux financiers suffisants pour le désendettement.

Comment le ministre explique-t-il cette diminution de la dette? S'agit-il d'une diminution structurelle? A-t-on opéré à cette fin un réaménagement de la dette entre les différentes entités? La dette commerciale a-t-elle aussi décliné ou l'évolution favorable se limite-t-elle à la dette publique?

**02.02 Steven Vanackere,** ministre: Les chiffres fournis par Mme Somers ne sont pas tout à fait exacts. La dette globale s'élevait à 2.593,5 millions d'euros au 31 décembre 2007 et à 2.415,3 millions d'euros au 31 décembre 2008. La dette a donc diminué de 178,2 millions d'euros.

Ce résultat positif est attribuable à l'effet positif du *cash-flow* opérationnel de 119 millions d'euros, au besoin croissant de fonds de roulement qui s'est monté à 282,9 millions d'euros ainsi qu'à l'effet positif de la dette hors bilan d'un montant de 51,6 millions d'euros. D'autre part, les investissements s'élèvent à 275,3 millions d'euros.

Les dettes entre les diverses entités n'ont pas été réajustées. La réduction de la dette n'est pas structurelle dans la mesure où la poursuite de la réduction annuelle de la dette est peu probable. À la

investerings ten belope van 275,3 miljoen euro.

Over het structurele aspect van de schuldafbouw, kan ik u het volgende zeggen. Er heeft geen herschikking van de schuld tussen de entiteiten plaatsgevonden. Dat zou trouwens geen effect hebben op de geconsolideerde schuld.

De afbouw is niet structureel in de zin dat er jaarlijks een verdere afbouw van de schuld te verwachten zou zijn. De sterke daling van de activiteiten in de goederensector vanaf het derde kwartaal van 2008 en de budgettaire maatregelen bij de NMBS – een alternatieve financiering ter waarde van 146 miljoen voor de aankoop van materieel – plus de investeringen bij Infrabel met eigen cashmiddelen ter waarde van 200 miljoen, zullen opnieuw tegen eind 2009 de schuld doen toenemen.

Wat uw derde en vierde vraag betreft, kan ik u volmondig bevestigen dat het hier een afbouw van de publieke schuld betreft. De commerciële schuld is toegenomen.

**02.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Mijn cijfers waren gebaseerd op een persartikel van de NMBS-groep zelf. Ik ben blij te vernemen dat de schuldafbouw die werd gerealiseerd groter is dan ik hier initieel naar voren had gebracht.

Het is echter duidelijk dat het niet structureel is en dat de schuld van de NMBS in de toekomst nog steeds goed in de gaten moet worden gehouden.

**02.04 Minister Steven Vanackere:** Absoluut. En het feit dat er in de pers verkeerde cijfers worden aangehaald, mag mij er niet van weerhouden de juiste cijfers mee te delen aan het Parlement.

**02.05 Ine Somers** (Open Vld): Ik dank u voor de rechtzetting.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le billet 'Seniors'" (n° 13544)**

**03 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het seniorenbiljet" (nr. 13544)**

**03.01 Carine Lecomte** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, depuis plusieurs années, la SNCB a lancé le billet "Seniors". Ce titre de transport permet aux personnes âgées de plus de 65 ans de bénéficier de tarifs de train avantageux. Ainsi, pour les voyageurs rentrant dans la catégorie seniors, un aller-retour en Belgique ne coûte, sous certaines conditions, que 5 euros.

Ce type de billet comprend différentes restrictions. Il n'est valable qu'après 9.00 heures du matin en semaine. En outre, de la mi-mai à la mi-septembre, le tarif "Seniors" n'est pas d'application durant les week-ends.

Pour les habitants de certaines provinces excentrées du nord et du

suite de la forte baisse des activités dans le secteur du fret depuis le troisième trimestre 2008, du financement alternatif de 146 millions d'euros pour l'achat de matériel et de l'injection de liquidités à hauteur de 200 millions d'euro pour financer des investissements au sein d'Infrabel, la dette augmentera fin 2009.

Il s'agit en l'espèce d'une réduction de la dette publique. La dette commerciale a augmenté.

**02.03 Ine Somers** (Open Vld): Mes chiffres étaient basés sur un article de presse du groupe SNCB. Nous nous réjouissons de la réduction de la dette, bien qu'elle ne soit pas structurelle. Il convient donc de rester vigilants quant à l'évolution de cette dette.

**03.01 Carine Lecomte** (MR): Met het seniorenbiljet van de NMBS kunnen 65-plussers voor vijf euro een heen- en terugreis in België maken. Het biljet is doordeweeks echter pas na 9 uur 's morgens geldig en van medio mei tot medio september geldt het tarief niet in het weekend. Die voorwaarden beperken het gebruik van dat biljet aanzienlijk.

65-plussers kunnen daardoor niet

sud du pays, ces différentes limitations sont particulièrement dommageables. En effet, la seule possibilité d'utilisation en semaine après 9.00 heures de ce type de billet en limite largement l'utilisation.

En ce qui concerne les événements culturels, artistiques et autres fêtes populaires, c'est durant les week-ends de la période estivale que leur diversité et leur multiplicité sont les plus importantes. De par l'impossibilité d'utiliser le billet "Seniors" à ce moment-là, les personnes de plus de 65 ans se voient restreintes dans l'accès à ces manifestations.

Monsieur le ministre, vous avez déjà été interrogé à ce sujet et avez répondu que vous n'envisagiez pas d'apporter des modifications à ce dispositif. Ne défendant pas l'abolition totale des restrictions, je pense cependant qu'il est possible de rendre l'utilisation du billet "Seniors" plus flexible. C'est pourquoi, je me permets de vous questionner.

Disposez-vous de chiffres quant au taux de remplissage des trains du week-end durant la période estivale? Qu'en est-il de la possibilité de modifier le dispositif et de rendre possible l'utilisation du billet "Seniors" durant certains week-ends de la période estivale?

**03.02 Steven Vanackere**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, votre sourire me fait dire que point n'est besoin d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer. Vous faites en effet allusion à la position que j'ai déjà adoptée dans le passé au sujet de cette problématique.

Je vais d'abord répondre à votre première question avant d'entrer dans le détail.

Durant la période estivale, le taux de remplissage des trains est très variable et, par conséquent, difficilement prévisible, principalement en raison des variations climatiques. En fait, il suffit de regarder la météo; si le temps n'invite pas à faire le voyage, les trains ne seront pas remplis. Malheureusement, la SNCB ne peut pas tenir compte de ces prédictions de façon structurelle. En outre, lors de l'organisation d'événements particuliers, des renforts de matériel sont généralement mis en place afin de répondre aux besoins du plus grand nombre de personnes possible.

Je confirme que je n'envisage pas d'apporter des modifications aux conditions d'utilisation du billet "Seniors", aux conditions horaires ou encore à la période allant du 15 mai au 15 septembre, période durant laquelle l'utilisation de ce billet n'est pas autorisée pendant les week-ends. Il faut se rendre compte que le tarif "Seniors" est un produit typique "heures creuses". En d'autres termes, il a été créé afin de stimuler le voyage durant les périodes creuses, les périodes durant lesquelles les autres voyageurs ne l'utilisent pas. Ce produit est destiné à un public qui peut voyager pendant les heures creuses quand un bon service et notamment un nombre suffisant de places assises peuvent être garantis.

Pour le dire en boutade qui ne va peut-être pas satisfaire ni plaire, il est évident que chaque Belge a le droit, en payant le tarif plein, d'utiliser les services du train. On propose donc un tarif plus favorable en posant la condition de remplir des sièges inoccupés qui resteraient vides dans le cas contraire. Tel est le grand paradoxe qui nous

van dat tarief gebruikmaken om aan culturele of kunstevenementen en volksfeesten deel te nemen.

Wat is de bezettingsgraad van de treinen in de zomerweekends? Zouden de gebruiksbeperkingen ten aanzien van het seniorenbiljet niet moeten worden versoepeld tijdens de weekends in de zomerperiode?

**03.02 Minister Steven Vanackere:** Tijdens de zomer is de treinbezettingsgraad erg ongelijkmatig - vooral wegens de weersomstandigheden - en dus moeilijk voorspelbaar.

Wanneer er bijzondere evenementen worden georganiseerd, wordt het aanbod doorgaans uitgebreid om aan de noden van zoveel mogelijk mensen te voldoen.

Ik ben niet van plan om de gebruiksvoorwaarden voor het seniorenbiljet te wijzigen. Het is een typisch product voor de daluren, dat bestemd is voor een publiek dat een goede dienstverlening wil en in het bijzonder over voldoende zitplaatsen wil beschikken. Elke Belg die het volle tarief betaalt, heeft het recht om de trein te nemen. Het voordeeltarief wordt aangeboden met de bedoeling dat zitplaatsen zouden worden bezet die anders leeg zouden blijven.

gênera toujours quand on veut être "gentil" avec ce public!

Indépendamment des renforts de matériel dont question ci-dessus, il arrive que le nombre de places assises libres sur certaines lignes durant la période estivale soit limité.

La destination favorite des seniors est la Côte belge; ce n'est pas une surprise! Comme vous le savez certainement, pendant les week-ends de la période estivale, les trains à destination de la Côte belge sont toujours fortement occupés.

En outre, durant l'été, les trains du week-end sont généralement plus remplis, car certains voyageurs partent en excursion.

Voilà, madame, la réponse que j'avais à vous apporter. J'espère que les seniors comprendront aussi que cet effort de tarification, dont ne profitent pas tous les Belges qui utilisent pourtant le train pour leurs déplacements, est accordé en contrepartie d'une réalité: sans ce tarif, des sièges resteraient vides. Mais lorsqu'une concurrence avec d'autres passagers qui ont droit à un service correct apparaît, il faut admettre qu'encourager l'utilisation du train via des tarifs préférentiels engendre un problème de déséquilibre entre l'offre et la demande.

**03.03 Carine Lecomte (MR):** Monsieur le ministre, je vous comprends bien, mais entre-temps, j'ai eu accès à des chiffres globaux concernant le trafic des voyageurs pour les années 2006, 2007 et 2008. Force est de constater que c'est durant les mois de juillet et d'août que le nombre de voyageurs est le moins important, d'où ma réflexion. J'ai ces chiffres sous les yeux et ils sont assez évocateurs.

**03.03 Carine Lecomte (MR):** Ik heb hier de globale cijfers voor de jaren 2006, 2007 en 2008, en daaruit blijkt dat het aantal reizigers het laagst is in juli en in augustus.

Vous dites que les seniors doivent comprendre, mais ils ont le droit de se rendre à l'endroit de leur choix. J'ose une image: c'est comme si vous faisiez un magnifique cadeau à quelqu'un, mais en l'avertissant qu'il ne pourrait conserver que l'emballage. C'est un peu la situation telle que les seniors la ressentent!

