



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

woensdag

31-03-2010

Namiddag

mercredi

31-03-2010

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> <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> <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>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefverhoging bij de NMBS" (nr. 19360)

Sprekers: **Camille Dieu, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 3
 - mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de minister van Binnenlandse Zaken om wangebruikers de toegang tot stations te verbieden" (nr. 19506) 3
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationverbod voor wangebruikers" (nr. 19540) 3
 - de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toegangsverbod tot stations dat bepaalde treinreizigers zou kunnen worden opgelegd" (nr. 19555) 3
 - de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod" (nr. 20333) 3

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Linda Musin, Christian Brotcorne**, voorzitter van de cdH-fractie, **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Gosselies" (nr. 19587) 8

Sprekers: **David Lavaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de stopplaats van Florzée" (nr. 19690) 9

Sprekers: **David Lavaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wervingen bij de NMBS" (nr. 19750) 12

Sprekers: **David Lavaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 14
 - de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek van de NMBS bij de treinbestuurders" (nr. 19680) 14
 - mevrouw Colette Burgeon aan de minister van 14

SOMMAIRE

Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 19360) 1

Orateurs: **Camille Dieu, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 3
 - Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la volonté de la ministre de l'Intérieur d'interdire l'accès aux gares aux 'mauvais usager'" (n° 19506) 3

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares pour les 'mauvais usagers'" (n° 19540) 3

- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction d'accès aux gares qui pourrait être imposée à certains usagers des chemins de fer" (n° 19555) 3

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares" (n° 20333) 3

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Linda Musin, Christian Brotcorne**, président du groupe cdH, **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Gosselies" (n° 19587) 8

Orateurs: **David Lavaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du point d'arrêt de Florzée" (n° 19690) 9

Orateurs: **David Lavaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les recrutements à la SNCB" (n° 19750) 12

Orateurs: **David Lavaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 14
 - M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête de la SNCB auprès des conducteurs" (n° 19680) 14

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la 14

Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vorige tevredenheidsenquête onder de bestuurders van de NMBS-groep" (nr. 19806)

Sprekers: **David Lavaux, Colette Burgeon, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 17
- mevrouw Linda Musin aan de minister van 17
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan verplichte veiligheidsuitrusting die is opgelegd aan buitenlandse spoorwegoperatoren in België" (nr. 19805)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister 17
van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het op elkaar afstemmen van de veiligheidssystemen van de sporen en het rollend materieel in de risicozones" (nr. 19939)

Sprekers: **Linda Musin, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de 20
minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan wisselstukken in de NMBS-herstelplaatsen" (nr. 19940)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 22
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van 22
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijnen Brussel-Bergen-Quévy/Quiévrain" (nr. 19902)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van 22
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aan de reizigers verstrekte informatie in geval van verstoorde treinverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van 22
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het spoorwegnet en het comfort van het personeel en van de reizigers op de lijnen Bergen-Borinage en Centrum" (nr. 20476)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister 22
van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds minder toelaatbare toestand van de treinen van en naar Henegouwen" (nr. 20721)

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Colette Burgeon, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 29
- de heer Patrick De Groote aan de minister van 29
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de PostPunten in de te sluiten Carrefours" (nr. 19987)

Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la précédente enquête de satisfaction menée auprès des conducteurs du groupe SNCB" (n° 19806)

Orateurs: **David Lavaux, Colette Burgeon, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 17
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction 17
publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de contrainte d'équipement de matériel de sécurité pour les opérateurs ferroviaires étrangers actifs en Belgique" (n° 19805)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la 17
Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cohérence des systèmes de sécurité des voies et du matériel roulant sur les zones à risque" (n° 19939)

Orateurs: **Linda Musin, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la 20
ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de pièces de rechange dans les ateliers de réparation de la SNCB" (n° 19940)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 21
- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la 21
Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les lignes Bruxelles-Mons Quévy/Quiévrain" (n° 19902)
- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la 21
Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les informations aux voyageurs en cas de perturbation dans la circulation des trains" (n° 20413)

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la 22
Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du réseau ferroviaire et le confort des agents et usagers sur les lignes de Mons-Borinage-Centre" (n° 20476)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la 22
Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de plus en plus intolérable des trains au départ et à destination du Hainaut" (n° 20721)

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Colette Burgeon, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 29
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction 29
publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste dans les Carrefour qui seront fermés" (n° 19987)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de PostPunten in de Carrefourwinkels" (nr. 21136)	29	- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le devenir des Points Poste installés dans des magasins de la chaîne Carrefour" (n° 21136)	30
<i>Sprekers:</i> Patrick De Grootte, Colette Burgeon, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Patrick De Grootte, Colette Burgeon, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervorming van de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 20006)	32	Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réforme du service de médiation de la SNCB" (n° 20006)	32
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Jacques Otlet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Ottignies" (nr. 20013)	33	Question de M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Ottignies" (n° 20013)	33
<i>Sprekers:</i> Jacques Otlet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Jacques Otlet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	35	Questions jointes de	35
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wetgeving betreffende de 4e gsm-licentie voor GSM-R" (nr. 20007)	35	- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de la législation relative à la 4ème licence gsm sur le réseau GSM-R" (n° 20007)	35
- mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GSM-R" (nr. 20197)	35	- Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le GSM-R" (n° 20197)	35
<i>Sprekers:</i> Cathy Plasman, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Cathy Plasman, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom als elektriciteitsleverancier" (nr. 20010)	37	Question de Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom en tant qu'entreprise de fourniture d'électricité" (n° 20010)	37
<i>Sprekers:</i> Cathy Plasman, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Cathy Plasman, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	39	Questions jointes de	39
- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de levering van nieuwe locomotieven aan de NMBS" (nr. 20266)	39	- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fourniture de nouvelles locomotives pour la SNCB" (n° 20266)	39
- de heer Guy Milcamps aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging bij de levering van Siemens locomotieven aan de NMBS" (nr. 20503)	39	- M. Guy Milcamps à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la livraison retardée de locomotives Siemens à la SNCB" (n° 20503)	39
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van de locomotieven type T18" (nr. 20663)	39	- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande des locomotives de type T18" (n° 20663)	39
<i>Sprekers:</i> François Bellot, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> François Bellot, Inge Vervotte , ministres de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	41	Questions jointes de	41
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van	41	- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction	41

Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20330)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20365)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20366)

Sprekers: **Ronny Balcaen, Olivier Destrebecq, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20330)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20365)

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20366)

Orateurs: **Ronny Balcaen, Olivier Destrebecq, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mening van de klanten van de NMBS waarmee meer rekening moet worden gehouden" (nr. 20275)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une meilleure prise en compte des avis des clients de la SNCB" (n° 20275)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herziening van de werkwijzen van de NMBS" (nr. 20276)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une refonte des modes de fonctionnement de la SNCB" (n° 20276)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gsm-bereik op de trein" (nr. 20345)

Sprekers: **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la couverture gsm dans les trains" (n° 20345)

Orateurs: **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een spoorvakbond van treinbestuurders" (nr. 20523)

Sprekers: **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la création d'un syndicat des chemins de fer pour les conducteurs de train" (n° 20523)

Orateurs: **Patrick De Groote, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Samengevoegde vragen van
- de heer Ben Weyts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding in Buizingen" (nr. 20527)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinstelsel te Buizingen" (nr. 20643)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinsignaal te Buizingen dat herhaaldelijk defect is" (nr. 20723)

Sprekers: **Ben Weyts, Ronny Balcaen, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

- M. Ben Weyts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal à Buizingen" (n° 20527)

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les feux de signalisation de Buizingen" (n° 20643)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes à répétition du feu de signalisation de Buizingen" (n° 20723)

Orateurs: **Ben Weyts, Ronny Balcaen, Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises

		publiques	
Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkplaats te Stockem" (nr. 20669)	56	Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'atelier de Stockem" (n° 20669)	56
<i>Sprekers: Josy Arens, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Josy Arens, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Centraal-Station" (nr. 20854)	57	Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare centrale d'Anvers" (n° 20854)	57
<i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	58	Questions jointes de	58
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 20847)	58	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempen'" (n° 20847)	58
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 21038)	58	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempen'" (n° 21038)	58
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vzw Mobily's" (nr. 20908)	61	Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'ASBL Mobily's" (n° 20908)	61
<i>Sprekers: Patrick De Groote, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Patrick De Groote, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voetgangerstoegang in het station Brussel-Centraal" (nr. 20930)	63	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accès piéton de la gare de Bruxelles-Central" (n° 20930)	63
<i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS ondervonden moeilijkheden" (nr. 20931)	64	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par la SNCB" (n° 20931)	64
<i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kosten van de rijpaden en stops" (nr. 20933)	67	Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les coûts liés aux sillons et aux arrêts" (n° 20933)	67
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Namiddag

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

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.
La séance est ouverte à 14.13 heures et présidée par monsieur Ludo Van Campenhout.

01 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 19360)

01 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefverhoging bij de NMBS" (nr. 19360)

01.01 **Camille Dieu** (PS): Madame la ministre, comme chaque année, au mois de février, la SNCB a adapté ses tarifs en fonction de critères établis dans son contrat de gestion. Celui-ci prévoit qu'en cas de mauvaise performance en termes de ponctualité des trains, comme ce fut le cas en 2009, le gestionnaire de réseau Infrabel se voit imposer une amende, qui se traduit par 2 millions d'euros de moins dans sa dotation.

Une autre pénalisation financière est prévue en cas de mauvais résultat de l'opérateur, à savoir la limitation de l'augmentation des tarifs, qui est autorisée année après année, si la ponctualité n'atteint pas 91 % en 2009, 91,5 % en 2010 et 92 % en 2011.

Malheureusement, nous avons pu constater en 2009 que la ponctualité de la SNCB n'était évaluée qu'à 88,9 % et n'atteignait donc pas les objectifs fixés. De plus, selon les calculs du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, la moyenne détermine l'inflation en 2009 à - 0,004 %. Elle est donc négative.

Au vu de toutes ces informations, je m'attendais au maintien des prix des billets de transport fixés en février 2009 voire à leur diminution.

Madame la ministre, sur quels critères se base la SNCB pour déterminer l'augmentation de ses tarifs? Devons-nous en déduire que – malgré les calculs qui correspondent aux desiderata du contrat de gestion – les prix pratiqués par la SNCB augmenteront automatiquement chaque année? Pour le dire autrement, le calcul établi par le contrat de gestion interdit-il, en définitive, une diminution ou une stagnation des prix pratiqués par l'entreprise publique?

C'est une question à laquelle s'intéressent beaucoup de navetteurs.

01.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame Dieu, la politique tarifaire et

01.01 **Camille Dieu** (PS): Overeenkomstig het beheerscontract van de NMBS krijgt de netbeheerder in geval van slechte prestaties op het vlak van stiptheid een boete. Als de operator een slecht resultaat voorlegt (de stiptheid moet in 2009 91 procent bedragen), wordt de tariefverhoging van de NMBS beperkt. De stiptheid werd in 2009 geraamd op slechts 88,9 procent. Bovendien berekende de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie dat de inflatie in 2009 gemiddeld - 0,004 procent bedroeg.