Men zou kunnen zeggen dat men de senioren een cadeau geeft, maar dat zij eigenlijk alleen de verpakking mogen houden!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Questions jointes de**

- Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la pérennité de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13545)
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13584)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des ateliers de la SNCB à Stockem" (n° 13671)
- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la position de la SNCB concernant l'atelier de Stockem" (n° 13675)

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voortbestaan van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem" (nr. 13545)
- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem" (nr. 13584)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

**Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen te Stockem" (nr. 13671)**

**- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het standpunt van de NMBS met betrekking tot de werkplaats te Stockem" (nr. 13675)**

La **présidente**: En l'absence de M. Gilkinet, sa question n° 13671 est supprimée. La question n° 13584 de M. Perpète est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: In afwezigheid van mevrouw Gilkinet vervalt haar vraag nr. 13671. De vraag nr. 13584 van de heer Perpète wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**04.01 Carine Lecomte (MR)**: Monsieur le ministre, ce mercredi 3 juin, les députés fédéraux luxembourgeois ont été conviés à une conférence de presse organisée en front commun par la CSC Transcom et la CGSP sur le devenir de l'atelier de Stockem, conférence au cours de laquelle chaque délégué a exprimé sa crainte de voir diminuer la charge de travail y afférente avec, comme corollaire, le licenciement de membres du personnel.

Et d'évoquer la réduction du trafic marchandises inhérente à la crise économique mondiale et, dans la foulée, le dessein de B-Cargo de regrouper l'entretien des locomotives type 20, à Anvers, jusque-là pourtant assuré à Stockem. Et de souligner également que la réélectrification d'une partie de la ligne 162 Jemelle-Luxembourg, avec un échelonnement des travaux jusqu'en 2016, mais déjà achevée en 2009 sur le territoire grand-ducal, limitera à Arlon les trains IC conduits par les locomotives de type 13 ou automotrices AM 96, vouées ipso facto à disparaître.

En conséquence, la pérennité de l'atelier de Stockem ne sera assurée que par le renouvellement du matériel roulant qui pourrait être constitué d'une partie des nouvelles locomotives Desiro (sur lesquelles le personnel de Stockem est tout à fait à même d'effectuer les entretiens et autres réparations) acquises par la SNCB pour être affectées au trafic RER, mais pouvant circuler sur tout le territoire et qui permettraient d'acheminer en continu les voyageurs jusqu'à Luxembourg.

Monsieur le ministre, la SNCB a récemment commandé du nouveau matériel pour des montants très importants, notamment 305 Desiro auprès de Siemens. L'affectation de l'entretien de ce nouveau matériel a-t-elle déjà été décidée? Si oui, pouvez-vous nous communiquer la répartition entre les différents ateliers? Si non, pouvez-vous nous transmettre les critères utilisés pour définir la répartition de la charge d'entretien entre les différents ateliers? Comme pour les investissements en infrastructure, y a-t-il une clé de répartition (formelle ou informelle) entre le Nord et le Sud du pays de l'affectation de la charge de travail des ateliers?

Enfin, une partie de ce matériel pourrait-elle circuler au Sud du pays?

**04.01 Carine Lecomte (MR)**: Gelet op het afnemende volume van het goederenvervoer, de plannen van B-Cargo om de locomotieven van het type 20 alleen nog in Antwerpen te laten onderhouden, de herelektrificatie van een deel van lijn 162 en het verdwijnen van de locomotieven van type 13 en van de AM 96-motorstellen maken het ACV Transcom en de ACOD zich zorgen over de toekomst van de werkplaats in Stockem. In dat verband nodigden ze op 3 juni de Luxemburgse federale parlementsleden uit.

Enkel de vernieuwing van het rollend materieel zou het voortbestaan van die werkplaats kunnen verzekeren. Het personeel van de werkplaats in Stockem zou perfect in staat zijn om herstellingen uit te voeren aan de nieuwe Desirolocomotieven die bestemd zijn voor het GEN, maar die op het hele grondgebied zouden kunnen rijden en zonder onderbreking reizigers naar Luxemburg zouden kunnen voeren.

Werd er al een beslissing genomen met betrekking tot de werkplaats voor het onderhoud van dat nieuwe materieel? Hoe zal het werk tussen de verschillende werkplaatsen worden verdeeld? Wordt er gewerkt met een verdeelsleutel tussen het noorden en het zuiden van het land?

Zal een deel van dat materieel eventueel in het zuiden van het land rijden?

**04.02 Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, après le front commun syndical, nous assistons au front commun politique de la communauté luxembourgeoise de Belgique, qui vous interroge sur l'avenir de l'atelier de Stockem.

Selon la SNCB, le trafic marchandises B-Cargo doit être restructuré dans l'objectif d'une réduction des coûts de maintenance du matériel roulant. L'atelier de Stockem, comme d'autres ailleurs dans le pays, pourrait en faire les frais. Alors que certaines locomotives vont être mises hors service, d'autres, de type 20, actuellement entretenues à Stockem, vont être rapatriées vers Anvers pour leur entretien. On peut dès lors comprendre que les travailleurs actuellement occupés dans le dernier atelier de réparation de la province de Luxembourg craignent des réductions de charges de travail.

Par ailleurs, des travaux de réélectrification de la ligne 162 de Jemelle à Luxembourg, avec le changement de tension passant des 3.000 volts continus en 25.000 alternatif, sont planifiés de 2009 à 2016 en phases successives. Nos voisins luxembourgeois prévoient également la modification de leur réseau, avec pour conséquence que les trains IC de la ligne 162 seraient limités à Arlon et ne pourraient plus circuler en territoire luxembourgeois. Le matériel roulant, les locomotives de type 13 et automotrices AM 96, ne serait alors plus utilisé et disparaîtrait également des charges de travail de l'atelier de Stockem. Les 150 membres de cet atelier craignent donc véritablement pour leur avenir.

Toutefois, nous apprenons que 305 nouveaux engins pour le trafic RER vont être mis en circulation et, dès lors, leur entretien pourrait aisément se faire à Stockem.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'informer de la position de la SNCB en ce qui concerne l'atelier de Stockem?

Je sais que la direction de la SNCB a réalisé une étude afin de connaître l'impact de ces mesures sur l'évolution des charges des différents ateliers. Qu'en est-il? Que prévoit cette étude pour l'atelier de Stockem?

Pouvez-vous m'informer de la répartition des nouveaux plans de charges?

Envisagez-vous de confier l'entretien des nouveaux engins destinés au trafic RER à l'atelier de Stockem?

Que va représenter cette réduction des charges en termes de volume de travail?

Des emplois sont-ils directement menacés à Stockem?

**04.03 Steven Vanackere**, ministre: Madame la présidente, je vais certainement décevoir une nouvelle fois mes collègues avec cette réponse. En effet, par rapport à la situation décrite dans la réponse à M. Gilkinet en commission le 3 juin dernier, aucun élément nouveau n'est intervenu dans ce dossier.

Je répète que la SNCB étudie – ce n'est pas prendre une décision, ce

**04.02 Josy Arens** (cdH): Bepaalde locomotieven zullen buiten dienst worden gesteld en andere, van het type 20, zullen voor onderhoud naar Antwerpen worden gebracht. De werknemers van de laatste herstellingswerkplaats in de provincie Luxemburg vrezen dat het werk voor hen zal afnemen.

Door de herelektrificatie van lijn 162 tussen Jemelle en Luxemburg en de aanpassing van het net door onze Luxemburgse burens zouden de IC-treinen op lijn 162 tot Aarlen worden beperkt. Het thans gebruikte rollend materieel zou daardoor niet meer in de tractiewerkplaats te Stokkem (150 werknemers) worden onderhouden.

Wat is het standpunt van de NMBS met betrekking tot de werkplaats in Stokkem? Staan er banen op de tocht?

De NMBS heeft een studie uitgevoerd omtrent de gevolgen van die maatregelen voor de opdrachten van de onderscheiden werkplaatsen. Hoe staat het daarmee? Kunt u me de nieuwe verdeling van de opdrachten meedelen?

Overweegt u het onderhoud van de 305 nieuwe motorstellen voor het GEN aan de werkplaats in Stokkem toe te wijzen?

**04.03 Minister Steven Vanackere:** Ik vrees dat ik u moet teleurstellen. Ten opzichte van de situatie die op 3 juni jongstleden in de commissie werd geschetst, in het antwoord op de vraag van de heer Gilkinet, kunnen er geen nieuwe gegevens

n'est pas non plus ne rien faire: étudier c'est étudier – l'impact des mesures faisant partie de la restructuration du secteur marchandises sur l'évolution des charges d'entretien des différents ateliers dont celui de Stockem. Aucune décision n'est intervenue quant à la future répartition du matériel roulant parmi ces ateliers. Tout ce qui est examiné peut éventuellement prêter à une certaine inquiétude, je le comprends. Mais d'un autre côté, il m'est difficile d'en dire davantage: les différents scénarios sont à l'étude, ni plus ni moins.

Quant à vos questions précises, la première tranche des 95 automotrices Desiro sera affectée à l'atelier de Charleroi. Pour l'affectation des deux autres tranches, aucune décision n'a encore été prise.

Madame Lecomte, je confirme en outre qu'il n'y a pas de clé de répartition. Le choix de la localisation des ateliers pour l'entretien du matériel roulant dépendra du plan de transport et de l'affectation dudit matériel sur les différentes lignes du réseau. La possibilité de voir rouler une partie de ce matériel au Sud du pays est à l'examen et la réponse dépendra du plan de transport.

Au sujet des éléments de réponse livrés le 3 juin et auparavant, à d'autres occasions, je n'ai rien de neuf à ajouter.

in dat dossier worden gemeld.

De NMBS bestudeert de impact van de maatregelen in het kader van de herstructurering van de sector van het goederentransport op de evolutie van de onderhoudsopdrachten van de verschillende werkplaatsen. Er werd geen enkele beslissing genomen over de toekomstige verdeling van het rollend materieel over die werkplaatsen. Ik begrijp de bezorgdheid, maar ik kan geen aanvullende informatie verschaffen.

De eerste schijf van 95 Desiromotorstellen zal worden toegewezen aan de werkplaats in Charleroi. De beslissing over de toekenning van de twee andere schijven is nog niet gevallen.

Er is geen verdeelsleutel. De keuze van de werkplaats voor het onderhoud van het rollend materieel zal afhangen van het vervoersplan en de verdeling over de verschillende lijnen van het spoorweginet. De mogelijkheid om een deel van dat materieel in het zuiden van het land te laten rijden, wordt onderzocht.

**04.04 Carine Lecomte (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie. Nous sommes donc dans l'expectative. Peut-on envisager un délai pour l'affectation des deux tranches restantes? Je vous demanderai de tenir compte du fait que les travailleurs de l'atelier de Stockem ont le savoir-faire pour entretenir et réparer le nouveau matériel roulant, à savoir les locomotives Desiro.

Il faut tenir ceci à l'œil, de manière à ce que l'atelier de Stockem ne soit pas lésé lors de la répartition du matériel roulant.

**04.05 Josy Arens (cdH):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Bien entendu, mieux vaut prévenir que guérir! C'est d'ailleurs pour cette raison que nous ne cessons de vous rappeler le problème que nous vivons là-bas. Les syndicats ont très bien fait de nous sensibiliser à cette problématique. Toutefois, si l'entretien de 95 Desiro a déjà été attribué à Charleroi, l'entretien du reste du matériel roulant ne le sera que prochainement. Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager à défendre l'atelier de Stockem lors de ces futures attributions?

**04.06 Steven Vanackere, ministre:** Monsieur Arens, je m'engage à transmettre clairement ce qui s'est dit ici à tous ceux qui doivent l'entendre mais je ne peux faire plus.