Ik verwachtte dus dat de prijzen zouden worden gehandhaafd, of zelfs verlaagd.

Op grond van welke criteria stelt de NMBS de tariefverhoging vast? Sluit de in het beheerscontract vastgelegde berekeningswijze een prijsverlaging of -handhaving uit?

01.02 **Minister Inge Vervotte**: In

la mesure dans laquelle la SNCB peut augmenter ou diminuer ses tarifs ont été élaborées de façon détaillée dans le contrat de gestion liant la SNCB et l'État.

Toute adaptation tarifaire doit dès lors se faire dans le respect des règles établies dans le contrat de gestion, comme vous le dites vous-même.

Concrètement, la formule tarifaire se compose de deux éléments importants, à savoir l'évolution de l'indice de santé et celle de la ponctualité des trains. Remarquons que, pour l'augmentation tarifaire appliquée à partir du 1^{er} février 2010, ce sont l'indice de santé du mois de juin 2009 et la ponctualité de la période de juillet 2008 à juin 2009 qui sont pris en compte, et non ceux de l'ensemble de l'année 2009. Il s'agit donc toujours de la période juillet-juin. C'est comme dans le contrat de gestion.

En outre, le chiffre de ponctualité pris en compte est celui d'après neutralisation, entre autres pour les cas de force majeure. Par contre, les trains supprimés sont considérés comme étant des trains en retard. Le chiffre de ponctualité pris en compte s'élève à 92,7 % et était supérieur à l'objectif de 91,5 %. L'indice de santé était à - 0,10 %, ce qui signifie qu'il n'a pas eu d'influence sur l'évolution du prix des produits SNCB.

Pour l'augmentation des tarifs au 1^{er} février, un élément exceptionnel a joué, conformément à la loi du 30 avril 2007, portant des dispositions urgentes sur les chemins de fer. Une augmentation tarifaire supplémentaire de 0,5 % a été appliquée pour couvrir une contribution dans les investissements du projet Diabolo.

Pour l'exercice tarifaire 2010, d'application depuis le 1^{er} février 2010, les prix de la SNCB ont augmenté en moyenne de 0,57 %, à savoir 0,66 % pour les cartes de train et 0,50 % pour les autres produits. Le prix des billets n'a pas été modifié, à l'exception de celui du billet senior et de celui du Rail Pass qui a augmenté de un euro en seconde classe et est passé à 74 euros.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

Les règles applicables sont celles du contrat de gestion.

Comme je l'ai dit, je soutiens la politique tarifaire de la SNCB, puisque ce choix était possible dans le cadre du contrat de gestion.

het beheerscontract wordt het tariefbeleid en de mate waarin de NMBS haar tarieven mag verhogen of verlagen, in detail uiteengezet.

De tariefformule houdt rekening met de evolutie van de gezondheidsindex en met de stiptheid van de treinen. Voor de tariefverhoging die sinds 1 februari 2010 wordt toegepast, werd rekening gehouden met de gezondheidsindex van juni 2009 en met de stiptheidscijfers voor de periode van juli 2008 tot juni 2009, en dus niet met de cijfers voor het hele jaar.

Het stiptheidscijfer waarmee rekening wordt gehouden is het cijfer dat bekomen wordt na neutralisatie. De afgeschafte treinen worden wel meegerekend als treinen met vertraging. Er werd rekening gehouden met een stiptheidscijfer van 92,7 procent, wat beter is dan het beoogde stiptheidscijfer. De gezondheidsindex bedroeg -0,10 en had geen invloed op de prijsevolutie.

In het kader van de tariefverhoging vanaf 1 februari werd een bijkomende tariefverhoging van 0,5 procent toegepast voor de bijdrage in de investeringen van het Diabolo-project ('uitzonderlijk element').

Voor het tariefjaar 2010 namen de prijzen van de NMBS gemiddeld met 0,57 procent toe. De prijs van de tickets werd niet gewijzigd, met uitzondering van die van het seniorenbiljet en van de Rail Pass.

Ik steun het tariefbeleid van de NMBS, aangezien die keuze in het kader van het beheerscontract kon worden gemaakt.

01.03 Camille Dieu (PS): En termes de calcul de la ponctualité, il y a des choses à revoir. Si on ne tient pas compte de tous les paramètres, notamment des trains supprimés ...

01.04 Inge Vervotte, ministre: Je vais vous relire ma réponse! Les

trains supprimés sont considérés comme des trains en retard. C'est une nouveauté dans le contrat de gestion. Nous sommes donc plus sévères dans les calculs.

01.05 Camille Dieu (PS): Il faudra nous expliquer cela de manière pédagogique et sans trop de chiffres! Les gens ne comprennent pas comment on arrive à une augmentation des tarifs, alors que les trains sont toujours en retard. C'est difficile à comprendre.

01.05 Camille Dieu (PS): De mensen begrijpen niet hoe men ertoe komt om de tarieven te verhogen terwijl de treinen altijd met vertraging rijden.

01.06 Inge Vervotte, ministre: C'est bien expliqué dans le contrat de gestion! Les retards peuvent avoir plusieurs causes. Les retards qui ne sont pas imputables à la SNCB ou à Infrabel ne sont pas compris dans les mesures. C'est ce qu'on appelle la neutralisation, dont les critères sont repris dans le contrat de gestion.

01.06 Minister Inge Vervotte: Vertragingen die niet te wijten zijn aan de NMBS of aan Infrabel worden niet in aanmerking genomen bij de te maken berekening. Dat noemt men de neutralisatie.

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

*Voorzitter: Bruno Van Grootenbrulle.
Président: Bruno Van Grootenbrulle.*

02 Questions jointes de

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la volonté de la ministre de l'Intérieur d'interdire l'accès aux gares aux 'mauvais usager'" (n° 19506)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares pour les 'mauvais usagers'" (n° 19540)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction d'accès aux gares qui pourrait être imposée à certains usagers des chemins de fer" (n° 19555)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares" (n° 20333)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de minister van Binnenlandse Zaken om wangebruikers de toegang tot stations te verbieden" (nr. 19506)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod voor wangebruikers" (nr. 19540)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toegangsverbod tot stations dat bepaalde treinreizigers zou kunnen worden opgelegd" (nr. 19555)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod" (nr. 20333)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over het stationsverbod voor wangebruikers. Wij hebben hier, en ook in de commissie voor de Binnenlandse Zaken al eerder gesproken over de macht en onmacht van de controleurs en de veiligheidsdiensten van de NMBS om op te treden tegen zwartrijders of amokmakers. Om aan deze problematiek het hoofd te bieden werd er overleg gepleegd tussen u, mevrouw de minister, en de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'impuissance des contrôleurs et des services de sécurité de la SNCB face aux fraudeurs et aux auteurs de troubles reste une importante cause d'exaspération. Une concertation a eu lieu entre les ministres de l'Infrastructure, de la Justice, de l'Intérieur et de la Mobilité afin de tenter de dégager des pistes de solution.

Tijdens de commissievergadering van 18 januari deelde u mij mee dat er een voorstel in opmaak is om de wet op de politie van de spoorwegen te vernieuwen. In dat voorstel zou de in mogelijkheid

worden voorzien om administratieve sancties toe te passen voor een aantal welomschreven overtredingen. Er bleken echter nogal wat juridische obstakels te zijn die nog moesten worden uitgeklaard. Overleg tussen de verschillende kabinetten zou hiervoor nog aan de gang zijn.

Ondertussen werd er evenwel een nieuw idee gelanceerd, met name op de veiligheidsdag voor het openbaar vervoer. Men zou het wetsontwerp willen aangrijpen om een stationsverbod uit te werken voor zogenaamde wangebruikers. Een term waarmee wordt verwezen naar herhaaldelijke fraudeurs en gewelddadige passagiers.

Ik heb de volgende vragen, mevrouw de minister. Ten eerste, wat is de stand van zaken van het wetsontwerp? Hoever is men reeds gevorderd?

Ten tweede, in hoeverre is het idee over het uitwerken van zo'n stationsverbod al concreet? Zal dit inderdaad deel uitmaken van het wetsontwerp?

Ten derde, welke doelgroepen beoogt men precies? In welke gevallen zal men een stationsverbod kunnen oplopen? Heeft de minister een idee over hoeveel mensen het ongeveer zou kunnen gaan? Over welke grootteorde spreken we ongeveer?

Ten vierde, welke diensten zullen bevoegd zijn om zo'n stationsverbod op te leggen? Hoe zullen dergelijke praktijken praktisch worden afgehandeld?

Tot slot, hoe zal in de praktijk het naleven van zo'n stationsverbod worden gehandhaafd en gecontroleerd? Welke diensten zullen bevoegd zijn om een niet-naleving van een stationsverbod vast te stellen en vervolgens op te treden?

02.02 Linda Musin (PS): Madame la ministre, nous vous interrogeons régulièrement sur la sécurité dans les gares et dans l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire de notre pays. L'idée émise d'amendes administratives fait ainsi souvent l'objet de questions devant cette commission.

L'annonce très médiatique de la ministre de l'Intérieur, le 10 février dernier, nous intéresse au plus haut point. Dans sa thèse, il serait question d'étendre fortement les pouvoirs des contrôleurs et des agents de sécurité de la SNCB et de leur permettre d'infliger des amendes administratives en cas d'incivilité. Mais il serait également question d'interdire l'accès aux gares aux "mauvais usagers" (fraudeurs récidivistes, personnes violentes, etc.)

Sur la forme, je trouve étonnant que la ministre de l'Intérieur s'exprime, de manière individuelle, sur un sujet qui vous concerne au premier chef en qualité de ministre de tutelle du groupe SNCB.

Sur le fond, en ce qui concerne l'idée d'interdire les gares aux mauvais usagers, hormis la possibilité de dresser une sorte de liste noire desdits usagers et de procéder à un contrôle de l'ensemble des navetteurs – pratique limite au niveau d'une démocratie –, j'imagine mal comment cette idée pourrait être envisageable et, surtout, praticable. En effet, comment une personne peut-elle envisager

Qu'en est-il du projet de loi qui a été annoncé en la matière? Dans quelle mesure l'idée d'élaborer une interdiction de l'accès aux gares est-elle déjà concrète? Quels groupes cibles sont exactement visés? Dans quels cas risquera-t-on de se voir infliger pareille interdiction? La ministre connaît-elle le nombre de personnes qui seraient concernées? Quels services seront compétents pour imposer cette interdiction, pour constater une infraction et pour intervenir, le cas échéant?