**04.04 Carine Lecomte (MR):** Is het mogelijk een termijn op te geven voor de toewijzing van de twee resterende schijven? De arbeiders in de werkplaats van Stkkem hebben de knowhow in huis om het onderhoud van de Desiromotorstellen te verzekeren.

**04.05 Josy Arens (cdH):** Mijnheer de minister, kan u beloven dat u het bij de komende toewijzingen zal opnemen voor de werkplaats te Stokkem?

**04.06 Minister Steven Vanackere:** Ik beloof dat ik uw boodschap duidelijk aan de betrokken

En conséquence, si vous m'interrogez à nouveau la semaine prochaine, ma réponse risque d'être encore plus brève que les deux fois précédentes. Cependant, je vous le dis sans cynisme ni ironie; si l'objectif était de rappeler clairement certaines choses et de sensibiliser le ministre de tutelle sur le fait que certains intérêts vont au-delà d'une logique d'efficacité, vous pouvez considérer votre mission comme réussie. Néanmoins, je ne peux m'engager davantage.

**04.07 Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je vous invite à visiter l'atelier de Stockem, afin que vous puissiez vous rendre compte de l'expertise, du savoir-faire et du courage des travailleurs. Si nous nous battons ainsi, c'est pour tenter d'assurer un avenir à cet atelier de Stockem qui, pendant des décennies pour ne pas dire des siècles, a fait vivre de nombreuses familles du pays d'Arlon.

Comme vos deux prédécesseurs se sont tous deux rendus dans le Sud-Luxembourg, j'espère que vous ferez de même dans les prochaines semaines. Vous êtes le bienvenu!

**04.08 Steven Vanackere**, ministre: Je vous remercie pour l'invitation.

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

La **présidente**: La question n° 13564 de M. Gilkinet est reportée. La question n° 13596 de Mme Musin, qui est jointe à celle de M. Doomst, est transformée en question écrite.

instanties zal doorgeven. Meer kan ik echter niet doen. Als het uw bedoeling was de voogdijminister erop attent te maken dat efficiëntie soms moet wijken voor andere belangen, dan heeft u uw doel bereikt.

**04.07 Josy Arens** (cdH): Ik nodig u uit de werkplaats van Stokkem te bezoeken, zodat u persoonlijk kan vaststellen hoeveel knowhow daar aanwezig is.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13564 van de heer Gilkinet wordt uitgesteld. Vraag nr. 13596 van mevrouw Musin is omgevormd in een schriftelijke vraag.

#### **05 Questions jointes de**

- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau système de billet sans papier présenté le 4 juin dernier par la SNCB" (n° 13596)

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la carte d'identité électronique utilisée comme billet de train" (n° 13654)

#### **05 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Linda Musin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe ticketsysteem zonder papier dat op 4 juni jongstleden door de NMBS werd voorgesteld" (nr. 13596)

- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de E-id als treinticket" (nr. 13654)

**05.01 Michel Doomst** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS heeft onlangs een nieuw ticketsysteem zonder papier gelanceerd. Vooruitziend is dat een heel goede zaak, temeer daar dit systeem de reizigers de mogelijkheid biedt om hun identiteitskaart als vervoerbewijs te gebruiken. Concreet betekent dit dat de reiziger voortaan een vervoerbewijs kan kopen op de website van de NMBS en dat vervoerbewijs automatisch kan versturen naar zijn elektronische identiteitskaart, zonder het te moeten afdrukken.

Dat systeem blijkt goed te werken, en dat is heel positief voor het benutten van de nieuwe elektronische identiteitskaart, maar – en dat

**05.01 Michel Doomst** (CD&V): La SNCB a lancé récemment un nouveau système de tickets sans papier, dans le cadre duquel les voyageurs utilisent leur carte d'identité électronique (eID) comme titre de transport. Le système fonctionne correctement, mais il semble que tous les accompagnateurs de train ne le connaissent pas.

is toch wel een probleem - niet alle treinbegeleiders blijken op de hoogte te zijn van het nieuwe systeem.

Mijnheer de minister, ik wilde u vragen om eventueel nog wat toelichting te geven over die recente methodiek.

Op welke manier zullen uiteindelijk toch de treinbegeleiders met het nieuwe systeem vertrouwd worden gemaakt?

Hoe verloopt het valideren in concreto? Kan dit gebeuren in een heel korte tijdspanne?

**05.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Doomst, bedankt dat u mij de kans geeft om daar meer uitleg bij te geven.

Natuurlijk, klanten van de NMBS hebben eigenlijk al jaren de kans om hun ticket aan te schaffen via de website [www.nmbs.be](http://www.nmbs.be). Die mogelijkheid bestaat al lang. Wanneer men langs die weg bestelt en ook afrekent, dan kan men vandaag enkel door het printen van de gegevens op een A4'tje een document in handen hebben.

De huidige innovatie is dat de aankoop papierloos tot een goed einde kan worden gebracht. Graag leg ik daarover een aantal dingen uit.

Inzake het gebruik van de elektronische identiteitskaart e-ID moet het onderscheid worden gemaakt tussen de aankoop van het vervoerbewijs en de controle ervan. De aankoop gebeurt via de online verkoopmodule op de website [www.nmbs.be](http://www.nmbs.be). Daar kan voortaan worden gekozen voor een "zonder papier"-optie. Dan gebeurt een en ander via de elektronische identiteitskaart.

Het volstaat om de reiswensen te bepalen, dus de reisweg, de datum, de klasse waarin men wil reizen, en enkele persoonlijke gegevens in te voeren, zoals naam en rijksregisternummer. Na betaling, die op dezelfde manier gebeurt als al sinds enkele jaren voor de papieren versie, krijgt de klant een bevestigingsmail. Het vervoersbewijs wordt dan automatisch geregistreerd als aangekocht via de elektronische identiteitskaart en wordt in een databestand opgeslagen dat naar de computer van de treinbegeleiders wordt gestuurd. Dat is snel, eenvoudig en natuurlijk ook duurzaam, want men hoeft minder papier te gebruiken. Het risico om een ticket te vergeten of te verliezen, wordt zo natuurlijk ook geminimaliseerd.

Ik wil toch opmerken dat het systeem alleen werkt voor de gewone treinbiljetten, niet voor B-dagtrips of om treinkaarten te verlengen. Ook niet vergeten, dat dit naast en complementair aan het MOBIB-systeem gebruikt wordt. Daar waar MOBIB eerst en vooral zijn nut zal hebben voor reizigers die meer in het geabonneerde circuit zitten, is het duidelijk dat de e-ID vooral als doelstelling heeft om de wat meer occasionele gebruiker ook een kans te geven om zijn aankoop via het internet te doen, om vervolgens de aankoop te kunnen aantonen mits een eenvoudig gebruik van zijn identiteitskaart.

Wanneer de treinbegeleider voor de controle in de trein langskomt, volstaat het om de elektronische identiteitskaart te overhandigen, die gelezen kan worden door de IBIS-computer van de treinbegeleider. Via interne informatiekkanalen, namelijk een infobericht en een mail op hun IBIS-computer, krijgen de treinbegeleiders dan de nodige

Le ministre peut-il fournir des explications à propos de ce système? Comment familiarisera-t-on les accompagnateurs avec ce système? Quelle est la procédure de validation?

**05.02** **Steven Vanackere**, ministre: Les clients de la SNCB peuvent se procurer des billets par le biais du site internet [www.sncb.be](http://www.sncb.be) depuis plusieurs années déjà et imprimer les données sur un feuillet A4. Le nouveau système permet de procéder à l'achat sans papier du premier au dernier stade de l'opération. L'achat du titre de transport s'effectue par le biais du module de vente en ligne sur le site [www.sncb.be](http://www.sncb.be), qui permet dorénavant d'opérer le choix de la version "sans papier". Les opérations se déroulent au moyen de la carte d'identité électronique (eID). Après le paiement, qui s'effectue de la même manière que dans la version avec papier, le client reçoit un courriel de confirmation. Le titre de transport est automatiquement enregistré comme billet acheté par le biais de la carte d'identité électronique et stocké dans une base de données qui est envoyée vers l'ordinateur des accompagnateurs de train. C'est une solution permanente, qui diminue considérablement, par ailleurs, le risque de perte ou d'oubli des billets. Le système fonctionne seulement pour les billets de train normaux, pas pour les B-excursions ni pour prolonger les cartes-train. Il sera utilisé en plus du système MOBIB.

Il suffit de présenter sa carte d'identité électronique lors du passage du contrôleur, qui pourra lire l'eID grâce à son ordinateur IBIS. Aucune donnée n'est "chargée" sur l'eID. Celle-ci permet simplement à

informatie. Het is niet zo dat op de identiteitskaart iets wordt geladen waaruit blijkt dat u bijvoorbeeld van Brussel naar Oostende aan het reizen bent. Wel laat de identiteitskaart aan de treinbegeleider toe om een bestand te consulteren waaruit blijkt dat de klant wel degelijk die aankoop heeft verricht.

Men hoeft dus niet bang te zijn dat de identiteitskaart met allerlei informatie wordt volgestopt. Het is meer de sleutel die de treinbegeleider toelaat om vast te stellen dat de aankoop is geregistreerd en die aankoop dus wel degelijk is gebeurd.

Ik was ondertussen al op uw tweede vraag aan het antwoorden, namelijk op de vraag op welke manier de treinbegeleiders vertrouwd worden gemaakt met het nieuwe systeem. Via interne informatiekkanalen, met name via een infobericht en een mail op hun IBIS-computer kregen de treinbegeleiders de nodige informatie over het nieuwe ticketsysteem en de toe te passen werkwijze.

Tijdens de opstart van het nieuwe systeem was een klein aantal treinbegeleiders nog niet vertrouwd met het nieuwe systeem maar dat euvel, zo vertelt men mij, is ondertussen verholpen.

De tijd die nodig is voor een validatie-operatie wordt geschat op gemiddeld 40 seconden, wanneer de gegevens al aanwezig zijn in de IBIS-computer, en 1,5 tot 2 minuten wanneer de gegevens nog niet aanwezig zijn en via GPRS moeten worden opgevraagd. Ik wil veronderstellen dat het tweede geval niet te vaak voorvalt. Wanneer men de dag zelf een ticket heeft gekocht en de gegevens nog niet op de computer zijn geladen, vergt dit blijkbaar een wat langere consultatie. Ik ga mij daarover toch eens laten informeren. Het is immers de bedoeling dat dit praktisch en gemakkelijk zou moeten zijn.

Laat ons zeggen dat zeker voor de klant die de voorzorg heeft genomen om zijn occasioneel ticket voldoende uren of de dag ervoor te bestellen geen probleem zal rijzen. Als men vlak voor het vertrek een en ander via de website heeft gekocht, dan zou het kunnen zijn dat het wat langer duurt omdat de informatiedoorstroming nog moet gebeuren.

**05.03 Michel Doomst (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel duidelijke uitleg. U hebt ook verkoopstalanten om producten aan de man of de vrouw te brengen. Men moet u meer inschakelen om dat naar het bredere publiek over te brengen.

Ik denk dat dit een verstandige maatregel is met een verstandige, efficiënte, ecologische inslag. In die zin is dat een bewijs dat de NMBS ook zijn verantwoordelijkheid neemt.

Ik heb dus begrepen dat de treinbegeleiders op dit ogenblik weten hoe ze hiermee moeten omgaan. Voor de treingebruiker zal er dus ook geen probleem meer zijn om te worden geconfronteerd met een treinbegeleider die niet weet hoe hiermee om te gaan.

Ik denk dat het een belangrijke zet is voor de toekomst. Wij moeten het succes van dergelijke maatregelen met betrekking tot werken zonder papier bij de NMBS op de voet volgen.

l'accompagnateur de train de consulter une base de données pour vérifier si le client a bien réalisé la transaction en question.

Les accompagnateurs de trains ont reçu les informations nécessaires à propos du nouveau système de billetterie et de la méthode à suivre par le biais des canaux d'information internes, c'est-à-dire un message et un courriel sur leur ordinateur IBIS. Un nombre limité d'accompagnateurs de trains ne maîtrisaient pas le nouveau système lors du démarrage mais le problème a été résolu depuis.

Lorsque les données ont été enregistrées dans l'ordinateur IBIS, le délai de validation moyen est estimé à 40 secondes et à 1,5 à 2 minutes si les données doivent être demandées par GPRS. C'est le cas éventuellement lorsqu'un billet a été acheté le jour même et que les données n'ont pas encore été introduites dans l'ordinateur. Je demanderai des informations complémentaires à ce sujet. Le but est en effet de disposer d'un système pratique et convivial.

**05.03 Michel Doomst (CD&V):** Il s'agit d'une mesure pertinente, par ailleurs efficace et écologique. C'est la preuve que la SNCB prend ses responsabilités dans ce domaine. Il faut suivre attentivement les résultats de cette mesure.

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

**06** 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'élargissement des conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB" (n° 13640)

**06** Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitbreiding van de raad van bestuur van respectievelijk Infrabel en de NMBS" (nr. 13640)

**06.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le ministre, le Conseil des ministres du 2 juin dernier a approuvé, sur base de votre proposition, l'élargissement du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel de six à huit membres. Au cours de la même séance, le Conseil des ministres a également modifié le conseil d'administration de la SNCB-Holding.

Ma question sera simple et courte: quelles sont les raisons précises de cet élargissement?

Pouvez-vous préciser la reconfiguration de la représentation politique du conseil d'administration?

Par ailleurs, la loi autorise une augmentation des membres des deux conseils d'administration, Infrabel et SNCB, jusqu'à dix membres. Un nouvel élargissement est-il donc à prévoir dans les mois à venir?

Cette décision du Conseil des ministres a-t-elle un lien avec la modification de la loi-programme votée récemment, qui autorise l'intégration de membres du conseil d'administration de la holding dans les deux sociétés?

**06.02** **Steven Vanackere**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, l'article 223 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques stipule que le conseil d'administration est composé de dix membres au plus, en ce compris l'administrateur délégué. Le nombre d'administrateurs est fixé par les statuts pour la SNCB et par arrêté royal pour Infrabel.

L'article 17, §1 des statuts de la SNCB prévoyait que le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer belges est composé de six membres, en ce compris l'administrateur délégué. Comme vous l'avez dit, l'adaptation des statuts, approuvée par le Conseil des ministres, porte le nombre à huit.

Dans le cadre du programme Audit 2008 de la SNCB, il a été constaté que le nombre de membres actuel du conseil d'administration est très limité. Comparaison n'est pas raison, mais je crois que vous serez d'accord avec moi sur le fait que six membres est un nombre très limité pour un conseil d'administration et que cela risque de compromettre le fonctionnement du processus de décision, particulièrement en cas d'absence d'un ou de plusieurs membres. Je n'étais pas très à l'aise sur le fait que, au cas où un membre est malade ou un autre en voyage, des décisions sur de vastes programmes d'investissement devaient être entérinées par un nombre réduit de personnes.

La même opération a été effectuée pour Infrabel par le biais d'un arrêté royal pour des raisons d'efficacité et pour garantir que le

**06.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): De Ministerraad keurde op 2 juni jongstleden de uitbreiding van de raad van bestuur van de NMBS en van Infrabel van zes tot acht leden goed. Daarnaast werd ook de raad van bestuur van de NMBS-Holding aangepast.

Vanwaar die uitbreiding? Hoe staat het met de politieke vertegenwoordiging in de raad van bestuur? Mogen we de komende maanden een nieuwe uitbreiding verwachten? Is er een verband met de recente wijziging van de programmawet?

**06.02** Minister **Steven Vanackere**: Overeenkomstig artikel 223 van de wet van 21 maart 1991 is de raad van bestuur samengesteld uit maximaal tien leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. In artikel 17, § 1 wordt bepaald dat de raad van bestuur van de NMBS is samengesteld uit zes leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Met de door de Ministerraad goedgekeurde statutenwijziging wordt hun aantal op acht gebracht.

In het kader van de audit 2008 van de NMBS werd er vastgesteld dat het aantal leden van de raad van bestuur wel erg beperkt is. De afwezigheid van een lid kan de besluitvorming al lamleggen. Die maatregel komt dus de efficiëntie en de besluitvorming ten goede.

Ik ben niet van plan de komende maanden een bijkomende uitbreiding voor te stellen.

processus de décision se déroule dans un contexte normal.

Je n'ai pas l'intention de proposer un nouvel élargissement dans les mois à venir. Je crois que cela doit pouvoir fonctionner normalement avec deux fois huit personnes.

Il n'y a pas de lien entre le nombre de sièges et la loi-programme, que vous avez citée, qui concerne plutôt l'autonomie des uns par rapport aux autres.

Er is geen verband tussen het aantal zitjes en de programmawet.

**06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je suis d'accord avec vous sur le fait que c'est un nombre raisonnable pour gérer une entreprise de cette taille. Mon propos n'était pas du tout de critiquer l'augmentation mais j'aurais aimé avoir des éclaircissements en termes de représentation politique.

Sans vouloir douter de la qualité des personnes choisies, je vous inviterai néanmoins à être vigilant vis-à-vis de certains cumuls de fonctions qui me posent problème. Mme De Groeve est déjà présidente à la SNCB. Si elle vient dans le conseil d'administration du holding, il ne faut pas oublier qu'elle est par ailleurs présidente de la BSCA et que certains bruits courent ces jours-ci à son sujet qui pourraient la mettre en difficulté. J'espère que vous serez attentif et que vous éviterez des cumuls malvenus.

Par ailleurs, je crois qu'il serait intéressant d'avoir plus de transparence sur le plan politique au sujet des nominations.

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

**06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik zou wat meer uitleg willen over de politieke vertegenwoordiging. Met sommige cumulaties heb ik een probleem. Ik denk bijvoorbeeld aan mevrouw Edmée De Groeve, die al voorzitter is bij de NMBS én bij BSCA, en die wel eens in nauwe schoentjes zou kunnen raken als we sommige geruchten mogen geloven. Er is nood aan meer transparantie met betrekking tot de inachtneming van de ethische regels bij benoemingen.

**07 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de IJzeren Rijn" (nr. 13646)**

**07 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 Rhin de fer" (n° 13646)**

**07.01 Patrick De Groote** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, die vraag is ingetrokken. Dat bericht heb ik toch gehad. In een vorige commissie heeft de minister er al antwoord op gegeven.

**07.01 Patrick De Groote** (N-VA): Cette question a été retirée, le ministre ayant déjà répondu lors d'une réunion de commission précédente.

**08 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werken onder de startbaan in Zaventem" (nr. 13653)**

**08 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux réalisés sous la piste de décollage à Zaventem" (n° 13653)**

**08.01 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, het is uit bewondering dat ik deze vraag stel. Men klaagt en zaagt altijd dat er niets inzake mobiliteit gedaan wordt en dat daar toch zo weinig in geïnvesteerd wordt. Ik moet echter zeggen dat ik onder de indruk was van de kolossale mol, van wel bijna 900 ton, meen ik, die op dit ogenblik de vertrekschacht van Brucargo probeert te verbinden met het grote treinstation. Het is een heel indrukwekkende ingreep, die deel uitmaakt van het Diaboloproject. Het boorschild heeft een

**08.01 Michel Doomst** (CD&V): J'ai été passablement impressionné par le gigantesque engin de forage qui tente pour l'instant de relier le puits de départ de Brucargo à la grande gare de chemin de fer, tout cela dans le cadre du projet Diabolo.

diameter van 8 meter, de mol is 6 meter lang en heeft een vermogen van 600.000 watt. Eind juni zou hij normaal gezien opnieuw boven de grond komen. Ik heb in mijn eigen tuin ook wel wat ervaring met mollen. Het zijn niet te onderschatten dieren. Maar deze is toch wel heel indrukwekkend!

Het is echt vanuit een positieve benadering dat ik u, ter aanmoediging, vraag naar de stand van zaken van deze werken. Zit men daar nog altijd op schema? Zijn de werken verlopen zoals verwacht werd? En hoe ziet de verdere planning van de werken eruit?

**08.02** Minister **Steven Vanackere**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Doomst, u kunt er ook wat van, als het gaat over verkopen, want als ik u hoor spreken over 900 ton en de bewondering, dan denk ik dat wij u zullen moeten inschakelen in de communicatie over iets waar wij terecht fier op mogen zijn, namelijk het werk van de mensen die dat vandaag doen.

Ik heb inderdaad iets positiefs te melden. Het is goed dat wij een vrouwelijke voorzitter hebben, want met de leden van deze commissie wordt het bijna een sessie van jongens en wetenschap. Het gaat inderdaad over een boorschild met een lengte van 5,9 meter, een diameter van 8,3 meter en een vermogen van 600.000 watt. Op 10 april zijn wij gestart met de boring van de eerste van de twee enkelsporige tunnelkokers onder de start- en landingsbanen van Brussels Airport.

Ik kan u met genoegen melden, mijnheer Doomst, dat de boorwerkzaamheden zodanig vlot lopen dat de eerste boring beëindigd zal zijn tegen 25 juni. Dat is eind volgende week. Vanaf dan worden de voorzieningen getroffen om het boorschild en zijn volgtrein terug te brengen naar de vertrekschacht op Brucargo, waarna men de boring van de tweede tunnel zal kunnen aanvatten. De start van deze tweede boring wordt voorzien in de tweede helft van augustus aanstaande. Volgens de voorliggende planning zouden alle boorwerkzaamheden voltooid moeten zijn tegen half november 2009.

Op de algemene planning van de werken werd tot nu toe een vertraging van een drietal maanden vastgesteld, maar door het vlotte verloop van de boorwerkzaamheden wordt verwacht dat de opgelopen achterstand na de boringen zo goed als volledig zal zijn weggewerkt. Vanaf dan zouden de werken dus opnieuw helemaal op schema zijn. Als alles verder volgens de planning verloopt, zullen alle werkzaamheden, inclusief de spooruitrustingswerken, voltooid zijn tegen 25 februari 2012, zodat de aanvankelijk vooropgestelde datum voor de commerciële ingebruikname van de spoorlijn, in juni 2012, gerespecteerd zou kunnen blijven.

**08.03** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw concrete antwoord. Ik kijk uit naar de verdere resultaten op het terrein. De resultaten tonen duidelijk aan dat wij, met het inschakelen van de luchthaven en het mobieler maken van heel de omgeving, werk maken van een heel belangrijke economische pool in het Vlaanderen en het land. Ik hoop dat in de volgende maanden met hetzelfde positieve elan verdergegaan wordt.