02.02 Linda Musin (PS): Op 10 februari jongstleden kondigde minister Turtelboom op een erg mediatieke manier aan dat ze de controleurs en veiligheidsagenten van de NMBS wil machtigen om administratieve overlastboetes op te leggen. De minister denkt voorts aan een stationsverbod voor zogenaamde wangebruikers! Buiten het feit dat die praktijk in een democratische staat op het randje is, dient opgemerkt dat ze moeilijk toepasbaar is en bovendien niet strookt met het streven van de NMBS-Groep om van onze stations plaatsen te maken die openstaan voor het publiek en waar loketten, vermaakgelegenheden en winkels een harmonieus geheel vormen.

Werd u door uw collega van

sérieusement une telle idée sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire sur les quais, au niveau des gares, des points d'arrêt non gardés et des parkings?

Ce concept de verrouillage des gares est en totale contradiction avec la volonté du groupe SNCB de faire des gares de ce pays, en tout cas des principales, de véritables lieux ouverts, où les guichets, les lieux de détente et les commerces cohabiteraient en harmonie.

Bref, madame la ministre, je souhaiterais vous entendre sur le sujet. Avez-vous été consultée par votre homologue de l'Intérieur quant aux mesures envisageables qui permettraient d'augmenter la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire? Partagez-vous la philosophie-même de ce projet d'interdire l'accès aux gares annoncé par votre collègue de l'Intérieur? Pourriez-vous faire le point sur les différentes mesures concrètes envisagées sur ce thème pour accroître la sécurité et diminuer ce sentiment d'insécurité sur le rail au bénéfice des usagers et des travailleurs de la SNCB?

02.03 Christian Brotcorne (cdH): Madame la ministre, je sais que vous n'êtes pas à l'origine de cette information révélée par la presse selon laquelle l'accès aux gares pourrait être interdit à une certaine catégorie d'usagers.

Il ne vous serait jamais venu à l'idée d'imaginer ce type d'interdiction. Mais le débat public est lancé et certains membres du gouvernement pensent que nous pourrions légiférer à ce sujet.

Avez-vous été contactée par votre collègue de l'Intérieur par rapport à la situation décrite et aux possibilités d'interdiction envisagées? Existe-t-il un texte en avant-projet qui aurait été éventuellement discuté au sein du gouvernement, qui aurait peut-être été envoyé au Conseil d'État pour avis? En outre, considérez-vous, vu la manière de fonctionner de la SNCB, du service public ouvert à tous, qu'une telle idée, qu'une telle proposition soit constructive, et surtout réalisable? Les services de la SNCB, son personnel, les accompagnateurs, les services de sécurité du rail ont-ils été approchés par rapport à cela? Quelle est votre opinion par rapport à cette proposition un peu particulière?

02.04 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij die van mijn collega's. Op de Veiligheidsdag voor het openbaar vervoer, dinsdag 9 februari, heeft minister Turtelboom een initiatief aangekondigd om een stationsverbod in te voeren voor jongeren die het al te bont maken op de trein of in stations. Het principe van het stationsverbod zou reeds vervat zitten in de programmawet van 2004, maar de uitvoeringsbesluiten zouden nooit zijn gevolgd.

Eerder kondigde dezelfde minister de uitbreiding van de GAS-wet aan voor de NMBS, de gemeentelijke administratieve sanctie, naar analogie van De Lijn. Op 18 november 2009 stelden wij aan de vorige minister van Overheidsbedrijven in de commissie voor de Infrastructuur vragen naar aanleiding van de uitspraak van de politierechter van Verviers met betrekking tot de prijsverhogingen voor

Binnenlandse Zaken geraadpleegd over de maatregelen die dienen te worden genomen om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen?

Deelt u de filosofie achter het door uw collega aangekondigde stationsverbod?

Welke concrete maatregelen worden er overwogen teneinde de veiligheid op het spoorweginfrastructuur te bevorderen?

02.03 Christian Brotcorne (cdH): Het publieke debat over het stationsverbod voor bepaalde treingebruikers is ingezet.

Heeft de minister van Binnenlandse Zaken met u contact opgenomen in verband met het eventuele afkondigen van zo een verbod? Werd er een voorontwerp opgesteld, en werd die tekst in de regering besproken en voor advies aan de Raad van State overgezonden?

Vindt u een stationsverbod een constructief idee?

Werden de diensten van de NMBS over die aanpak geraadpleegd?

Wat denkt u van dit enigszins merkwaardige voorstel?

02.04 Patrick De Groote (N-VA): Où en sont le projet de loi relatif aux compétences de sécurité des contrôleurs et aux services de sécurité du rail et l'arrêt d'exécution relatif à l'instauration d'une interdiction d'accès aux gares? Quand le ministre espère-t-il instaurer l'interdiction et/ou l'amende administrative au sein de la SNCB? Quel groupe cible l'interdiction de gare vise-t-elle et pour quelle durée serait-elle instaurée? Comment l'interdiction de gare et le contrôle du respect

tickets van zwartrijders.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot het wetsontwerp van de minister van Binnenlandse Zaken inzake de veiligheidsbevoegdheden van controleurs en de veiligheidsdiensten van het spoor?

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitvoeringsbesluit voor de invoering van het stationsverbod?

Ten derde, wanneer hoopt men op de invoering van een stationsverbod en/of administratieve boete bij de NMBS?

Ten vierde, kunt u de inhoud of de doelstellingen van het stationsverbod toelichten? Welke doelgroep viseert het stationsverbod en voor welke duur zou men een stationsverbod invoeren?

Ten vijfde, hoe hoopt men het stationsverbod om te zetten in de praktijk, in het bijzonder met betrekking tot de controle op de naleving van dit verbod?