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

L'évolution des travaux est-elle conforme au calendrier? Tout se passe-t-il comme prévu? Quelle est le planning pour la suite?

**08.02** **Steven Vanackere**, ministre: M. Doomst a mis, avec beaucoup de talent et à juste titre, les mérites de ce projet en évidence. Il s'agit d'un engin de forage d'une longueur de 5,9 mètres, d'un diamètre de 8,3 mètres et d'une puissance de 600.000 watts. Le 10 avril a débuté le forage du premier des deux tunnels à voie unique sous les pistes de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Bruxelles, forage qui sera déjà terminé à la fin de la semaine prochaine. Le forage du second tunnel est prévu au cours de la deuxième moitié d'août 2009 et tous les travaux de forage devraient être achevés d'ici à la mi-novembre 2009. Ces activités de forage se déroulant sans anicroche, le retard actuel de trois mois par rapport au calendrier prévu des travaux sera quasi comblé. Si ça continue comme ça, tous les travaux seront terminés d'ici au 25 février 2012 et nous mettrons en service cette ligne de chemins de fer en juin 2012.

**08.03** **Michel Doomst** (CD&V): J'attends la suite des résultats sur le terrain. Ces travaux contribueront en effet à un désenclavement plus fluide d'un port économiquement très important.

**09** Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "extra GEN-stations in Schaarbeek" (nr. 13655)

**09** Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "des gares RER supplémentaires à Schaarbeek" (n° 13655)

**09.01** Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u zult het mij niet kwalijk nemen dat ik u een aan Brussel gelinkte vraag stel en dit naar aanleiding van het feit dat de gemeente Schaarbeek vragende partij is om extra GEN-stations aan de Berenkuil en aan de Rogierlaan in te bouwen. Die sites liggen in twee dichtbevolkte wijken waar een spoorverbinding blijkbaar erg van pas zou komen. De idee leeft al langer maar de concrete inplanting zou nog niet zijn bestudeerd. Onder andere het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij monde van minister Smet, zou ook vragende partij zijn.

Mijn vraag is of u op de hoogte bent van de vraag van die gemeente. Heeft de NMBS een mogelijke inplanting al bestudeerd? Werd er al overleg gepleegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

**09.01** Michel Doomst (CD&V): La commune de Schaarbeek réclame des gares RER supplémentaires à la Cage aux Ours et à l'avenue Rogier. Il s'agit de deux quartiers densément peuplés pour lesquels une liaison ferroviaire se révélerait apparemment très utile. L'implantation concrète n'aurait toutefois pas encore été étudiée. Le ministre est-il au courant de cette demande et celle-ci a-t-elle déjà été étudiée par la SNCB? Une concertation à ce sujet a-t-elle déjà été menée avec la Région de Bruxelles-Capitale?

**09.02** Minister Steven Vanackere: Mevrouw de minisster, de gemeente Schaarbeek heeft in het verleden haar wens kenbaar gemaakt om bijkomende Gewestelijk Expres Net-stations te hebben op haar grondgebied. Bijzonder recent, namelijk op 9 juni, ontving ik een brief van mevrouw Jodogne, waarnemend burgemeester van Schaarbeek, met daarbij een motie van de gemeenteraad waarin wordt gevraagd in een halte te voorzien ter hoogte van de kruising van de Rogier-, de Eisenhower- en de Daillylaan; en ook in een halte te voorzien nabij het Verboeckhovenplein.

De eventuele keuze van nieuwe GEN-stopplaatsen maakt deel uit van de studie die wordt uitgevoerd in het kader van artikel 13 van de GEN-overeenkomst, ondertekend door de regionale overheden en de federale Staat. Deze studie, die wordt aangestuurd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en in samenwerking met de vier openbare vervoersmaatschappijen en alle betrokken regionale en federale overheden, is nog niet beëindigd.

Iedereen zal volgens mij wel willen begrijpen dat er een evenwicht moet worden gevonden tussen de vraag naar een goede bediening van Brussel zelf en de Brusselse rand, en het IC/IR-aanbod van de NMBS zonder dat de commerciële snelheid en de frequentie van het treinaanbod er al te veel onder lijden. In die zin kan het aantal GEN-stations niet onbeperkt worden uitgebreid. Bovendien moet men goed nakijken of men de complementariteit met het metro-, tram- en busvervoer voldoende uitspeelt.

Ik wil ook nog even signaleren dat het aan de officiële vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is om aan de stuurgroep van de studie, waarvan zij deel uitmaken, mogelijke nieuwe toekomstige stopplaatsen te vragen. Met andere woorden, met al het respect dat ik heb voor de lokale motie, die werd overgemaakt door de burgemeester, is het evenwel aan de

**09.02** Steven Vanackere, ministre: La commune de Schaarbeek avait déjà, par le passé, demandé des gares RER supplémentaires sur son territoire. Le 9 juin dernier, j'ai reçu un courrier du bourgmestre faisant fonction de Schaarbeek demandant l'instauration d'un arrêt à la hauteur du croisement des avenues Rogier, Eisenhower et Dailly, ainsi qu'un arrêt à proximité de la place Verboeckhoven.

Le choix éventuel de nouveaux arrêts RER fait partie d'une étude réalisée dans le cadre de la convention RER. Cette étude a été demandée par le SPF Mobilité et Transport, en collaboration avec les quatre sociétés de transport public et l'ensemble des autorités régionales et fédérales concernées. Elle n'est pas encore entièrement clôturée. En la matière, il convient de trouver un équilibre entre l'offre de trains de la SNCB, d'une part, et une desserte correcte de Bruxelles et de sa périphérie, d'autre part, tout en respectant la vitesse commerciale et la fréquence des trains. Une extension illimitée du

vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om hieraan via de stuurgroep al dan niet een echo te geven. Enerzijds zullen wij ook dan echter voldoende in rekening moeten brengen dat het onbeperkt uitbreiden van het aantal stopplaatsen strijdig is met de wil om een voldoende stevige commerciële snelheid te kunnen halen. Anderzijds kan het ook niet de bedoeling zijn dat men een Gewestelijk Expres Net zou uitbouwen dat voor de inwoners van de hoofdstad geen meerwaarde heeft.

Men moet daarin dus een evenwicht vinden. Ik hoop dat ik u hiermee het dilemma voldoende heb kunnen toelichten.

**09.03 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de minister, ik denk dat inderdaad een belangrijk signaal moet worden gegeven aan Brussel om de mobiliteit hoger op de agenda te plaatsen en over de grenzen heen te beschouwen.

Mag ik veronderstellen dat de studie over de nieuwe inplantingen in overleg met de FOD en de vier vervoermaatschappijen eind dit jaar mag worden verwacht of is het moeilijk om daar een datum op te plakken?

**09.04 Minister Steven Vanackere:** Er zit ook een zekere dynamiek in die intellectuele benadering. Het is moeilijk om te zeggen wat de einddatum dan zal zijn.

Wanneer u het hebt over eind dit jaar, bent u nogal optimistisch. De finaliteit van een en ander zal zich veeleer situeren in het jaar dat volgt. Om de minister-president van de Vlaamse Gemeenschap te citeren, het is ook een kwestie van voortschrijdend inzicht waarbij er stapsgewijs vooruitgang wordt geboekt in de richting van meer klaarheid.

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

**10 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken in verband met het dossier van de bouw van een spoorwegbrug te Moerbrugge" (nr. 13663)**

**10 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement du dossier relatif à la construction d'un pont ferroviaire à Moerbrugge" (n° 13663)**

**10.01 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de minister, op 12 januari heb ik u een vraag gesteld in verband met een eerste stand van zaken. Het is nu ondertussen 15 juni.

Ik wil het even kort op een rijtje zetten. Infrabel plant in het kader van de aanleg van een derde en een vierde spoor de vernieuwing van de spoorwegbrug in de Moerbrugsestraat. Aanvankelijk was er een oplossing met een noodbrug. Na onderzoek in eerste instantie bleek dat niet zo evident te zijn, vooral omdat er aan de ene kant woningen zijn en aan de andere kant een drassig natuurgebied. Dit zou voor moeilijkheden kunnen zorgen.

Uiteindelijk werd er een alternatief voorgesteld, namelijk een tijdelijke overweg. Na een informatievergadering in de buurt stuitte dat initiatief

nombre de gares RER est dès lors impossible. Il appartient au demeurant aux représentants de la Région de Bruxelles-Capitale d'introduire ce type de demande auprès du groupe de pilotage de l'étude dont ils font partie.

**09.03 Michel Doomst (CD&V):** Il faut en effet que Bruxelles inscrive la mobilité parmi ses principales priorités et aille voir ce qui se passe ailleurs.

Pouvons-nous encore espérer recevoir l'étude sur les nouvelles implantations avant la fin de l'année?

**09.04 Steven Vanackere, ministre:** L'année prochaine me semble une échéance plus réaliste car les perspectives dans ce dossier n'évoluent que progressivement.

**10.01 Patrick De Groote (N-VA):** Dans le cadre de l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie à Moerbrugge, Infrabel prévoit de procéder à la rénovation du pont de chemins de fer qui est situé dans la Moerbrugsestraat. C'est la raison pour laquelle la construction d'un pont de secours est actuellement envisagée. Où en est la construction de ce pont? Comment ce nouveau pont sera-t-il construit? Quand débiteront les travaux? Deux semaines suffiront-

echter op hevig verzet. Daarom heeft men ondertussen gepland om toch maar eens te kijken of een noodbrug niet kan worden ingeplant.

Mijnheer de minister, ik heb in dat kader een aantal vragen. Ten eerste, kunt u mij een stand van zaken geven betreffende het dossier?

Ten tweede, hoe wordt de brug nu eigenlijk gebouwd?

Ten derde, wanneer starten de werken?

Ten vierde, hoe lang zullen de werken duren? Via via vernam ik immers dat er ongeveer 14 dagen voorzien wordt voor de plaatsing van een prefabbrug. Is dat haalbaar? Is dat realistisch?

Ten vijfde, ik meen te weten dat er ook plannen zijn voor een verbreding van de weg. Mijn vraag betreffende dat onderdeel gaat over de kosten. Voor wiens rekening zijn die kosten?

Ten zesde, aanvankelijk - dat heb ik ook vernomen - was alles in handen van Infrabel. Wat is de reden dat plots TUC Rail het ontwerp maakte? Is dat een gebruikelijke gang van zaken?

Ten zevende, wanneer is het nodige KB klaar? Ik meen dat dat waarschijnlijk bij uw diensten ligt op dit ogenblik. Wanneer wordt het naar het Staatsblad verwezen?

Ik heb nog een bijkomende vraag, die niet in mijn schriftelijke vraag staat. Heeft men ook in een vangrail voorzien? Ik kom daarop echter straks in mijn repliek terug.

**10.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer De Grootte, ik ben over de laatste aankondiging van uw repliek aan het nadenken. U hebt het over een vangrail. Wij zullen er nog eens over nadenken.

**10.03** **Patrick De Grootte** (N-VA): Mijnheer de minister, het punt van de vangrail had ik niet in mijn vraag opgenomen. Ik zal er u straks over spreken.

**10.04** Minister **Steven Vanackere**: Dat is goed. Dan kan ik er al eens over nadenken.

**10.05** **Patrick De Grootte** (N-VA): Ik zorg er ook voor dat u (...)

**10.06** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer De Grootte, dat is bijzondere fair play.

Om de hinder voor de omgeving en voor de weggebruikers tot een minimum te beperken, werd na overleg tussen Infrabel en TUC Rail en na een positief advies van de gemeente Oostkamp geopteerd voor het herbouwen van de brug op dezelfde plaats als de bestaande brug. Er is met andere woorden geen tijdelijke brug en sowieso geen tijdelijke overweg meer.

De constructie van de nieuwe brug gaat gepaard met een onderbreking gedurende veertien dagen van de Moerbruggestraat.

elles pour installer un pont de secours? Apparemment, il est aussi prévu d'élargir la voie. Qui supportera le coût de cet élargissement? Pourquoi ce projet a-t-il été confié tout à coup à Tuc Rail et non à Infrabel? N'y a-t-il rien d'inhabituel à cela? Quand l'arrêté royal requis sera-t-il prêt? L'aménagement d'une glissière de sécurité est-il également prévu?

**10.02** **Steven Vanackere**, ministre: À propos du rail de sécurité éventuel, ce point devra être examiné plus avant.

**10.03** **Patrick De Grootte** (N-VA): Je n'avais pas encore mentionné cet aspect dans ma question et j'y reviendrai dans ma réplique.

**10.06** **Steven Vanackere**, ministre: Pour réduire le plus possible les nuisances, il a finalement été décidé de reconstruire le pont à l'endroit du pont existant. Il n'est plus question de pont et de passage à niveau provisoires. La Moerbruggestraat sera inaccessible pendant deux semaines à la suite de la construction du nouvel ouvrage. Pendant cette période, le pont

De volgende principes werden aangenomen voor de bouw van de brug op de plaats van de bestaande brug. Er is, ten eerste, het bouwen van twee boograndliggers langs beide zijden van de nog in dienst zijnde, oude brug. Na de bouw van voornoemde hoofdliggers worden in een relatief korte periode – de fameuze veertien dagen wegonderbreking van de Moerbruggestraat – de volgende werken uitgevoerd: ten eerste, het afbreken van de bestaande brug, ten tweede, het aanvoeren van weliswaar geprefabriceerde brugvloerelementen en de montage ervan aan de hoofdliggers, ten derde, de heraanleg van het wegdek voor en na de brug en op het nieuwe brugdek, ten slotte en ten vierde, het opnieuw in dienst stellen van de wegenis over de nieuwe brug.

De aanvang van de werken is gepland voor midden 2010. De termijn van veertien dagen, die nodig is voor de afbraak van de oude brug en voor de montage van het wegdek – de mecanoconstructie – kan wel degelijk in de geplande veertien dagen onderbreking van de Moerbruggestraat.

Tijdens voornoemde periode zal het wegverkeer via Steenbrugge worden omgelegd. De afspraken ter zake, met het akkoord van de gemeente, werden tijdens een overlegvergadering met de gemeente Oostkamp, Infrabel en TUC Rail op 17 april 2009 besproken.

De gemeente heeft gevraagd om de weg ter hoogte van de brug evenals op de aanloophellingen te verbreden. In de huidige situatie met twee smalle wegstroken, een beperkte breedte van het fietspad en dus ook een smalle veiligheidsstrook tussen wegdek en fietspad ontstaan immers geregeld onveilige situaties, wanneer kruisend, zwaar verkeer zoals landbouwvoertuigen, over de veiligheidsstrook moet uitwijken en op die manier fietsers in gevaar kan brengen.

Door de uitvoeringswijze van de nieuwe brug, namelijk het bouwen van beide boograndliggers naast de bestaande brug, wordt een bredere brug gebouwd, waarmee een breder en veiliger wegprofiel kan worden verwezenlijkt.

Voor de toegangshellingen heeft TUC Rail, een dochteronderneming van Infrabel, de technische mogelijkheden onderzocht. Ze stelt dat de verbreding kan door de constructie van op diepte gefundeerde uitkragingen over het talud. Zulks veronderstelt wel het kappen en rooien van alle groen, dus struiken en bomen aan de kruin van het talud.

Infrabel en TUC Rail hebben tijdens de overlegvergadering met de gemeente Oostkamp gemeld dat, mits het opmaken van een overeenkomst, waarin onder andere de financiële afspraken in verband met de kostenverdeling tussen Infrabel en de gemeente worden vastgelegd, de werken gelijktijdig en eventueel in één aanneming, Infrabel, kunnen worden uitgevoerd.

De gemeente heeft dan ook beloofd om de mogelijkheid met gedeeltelijke financiering door de gemeente te onderzoeken.

Waarom heeft TUC Rail het ontwerp gemaakt? In de tweede helft van 2008 werd het projectbeheer van de werken met het oog op het verbreden met een derde en vierde spoor van de lijn 50A tussen Gent

existant sera détruit et le nouveau pont, avec son nouveau revêtement, sera placé. Les travaux sont prévus à la mi-2010 et la circulation sera déviée via Steenbrugge. Les accords nécessaires à cet effet ont été conclus avec toutes les parties concernées le 17 avril 2009. La commune a demandé que la voirie soit élargie aux abords immédiats du pont pour pallier les situations dangereuses, lorsque des véhicules se déportent. Le mode de réalisation du nouveau pont permet aussi pareil élargissement. Pour l'élargissement des rampes d'accès, TUC Rail a examiné les possibilités et une solution technique a été trouvée. Celle-ci impose toutefois l'élimination de plantations par endroits. Infrabel et TUC Rail ont signalé, lors de la réunion de concertation avec la commune d'Oostkamp, que les travaux pourront être effectués simultanément et, éventuellement, dans le cadre d'un marché unique d'Infrabel, à condition de conclure un contrat précisant la répartition des coûts entre Infrabel et la commune, entre autres. La commune va examiner cette possibilité de financement partiel. Le point concernant le rail de sécurité devra être intégré dans les négociations sur l'élargissement de la voirie.

La gestion du projet d'élargissement de la troisième et de la quatrième voies sur la ligne 50A entre Gand et Bruges a été confiée à TUC RAIL dans le but de réduire de deux ans la durée requise pour l'exécution des travaux. Désormais, la mise en service de ces nouvelles voies est dès lors prévue en 2016 au lieu de 2018. TUC RAIL reprendra également à son compte de larges parties des études et/ou des réalisations d'Infrabel, dont la reconstruction du pont situé Moerbrugsestraat, à Oostkamp.

Infrabel a introduit le dossier de demande auprès du SPF

en Brugge, aan TUC Rail opgedragen om de totale uitvoeringsperiode van de werken te verkorten. TUC Rail heeft dan ook de planningen en de faseringen herzien om de uitvoeringsperiode te verkorten met twee jaar, zodat de indienstneming van beide nieuwe sporen in 2016 kan in plaats van oorspronkelijk in 2014.

In dat kader werd in een overleg tussen Infrabel en TUC Rail vastgelegd dat TUC Rail grote delen van studies en/of uitvoeringen in de baanvakken Landegem-Aalter en Aalter-Beernem-Oostkamp van Infrabel zou overnemen. Dat TUC Rail de studie voor het herbouwen van de brug Moerbrugsestraat in Oostkamp overneemt van Infrabel, is een van de onderdelen van die afspraak.

Wanneer zal het koninklijk besluit klaar zijn? Het dossier voor de aanvraag van het koninklijk besluit werd op 22 april 2009 door Infrabel ingediend bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het dossier werd op 10 juni doorgegeven aan het kabinet van collega Schouppe, staatssecretaris van Mobiliteit.

Ik wacht met genoegen op uw vraag met betrekking tot de vangrails.

**10.07 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik behoud mijn twijfels over de haalbaarheid van het project binnen de veertien dagen.

Hoe dan ook, het is een goede zaak dat het dossier zo wordt aangepakt.

Wat betreft de coördinatie en de onteigeningen, weet ik dat ik niet bij u terecht kan. Die coördinatie zou in ieder geval beter kunnen, want de ene maatschappij weet blijkbaar niet af van de andere.

Wat de verbreding betreft, de gemeente heeft gevraagd om het breder te maken. Dat heeft voor- en nadelen. Ik wil er wel op wijzen dat de gemeente vroeger had gevraagd om versmallingen aan te brengen. Men moet weten wat men wil.

Het is een goede zaak dat het koninklijk besluit er binnenkort zal komen.

Ik kom tot hetgeen ik u nog wou vragen. Aan de ene zijde van de opnieuw aan te leggen brug ligt een lager gelegen kleine woonkern waarop de tuinen van de mensen uitkomen. Is die brug van vangrails voorzien? Ik heb immers vernomen dat dat niet het geval zou zijn. Ik zou dat bijzonder jammer vinden in het kader van de veiligheid. Wilt u dat nagaan?

**10.08 Minister Steven Vanackere:** Gaat het dan over vangrails op de weg of op de brug?

**10.09 Patrick De Groote (N-VA):** De weg en de brug, in stijgende lijn. Wanneer een auto de bocht mist, belandt hij in de tuinen van de mensen.

**10.10 Minister Steven Vanackere:** Ik wil dat gerust meenemen. Ik ga ervan uit dat zoiets kan worden opgeworpen in het overleg tussen de

Mobilité et Transports le 22 avril 2009. Ce dossier a été adressé au cabinet du secrétaire d'État Schouppe le 10 juin 2009.

**10.07 Patrick De Groote (N-VA):** Je suis sceptique quant à la faisabilité de ce projet en deux semaines et je constate que la coordination globale est perfectible. En ce qui concerne le pont de la Moerbrugsestraat, est-il prévu d'y aménager des glissières de sécurité, tant sur le pont que le long de la voie? Cela me paraît en effet indispensable pour des questions de sécurité.

**10.10 Steven Vanackere,** ministre: Je ferai examiner ce

gemeente en de betrokken spoorverantwoordelijke.

In de mate dat het over de weg gaat, zitten we opnieuw in een dossier waarbij we de gemeente zullen uitnodigen om, indien zij dat belangrijk vindt, daarvoor middels een financiële afspraak het nodige te doen.

Ik kan daaraan niet meer elementen toevoegen, behalve dat ik dat wil meenemen en gerust wil aankaarten. Mocht het, wat ik veronderstel, gaan over een voldoende beveiliging op het niveau van de weg, is het duidelijk dat dat een aangelegenheid is die best eerst wordt aangekaart door de betrokken gemeente.

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

**11 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Clean en andere schoonmaakploegen" (nr. 13667)**

**11 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Clean et d'autres équipes de nettoyage" (n° 13667)**

**11.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil een vraag stellen over B-Clean en andere schoonmaakploegen. In 2007 werd B-Clean boven de doopvont gehouden. B-Clean is een mobiele schoonmaakploeg waarvan de medewerkers statutaire medewerkers van de NMBS zijn, eventueel aangevuld met contractuele NMBS-medewerkers. Daarnaast zijn er in de stations nog andere medewerkers die instaan voor de netheid van het station en de stationbuurt. Ofwel zijn dat interne NMBS-medewerkers, ofwel wordt daarvoor een beroep gedaan op externe schoonmaakfirma's. De medewerkers van die externe schoonmaakfirma's werken onder andere loon- en arbeidsvoorwaarden dan de statutaire en contractuele NMBS-medewerkers. De beweegredenen om met externe firma's te werken, zijn zeer divers, maar dat heeft natuurlijk wel een effect op de eigen organisatie.