02.05 Inge Vervotte, ministre: Je voudrais tout d'abord replacer dans leur contexte les déclarations de la ministre de l'Intérieur. Mme Turtelboom s'est exprimée sur la sécurité dans les transports en commun lors du Security Day organisé par la SNCB Holding sur le thème de l'approche intégrée de la sécurité dans les transports en commun. Les mesures qu'elle y a annoncées seront reprises dans un avant-projet de loi permettant le recours aux sanctions administratives pour s'attaquer de front aux problèmes de la délinquance et des nuisances subies par les usagers du rail. Ce projet a été préparé par le groupe SNCB, le cabinet de l'Intérieur, le cabinet de la Justice, mon cabinet et celui du secrétaire d'État à la Mobilité. Les déclarations de la ministre n'étaient donc pas une sortie solitaire dans la presse et correspondent d'ailleurs à ce que j'ai déjà eu l'occasion d'annoncer ici-même, notamment en termes d'interdiction de gare.

De maatregel stationsverbod bestaat sinds 2005. De wet van 1891 op de politie der spoorwegen laat de rechter toe een tijdelijk bevel tot stationsverbod te geven aan mensen die schuldig worden bevonden aan sommige inbreuken tegen de bepalingen van het Strafwetboek gepleegd in de infrastructuur van de spoorwegen. Het stationsverbod wordt bevestigd in het voorontwerp van de wet betreffende administratieve sancties, dat dit principe uitbreidt tot een aantal inbreuken tegen de wetgeving op de politie der spoorwegen.

Ik ben er mij natuurlijk van bewust dat een stationsverbod niet alle problemen zal oplossen en dat de organisatie daarvan niet altijd gemakkelijk zal zijn, maar die sanctie moet een afschrikkende rol kunnen spelen en kan een nuttig hulpmiddel zijn in de strijd tegen sommige zeer lokale daderbendes binnen de stations.

Het gaat dus meer over een hulpmiddel tegen overlast dat over een strijdmiddel tegen zwartrijders. Het aantal mensen dat door die maatregel zou worden getroffen is vandaag onmogelijk te bepalen. De praktische modaliteiten moeten nog worden besproken, onder meer met de minister van Binnenlandse Zaken.

de cette interdiction seront-ils mis en œuvre concrètement?

02.05 Minister Inge Vervotte: Het gaat niet om maatregelen die door de minister van Binnenlandse Zaken op eigen houtje tijdens Security Day werden aangekondigd. Zij zijn immers opgenomen in een voorontwerp van wet dat het mogelijk moet maken administratieve sancties te treffen in geval van delinquentie en overlast en dat door de NMBS, de kabinetten van Binnenlandse Zaken, Justitie, Mobiliteit en mijn kabinet werd uitgewerkt.

La mesure d'interdiction d'accès aux gares existe depuis 2005. La loi de 1891 sur la police des chemins de fer prévoit que le juge peut interdire temporairement l'accès aux gares aux personnes déclarées coupables d'une infraction commise dans une infrastructure des chemins de fer. L'interdiction d'accès aux gares est confirmée dans l'avant-projet de loi relatif aux sanctions administratives, qui étend ce principe à plusieurs infractions à la loi sur la police des chemins de fer.

Je suis consciente que cette interdiction ne sera pas la panacée et que son organisation sera malaisée. Toutefois, cette sanction devrait avoir un effet dissuasif et

constituera un instrument utile dans la lutte contre certaines bandes criminelles locales actives dans les gares. Il s'agit dès lors davantage d'un instrument de lutte contre les nuisances que d'un moyen d'action contre les resquilleurs. Il est encore impossible de déterminer le nombre de personnes qui seront touchées par cette mesure. Les modalités pratiques doivent encore faire l'objet de discussions, notamment avec la ministre de l'Intérieur.

Le corporate security service de la SNCB Holding a été chargé via le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB Holding de remplir les missions de service public du groupe SNCB sur le plan de la sécurité. Le plan stratégique 2008-2010 de ce service destiné à permettre à la holding d'atteindre les objectifs de sécurité inscrits dans le contrat de gestion prévoit de nombreuses mesures visant à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité sur le rail et en termes plus généraux de tout mettre en œuvre pour faciliter le bon déroulement de la chaîne de sécurité.

Het strategisch plan 2008-2010 van de Corporate Security Service (CSS) van de NMBS, die belast is met taken van openbare dienst inzake veiligheid, omvat tal van maatregelen met het oog op het verhogen van de veiligheid en van het veiligheidsgevoel op het spoor, en op de vlotte werking van de veiligheidskolom.

Een bijkomende dotatie voor sociale veiligheid van tien miljoen euro op jaarbasis is voorzien in artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-holding.

L'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'État et la SNCB-Holding prévoit une dotation supplémentaire de 10 millions d'euros sur une base annuelle pour la sécurité du personnel.

Il m'est impossible de décrire toutes les mesures mais certains faits ont été décrétés comme prioritaires, tels les agressions, les vols de métaux, les graffitis, les vols, la circulation illégale sur les voies. Pour tous ces faits, des mesures ont été prévues, qu'elles soient techniques, humaines ou organisationnelles.

Bepaalde feiten werden prioritair gesteld (metaaldiefstal, graffiti, diefstal, op de rails lopen) en daarvoor werden er hoofdzakelijk preventieve maatregelen genomen (installatie van camera's, samenwerkingsovereenkomsten met de lokale besturen). De teams van Securail en de nachtbewaking zullen versterkt worden. In geval van overlast en criminaliteit volgen er administratieve sancties. Er is een masterplan uitgewerkt met 44 maatregelen tegen agressie.