Vandaar mijn volgende vragen. Wat is de tendens inzake de schoonmaak? Hoeveel procent wordt uitbesteed? Wat is de evolutie in de jongste jaren? Is er een grotere tendens om over te gaan tot outsourcing, tot het werken met private firma's? Wat is de motivatie om die uitbestedingen te doen?

We hebben de jongste maanden een debat gehad over reorganisatie in bepaalde takken van de NMBS. Zijn er mogelijkheden om die personeelsleden in te zetten voor het onderhoud van de stations?

**11.02 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer Geerts, om een overzichtelijk antwoord te geven op uw vraag, denk ik dat wij goed de verschillende verantwoordelijken in de gaten moeten houden. Ik zal dus achtereenvolgens toelichting geven over de situatie bij de NMBS-holding, bij Infrabelnetwerk en bij NMBS Reizigers Nationaal, wat het onderhoud van de stations en de gebouwen aangaat, om in een vierde deel nog wat te zeggen over het onderhoud van de treinen.

Ten eerste, de NMBS-holding is verantwoordelijk voor de 37 grootste stations. Daar werden de personeelsmiddelen, een effectief van 295

point. Dans la mesure où il s'agit des glissières de sécurité en bordure de la voie, la commune sera évidemment contactée.

**11.01 David Geerts** (sp.a): Depuis 2007, B-clean assure l'entretien des trains avec des équipes mobiles. De plus, d'autres équipes internes et externes de nettoyage effectuent l'entretien des gares et des environs des gares. Les conditions salariales et de travail des équipes externes sont évidemment différentes de celles des équipes internes. Quelle part du travail, en pour cent, est externalisée et pourquoi? Quelle est l'évolution observée ces dernières années et a-t-on tendance à externaliser plus? La réorganisation auprès de la SNCB permettra-t-elle de mettre du personnel à disposition pour l'entretien des gares?

**11.02 Steven Vanackere,** ministre: La SNCB-Holding est responsable des 37 gares principales et mobilise 295 personnes pour en assurer le nettoyage, à l'exclusion de Brussels Airport. L'entretien des bureaux est de plus en plus souvent sous-traité à des entreprises privées. Seul le

werknemers, prioritair ingezet voor de schoonmaak van die stations, behalve Brussels Airport. De schoonmaak van de kantoren werd daarentegen via openbare aanbesteding steeds vaker toevertrouwd aan private firma's. Enkel de kantoren van de zone zuidwest – dat is Mons en Charleroi – worden nog door spoorwegpersoneel schoongemaakt.

In tegenstelling tot de schoonmaak van de stations, is kantorenschoonmaak hoofdzakelijk manueel werk en bijgevolg vertegenwoordigen vooral arbeidsuren de grootste kosten. Aangezien de uurlonen in de privésector lager liggen dan die van intern personeel, wordt dat werk bij voorkeur toevertrouwd aan privéfirma's. In totaal wordt 73% van de schoon te maken ruimtes bij de NMBS-holding door spoorwegpersoneel schoongemaakt en de rest door de privésector.

Ten tweede, Infrabelnetwerk beschikt, over het hele netwerk verspreid, over 35 network intervention teams, samengesteld uit personeel van Infrabelnetwerk. Dat personeel is op zijn beurt onderverdeeld in een aantal ploegen, welke instaan voor de schoonmaak en kleine herstellingswerken aan de onbewaakte stopplaatsen. Voor specifieke werkzaamheden wordt er een beroep gedaan op externe firma's, omdat die network intervention teams niet ingezet kunnen worden voor zaken zoals schoonmaak op hoogte, wat trouwens maar in zeer uitzonderlijke gevallen gebeurt.

Een derde hoofdstuk betreft NMBS Reizigers Nationaal. Die staat in voor het onderhoud van haar eigen lokalen in de 37 stations die de NMBS-holding uitbaat, en van de andere stations die door haar personeel worden bediend, dus in totaal de 179 andere stations. Dat werk wordt uitgevoerd door het eigen stationspersoneel en door haar mobiele brigades "B for You" – ik heb soms het idee dat ik singeltjes voorlees; zolang het maar proper is, denk ik dan –, die in elk van de veertien regio's zijn opgericht.

De NMBS doet maar heel occasioneel een beroep op externe firma's. Zij komen alleen ter versterking van grote onderhoudswerkzaamheden en dat komt dan bijna neer op renovatie, of onderhoud waarvoor zeer specifiek materiaal vereist is, zoals glaspartijen, of om dringend onvoorziene personeelstekorten op te vangen.

Ik wilde u ook nog graag iets zeggen over het onderhoud van de treinen. Vandaag wordt 15% van het onderhoud van het reizigersmaterieel aan externe schoonmaakfirma's uitbesteed. De evolutie van 2007 tot 2009 is licht stijgend. Meer zal er in de toekomst zeker niet aan externe firma's worden uitbesteed.

De motivatie om een gedeelte van de schoonmaak van de reizigerstreinen uit te besteden heeft verschillende redenen. Dat kan gaan over het opvangen van een verhoogde werklust van bepaalde werkplaatsen ten gevolge van de inzet van nieuw materieel en het intensiever gebruik van de treinen. Het kan gaan over het verwijderen van graffiti of over reinigingswerken in plaatsen waar geen NMBS-personeel beschikbaar is.

Het is ook zo dat een deel van het eigen personeel sinds 2007 ingezet is in de B-Clean-ploegen met als doel de kwaliteit van de

nettoyage des bureaux de Mons et de Charleroi est encore assuré par du personnel des chemins de fer. Le nettoyage des bureaux est essentiellement un travail manuel. Ces activités sont plus volontiers externalisées, le salaire horaire étant inférieur dans le secteur privé. Au total, 73% des espaces sont entretenus par du personnel des chemins de fer, le reste l'étant par le secteur privé.

Infrabel-Réseau dispose de 35 *Network Intervention Teams* qui emploient leur propre personnel. Ces équipes se chargent du nettoyage et des petits travaux de réparation aux arrêts non-gardés. Des entreprises extérieures sont sollicitées pour des travaux spécifiques, mais toujours à titre exceptionnel.

SNCB-Voyageurs National assure l'entretien de ses propres locaux dans les 37 gares exploitées par la holding et dans les 179 autres gares. Ces tâches sont accomplies par le personnel de la gare et par les brigades mobiles *B for you*. Occasionnellement, pour de grands travaux d'entretien ou des travaux d'entretien nécessitant du matériel particulier ou encore pour pallier des pénuries de personnel inopinées, la SNCB fait appel à des entreprises extérieures.

Environ 15% de l'entretien des trains sont confiés à des entreprises extérieures. On observe une légère hausse pour la période 2007-2009, mais il n'y aura pas d'externalisations additionnelles. Une partie des travaux de nettoyage des trains est externalisée, parce que le nombre de nouveaux trains augmente, que le matériel est utilisé de manière plus intensive et qu'il faut effacer les graffitis. Des travaux de nettoyage doivent aussi être effectués dans des lieux où il n'y a pas de personnel SNCB disponible. Une partie du personnel a toutefois été intégrée

reizigersmaterieel tijdens de rit te verhogen.

Ik bevestig tot slot dat de mogelijkheden om personeelsleden in te zetten voor het onderhoud van stations wel degelijk wordt onderzocht.

dans les équipes de B-Clean depuis 2007. La possibilité de mobiliser du personnel pour l'entretien des gares est étudiée.

**11.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat het belangrijk is dat u zegt dat er geen plannen zijn om de uitbesteding te intensifiëren. Dat is een antwoord dat met veel aandacht zal worden gelezen door personeelsleden die ongerust werden over de situatie.

**11.03 David Geerts** (sp.a): Il n'est donc plus envisagé d'externaliser davantage le nettoyage. C'était en effet un sujet d'inquiétude.

*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 "de regeling voor taxigebbruik bij het niet bereiken van de voorziene eindbestemming" (nr. 13668)**

**12 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réglementation relative à l'utilisation de taxis lorsque les voyageurs ne peuvent arriver à destination" (n° 13668)**

**12.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, blijkbaar is er de officieuze werkwijze dat er een regeling is uitgewerkt voor reizigers die door het afschaffen van een trein of andere ernstige vertragingen hun eindbestemming niet kunnen bereiken met de trein, waarbij zij een taxi kunnen nemen.

**12.01 David Geerts** (sp.a): Lorsque les voyageurs sont dans l'impossibilité de rentrer chez eux parce qu'ils ont manqué la dernière correspondance ferroviaire ou que le retard d'un train leur a fait manquer la dernière correspondance de bus ou de tram, il leur est possible, bien que la procédure ne soit pas officielle, de prendre un taxi aux frais de la SNCB jusqu'à la destination pour laquelle un billet de train a été acheté. La règle relative aux taxis n'a pas été publiée officiellement et on ne voit pas non plus très clairement à qui il appartient d'actionner le dispositif.

Die regeling is blijkbaar onduidelijk omdat ze niet gekend is of niet gepreciseerd is. Er blijven een aantal vragen. Is de eindbestemming die welke men met de trein zou bereiken, of is de eindbestemming die welke bijvoorbeeld met tram of bus bereikt had moeten worden? Vandaar mijn vragen tot verduidelijking.

Ten eerste, klopt het dat die taxiregeling die vandaag op enkele plaatsen officieus wordt toegepast officieel kan worden, zodat zij de regel wordt en niet de uitzondering wanneer er effectief problemen zijn?

Ten tweede, wat wordt bedoeld met de eindbestemming in die taxiregeling? Nu is het blijkbaar enkel het eindstation. Kan het uitgebreid worden tot de eindbestemming van tram of bus?

Ten derde, wat is precies de procedure binnen de NMBS-groep? Wie is eigenlijk verantwoordelijk voor het contacteren van een taxibedrijf? Hoe verloopt de procedure voor de gedupeerde reizigers?

Ten vierde, ook de taxibedrijven zelf vragen duidelijkheid over de richtlijnen ter zake. Tot daar mijn vragen, mevrouw de voorzitter.

Cette règle sera-t-elle rendue publique par les canaux d'information habituels? Sera-t-elle étendue pour inclure la dernière correspondance de tram et/ou de bus? Des procédures claires seront-elles fixées afin que les voyageurs puissent être acheminés à destination le plus vite possible? Les entreprises de taxi obtiendront-elles aussi de plus amples informations?

**12.02 Minister Steven Vanackere:** Mevrouw de voorzitter, de mogelijkheid om taxi's in te zetten in geval van ongevallen en het verbreken van aansluitingen is opgenomen in deel 1 van de officiële reglementering, die consulteerbaar is op de website van de NMBS en

**12.02 Steven Vanackere,** ministre: Le régime applicable aux taxis peut être consulté sur le site internet de la SNB et aux guichets

aan de stationsloketten. Een bijzondere communicatie hierover acht de NMBS niet nodig.

Het is juist dat wanneer een aansluiting tussen de trein en de aansluitende bus verbroken wordt, er geen gegarandeerd inleggen van autobusvervangende taxi's voorzien is.

Bij de NMBS bestaat een duidelijke taxiregeling. Die wordt altijd uitgevoerd bij het verbreken van de laatste treinaansluiting van de dag. De procedure is de volgende. Als de vertraging van een trein te groot is, kan de aansluiting met een andere trein verbroken worden. Dat wil zeggen dat de voorziene wachttijd van de aansluitende trein zoals voorgeschreven in de lijst der wachttijden, zou overschreden worden als er toch zou gewacht worden.

De beslissing tot verbreking van de aansluiting wordt genomen door de verkeersleiding van Infrabel samen met de reizigersdispatching. Op dat ogenblik is het zo dat de onderstationchef perron van het station waar de aansluiting verbroken wordt toelating vraagt voor het inleggen van taxi's.

De reizigersdispatching van de NMBS geeft die toelating. Op zo'n ogenblik zal de onderstationchef een taxifirma contacteren en een bon opstellen die hij aan de taxichauffeur overhandigt. Alleen reizigers in het bezit van een geldig vervoerbewijs mogen plaatsnemen in deze taxi's. Het vervoer wordt per taxi uitgevoerd naar het station van bestemming, en niet naar het thuisadres van de betrokken reizigers.

De taxibedrijven mogen bijgevolg alleen het vervoer op kosten van de NMBS uitvoeren als ze door een personeelslid van de NMBS werden gecontacteerd en van hem een bon overhandigd kregen.

des gares. La SNCB juge superflu d'y consacrer une communication spécifique. Il n'est pas prévu de taxi lorsqu'une correspondance entre un train et un bus est supprimée.

LA SNCB applique une procédure claire en cas de suppression de la dernière correspondance ferroviaire de la journée. Lorsqu'un train accuse un retard trop important, la correspondance avec un autre train peut être supprimée. La décision en est prise par les responsables du trafic d'Infrabel et par le dispatching Voyageurs. C'est le sous-chef de gare de la gare où est supprimée la correspondance qui demande l'autorisation de recourir à des taxis au dispatching Voyageurs, lequel établit une carte destinée au chauffeur du taxi. Seuls les voyageurs en possession d'un titre de transport valable peuvent prendre place à bord des taxis qui les amène à la gare de destination. Les sociétés de taxis ne peuvent donc rouler pour le compte de la SNCB qu'après avoir été contactés par un membre du personnel de la SNCB et avoir reçu une telle carte.

**12.03 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u zegt dat er geen bijkomende of bijzondere communicatie nodig is omdat het vervat zou zijn in deel 1 van de reglementen en omdat die ook uithangen. Via mijn informatie blijkt er wel degelijk een probleem van communicatie te zijn. Een aantal reizigers en belangenorganisaties van de reizigers dringen erop aan om dat toch bekend te maken.

Hetgeen u zegt over de rol van de onderstationchef lijkt mij logisch. Het enige probleem is natuurlijk dat bij de laatste trein, het gaat meestal over de laatste treinreizigers, in een groot aantal stations er geen personeel meer aanwezig is. Dat is de moeilijkheid natuurlijk van die functie van onderstationschef in stations waar men geen personeel meer heeft.

Dat de taxi slechts kan ingelegd worden tot het station van bestemming is logisch. Mijn vraag was alleen of dit niet ook uitgebreid kon worden tot bus en tram. Het is logisch dat men niet tot bij iemand thuis gaat. Bus en tram is echter ook een deel van de openbaarvervoerketen.

**12.03 David Geerts** (sp.a): Je ne suis pas d'accord qu'il faille une communication supplémentaire à propos de ce régime de taxis et la plupart des associations de voyageurs partagent ce point de vue. Il est logique que les voyageurs soient conduits à la gare de destination et non chez eux mais, fondamentalement, le problème est qu'il n'y a généralement plus de personnel dans les gares, tard le soir, pour régler de tels problèmes.

**12.04 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer Geerts, ik ben gesensibiliseerd door wat u zegt. Ik zal middels een schrijven aan de

**12.04 Steven Vanackere,** ministre: Je vais faire vérifier si la

directie laten uitzoeken of de communicatie met betrekking tot die regeling voldoende duidelijk is door ze op te nemen op de website. Ik zal vragen dat men mij nog eens toelicht waarom verdere communicatie geen noodzaak is. Ik ben, samen met u, de overtuiging toegedaan dat, om frustratie te vermijden, mensen best altijd zo goed mogelijk op de hoogte zijn van de bestaande regelingen of daarvan op de hoogte kunnen worden gebracht op het ogenblik dat een en ander zich voordoet.

Ik ben dus wel gevoelig voor wat u zegt. Ik zal aan de directie vragen dat zij nog eens haar licht laat schijnen op het communicatievraagstuk en nakijkt of wij daarvoor inderdaad een voldoende transparante regeling hebben.

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

**13 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evaluatie van het SAP-programma" (nr. 13669)**

**13 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évaluation du programme SAP" (n° 13669)**

**13.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, men meldt mij, vanop de werkvloer, dat de installatie van het SAP-programma, voor de toelevering van verschillende materialen voor het herstellen van voertuigen, soms verkeerd loopt. Die kleine en grote mankementen leiden dikwijls tot frustratie bij de werknemers, maar ook tot vertraging van de herstelling. Ik heb bijvoorbeeld verhalen gehoord over moeren die wel toegelaten zijn, terwijl andere niet toegelaten zijn, met als gevolg dat een stuk niet hersteld kon worden, of over verven en andere materialen.

Mijnheer de minister, is er een permanente evaluatie van het SAP-systeem en andere programma's die de toeleveringen moeten regelen? Ik meen dat er bijvoorbeeld in automobielbedrijven wel een permanente evaluatie gebeurt. Ik veronderstel dat dit bij de NMBS ook gebeurt, maar is dat wel zo? Als er mankementen zijn, hoe moeten de personeelsleden op de werkvloer die signaleren? In welke mate komen die signalen dan op de juiste plaats terecht, teneinde in oplossingen te voorzien?

**13.02 Minister Steven Vanackere:** Mevrouw de voorzitter, sedert de start van het SAP-programma is er inderdaad een permanente evaluatie georganiseerd. Het SAP-programma is op 5 januari 2009 in productie gegaan in vier centrale werkplaatsen en in een tractiewerkplaats. Dit werd voorafgegaan door een voorbereiding van zestien maanden met een diepgaande analyse van de behoeften, intense testen en zeer veel opleidingen. Eind 2008 gebeurde de transfer van operationele gegevens naar SAP.

De eerste maanden van 2009 was er in elk van de vijf werkplaatsen een zeer intense begeleiding door SAP-specialisten om de praktische kennis van de meer dan negenhonderd gebruikers te verbeteren. Tezelfdertijd werden vele parameters van de gegevens in SAP verbeterd. Momenteel is deze ondersteuning nog aanwezig, zij het in mindere mate gezien de toegenomen kennis bij de gebruikers.

communication est suffisamment claire et s'il convient ou non d'adapter le site web.

**13.01 David Geerts** (sp.a): Dans les ateliers centraux, la livraison du matériel pour la réparation des wagons est réglée par le biais du système SAP. Les défaillances de ce système constituent toutefois une source de frustration pour le personnel. Le système SAP fait-il l'objet d'une évaluation permanente? Quel suivi est-il réservé aux défaillances signalées par le personnel des ateliers?

**13.02 Steven Vanackere,** ministre: Le programme SAP a été l'objet d'une évaluation permanente dès son lancement, le 5 janvier 2009. Son démarrage a été précédé d'une préparation de seize mois au cours de laquelle il a été procédé à une analyse fouillée des besoins, à des tests intensifs ainsi qu'à de nombreuses formations. Durant les premiers mois de 2009, des spécialistes SAP ont assuré un encadrement très étoffé dans chacun des cinq ateliers pour améliorer les

Daarnaast laten periodieke vergaderingen met de werkplaatsen en rapporten toe om het gebruik van SAP verder te verbeteren.

Alle vragen tot verbeteringen aan het SAP-systeem worden geregistreerd in de informaticatoepassing Solution Manager. Een ploeg SAP-specialisten is continu ter beschikking om de zogenaamde mankementen, gesignaleerd door het personeel, op te lossen. De evolutie van de nog op te lossen mankementen wordt continu gevolgd. Begin juni waren er sinds de productiestart van SAP in de vijf werkplaatsen en bij de verschillende diensten van aankoop, financiën en B-Cargo, 3.560 vragen om verbetering, waarvan, dat is dan weer het goede nieuws, er al 3.252 zijn opgelost. Bij het behandelen van wat men mankementen noemt, wordt uiteraard prioriteit gegeven aan deze die het meest storend zijn voor de werkzaamheden.

Tot zover de toelichting.

Ik wil ook nog als persoonlijke getuigenis meegeven dat SAP, waarvan een ervaringsdeskundige beseft dat het een fantastisch systeem is met enorme mogelijkheden, ook veronderstelt dat er gigantische inspanningen worden gedaan om het personeel in staat te stellen adequaat en goed met het systeem te laten werken. Het is een Duits, grondlich systeem.

In het Vlaams Parlement bestond er op een zeker ogenblik een Liga tegen de Afkortingen. Ik daag iedereen uit om te vertellen waarvoor SAP staat. Ik zal zelf de vraag beantwoorden. Ik word immers niet geacht parlamentsleden te ondervragen. SAP staat voor Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung. Vermits Duits een van onze nationale talen is, zou het niet misstaan dat wij nu allen weten waarvoor SAP staat.

Het is in elk geval Duits. Het is bijzonder volledig, maar vergt ook bijzonder veel inspanningen – ik zeg dit opnieuw zonder ironie – op de werkvloer om iedereen die ermee moet werken, de mogelijkheden van het systeem aan te bieden. In het andere geval ontstaat het risico dat een onderneming over een instrument beschikt dat oneindig veel mogelijkheden heeft, maar dat beneden zijn mogelijkheden wordt gebruikt.

Ik heb het gevoel dat de NMBS het voorgaande vrij goed beseft en er ter zake dus ook de nodige inspanningen voor heeft gedaan.

**13.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik deel uw analyse dat het de nodige tijd vergt vooraleer de kinderziekten op de werkvloer effectief zijn verdwenen en men het systeem kan hanteren. Het is belangrijk dat u zegt dat er voor de 3.560 vragen om verbetering al 3.255 oplossingen zijn aangereikt. De kinderziekten geraken er dus wel degelijk uit. Laten wij hopen dat wij binnen een jaar betere cijfers zullen krijgen.

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

La **présidente**: La question n° 13670 de M. Henry est supprimée.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.36 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 15.36 heures.*

connaissances pratiques de plus de neuf cents utilisateurs. En outre, quantité de paramètres en rapport avec les données SAP ont déjà été améliorés. Aujourd'hui, un appoint est encore assuré, et des réunions périodiques avec les responsables des ateliers ainsi que la rédaction de rapports permettent de continuer à améliorer l'utilisation du SAP.

Toutes les demandes d'amélioration du système SAP sont enregistrées dans l'application informatique Solution Manager. Une équipe de spécialistes SAP est disponible en permanence pour remédier à d'éventuelles déficiences. Au début du mois de juin, 3.560 demandes d'amélioration avaient été recensées depuis le démarrage de la production. Depuis, une solution a déjà été trouvée dans 3.252 cas.

Je voudrais ajouter que SAP signifie *Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung*. Ce système allemand, extrêmement fiable, est un système fantastique car il offre d'énormes possibilités, à condition de déployer les efforts requis pour apprendre au personnel à se familiariser avec lui.

**13.03 David Geerts** (sp.a): Je comprends qu'on déploie des efforts pour rayer les maladies infantiles du système.