Elles ont tout d'abord trait à la prévention au sens strict. Il s'agit par exemple du placement de caméras de surveillance dans certains endroits bien ciblés ou du fait de proposer aux autorités locales des conventions de partenariat.

Des mesures ont également été prises pour renforcer les équipes d'agents de sécurité de Securail et d'intensifier la surveillance nocturne.

Enfin, les futures sanctions administratives joueront pleinement leur rôle lorsque des nuisances et des actes de délinquance auront été commis.

Par ailleurs, en matière d'agressions, un masterplan a été mis au point avec pas moins de quarante-quatre mesures.

Le **président**: Je demande aux membres d'être brefs lors de leurs répliques étant donné le nombre de questions à l'agenda.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Ik heb vooral onthouden dat de strijd voor een hogere veiligheid op ons openbaar vervoer een belangrijke prioriteit blijft. Daar kunnen we het bij laten.

02.07 Linda Musin (PS): Je voudrais également remercier Mme la ministre. Comme mon collègue Van den Bergh, je suis heureuse de prendre connaissance des différentes facettes des mesures qui vont être prises. Elles seront nécessaires à l'élaboration d'un plan complet dont j'espère que la mise à exécution sera efficace.

02.08 Christian Brotcorne (cdH): Madame la ministre, je retiens de votre réponse que ce problème concerne davantage l'accès aux gares et leurs environs plutôt que l'accès au rail, qui doit encore être maintenu. Donc, votre réponse me satisfait.

02.07 Linda Musin (PS): Ik verheug me over de diverse maatregelen die in het vooruitzicht worden gesteld.

02.08 Christian Brotcorne (cdH): Ik onthoud uit uw antwoord dat dit probleem eerder betrekking heeft op de toegang tot de stations en de stationsomgeving dan op de toegang tot de sporen.

02.09 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad belangrijk om te streven naar veiligheid binnen het openbaar vervoer. Ik onthoud dat u het vooral ziet als een hulpmiddel tegen overlast. Ik begrijp dat er nog duidelijke afspraken moeten gemaakt worden met tal van organisaties. We komen daar later op terug, wanneer het in een verder stadium zit.

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

Le **président**: La question n°19514 de M. Jadot est transformée en question écrite. Les questions jointes n° 19529 de Mme De Bue et n° 19610 de M. Geerts sont reportées.

03 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Gosselies" (n° 19587)

03 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Gosselies" (nr. 19587)

03.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, le projet de construction d'une gare à l'aéroport de Charleroi, appelé aussi Bruxelles-Sud, ne date pas d'hier. Avec la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et le développement du *park and ride* de Louvain-la-Neuve, ce projet figurait parmi les priorités du gouvernement wallon précédent.

L'étude qui devait évaluer la faisabilité de l'implantation d'une gare à Gosselies a été finalisée en 2008. Une décision a-t-elle été arrêtée au sein du conseil d'administration d'Infrabel? La SNCB a-t-elle inscrit ce projet dans son prochain plan d'investissement? Je vous remercie de nous informer de l'avancée de ce projet.

03.01 David Lavaux (cdH): De haalbaarheidsstudie met betrekking tot de bouw van een station in Gosselies werd in 2008 afgerond. Heeft de raad van bestuur van Infrabel ondertussen een beslissing genomen? Heeft de NMBS dat project in haar volgende investeringsplan opgenomen?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, depuis la décision du gouvernement wallon du 24 juin 2008 de privilégier une implémentation de la future gare de Gosselies en souterrain, sous l'aérogare, Infrabel a collaboré à l'étude d'incidence réalisée par la Région wallonne en vue de l'adaptation du plan de secteur concerné. Dans la déclaration de politique régionale du nouveau gouvernement wallon, publiée le 16 juillet 2009, il a été observé que celui-ci voulait construire une nouvelle gare SNCB à l'aéroport de Charleroi selon

03.02 Minister Inge Vervotte: Sinds de Waalse regering voor een ondergronds station heeft geopteerd, heeft Infrabel zijn medewerking verleend aan de impactstudie van het Waals Gewest met het oog op de aanpassing van het sectorplan. In

deux options à étudier: souterraine ou en surface.

Suite à cette nouvelle orientation, Infrabel a réalisé à partir du 19 novembre 2009 des études complémentaires en collaboration avec la cellule de développement territorial de la Région wallonne, chargée notamment de la révision des plans de secteur définissant l'affectation du sol au nord de Charleroi. Les résultats de ces études, variantes de tracés et analyses comparatives, ont été communiqués à la Région le 22 février 2010.

Suite à cela, la Région wallonne a posé des questions complémentaires à Infrabel. Infrabel a communiqué les informations et précisions demandées le 15 mars 2010. L'élaboration du plan d'investissement 2013-2025 vient de commencer. Infrabel attend la promulgation de la révision du plan de secteur par le gouvernement régional.

haar gewestelijke beleidsverklaring heeft de Waalse regering bevestigd dat ze een nieuw - ondergronds of bovengronds - NMBS-station wil bouwen in de nabijheid van de luchthaven van Charleroi.

Infrabel heeft samen met het Waals Gewest bijkomende studies uitgevoerd, waarvan de resultaten op 22 februari 2010 aan het Gewest werden overgezonden.

Op 15 maart 2010 heeft Infrabel toelichting verstrekt aan het Waals Gewest. Met de opmaak van het investeringsplan 2013-2025 werd er onlangs een aanvang gemaakt. Infrabel wacht op de bekendmaking van de herziening van het sectorplan door de gewestregering.

03.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. Je vois que les derniers événements datent du 15 mars dernier, nous sommes donc en plein dans l'actualité. C'est avec plaisir que je vois que ce dossier avance.

Je demanderai à mes collègues wallons d'interroger le gouvernement wallon afin que cela avance de ce côté-là aussi et qu'on puisse inscrire ce projet dans le plan de financement de la SNCB. C'est une étape très importante dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du point d'arrêt de Florzée" (n° 19690)

04 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de stopplaats van Florzée" (nr. 19690)

04.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, j'ai eu vent de la fermeture prochaine du point d'arrêt de Florzée sur la ligne 162 entre Namur et Ciney. Si ces informations sont confirmées, elles me semblent relativement inquiétantes. Le contrat de gestion entre la SNCB et l'État prévoit un garde-fou avant toute suppression de gare et point d'arrêt en précisant que cela nécessite l'autorisation du ministre des Entreprises publiques.

Je suis d'autant plus inquiet que la raison officielle invoquée est que le maintien de ce point d'arrêt aurait un coût de 5 millions d'euros pour Infrabel dans le cadre des travaux d'augmentation de la vitesse sur la ligne 162.

Par ailleurs, la SNCB invoque un coût d'exploitation annuel de 114 000 euros pour ce point d'arrêt mais précise que le remplacement de ce point par une desserte d'autobus aurait un coût

04.01 David Lavaux (cdH): Naar verluidt zou de stopplaats te Florée, op lijn 162 tussen Namen en Ciney, eerlang afgeschaft worden. Volgens het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat vereist elke afschaffing van een station of stopplaats de toestemming van de minister van Overheidsbedrijven. Als officiële reden voor de sluiting wordt opgegeven dat het behoud van die stopplaats Infrabel 5 miljoen euro zal kosten, als gevolg van de aanpassingen die er moeten worden uitgevoerd in het kader

de 240 000 euros, ce qui coûterait donc plus du double à l'entreprise. Au regard des sommes pharaoniques octroyées chaque année au groupe SNCB en dotation d'investissement et d'exploitation, les coûts invoqués paraissent cependant minuscules, pour ne pas dire négligeables.

Madame la ministre, confirmez-vous que vous-même ou votre prédécesseur avez marqué votre accord pour la suppression de ce point d'arrêt de Florzée? Le cas échéant, à quel moment cesseront les dessertes de chemins de fer à cet arrêt? Le Comité consultatif des usagers et les autorités locales ont-elles été consultées et/ou averties? Estimez-vous responsable de la part de la SNCB d'agir de la sorte alors que le service public ferroviaire fait l'objet de dotations importantes de la part de l'État?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, Infrabel a débuté les travaux de modernisation de la ligne 162 Namur-Luxembourg. Ces travaux consistent en des rectifications de courbe dans le but d'augmenter la vitesse de référence de la ligne 162 ainsi qu'en une nouvelle électrification.

Le point d'arrêt de Florzée – 16 voyageurs/montée par jour en 2005 et 18 en 2007 – se situe sur une courbe à rectifier. La rectification de la courbe de Florzée implique la démolition du point d'arrêt. Infrabel a demandé s'il était nécessaire de reconstruire des quais, vu les coûts importants. La reconstruction d'un point d'arrêt à Florzée, après rectification de la courbe dans la ligne située à hauteur de Florzée, engendrerait un surcoût important, estimé à 6,3 millions d'euros, additionné de presque 1 000 euros par an pour l'entretien. À cela, il faut ajouter des coûts d'expropriation supplémentaires qui ne seront pas nécessaires en cas de suppression du point d'arrêt.

Compte tenu des différents éléments du dossier, de la position du secrétaire d'État à la Mobilité et de mon prédécesseur, le gouvernement a rendu un avis défavorable à la fermeture du point d'arrêt de Florzée. Dans la réponse à Infrabel, il a été demandé que des aménagements en accueil à la clientèle soient réalisés dans les points d'arrêt voisins de Natoye et d'Assesse, que suffisamment de places de parking soient assurées et que des abris voyageurs convenables et des quais en bon état soient prévus.

Dans la réponse à la SNCB, il a été exigé qu'une solution par bus soit trouvée avant d'obtenir l'autorisation de la fermeture de l'arrêt, afin que les habitants de Florzée puissent rejoindre la gare de Natoye ou d'Assesse. Infrabel a confirmé sa volonté de supprimer le point d'arrêt de Florzée tout en veillant à garantir le confort de la clientèle dans les points d'arrêt de Natoye et d'Assesse à l'horizon 2014.

Les aménagements effectués selon les nouvelles normes REVALOR comprendront les rehaussements des quais, l'équipement des quais en abris et sièges, la modernisation des visuels et de l'information. Par ailleurs, les dépôts pour vélos et les places de parking seront également étendus et modernisés. Le TEC a donné son accord à la SNCB de déplacer l'arrêt Natoye (mi-Hamois) actuellement implanté au carrefour de la chaussée de Namur et de la rue de Huy vers le chemin d'accès du point d'arrêt de Florzée. Hélas, la fréquence de ce service de bus est limitée et n'offre donc pas d'alternative valable.

van de werken om de snelheid op lijn 162 op te voeren. In vergelijking met de bedragen die jaarlijks aan de NMBS-Groep worden toegekend voor de investerings- en exploitatiekosten vallen die kosten echter bijzonder laag uit.

04.02 Minister Inge Vervotte: Infrabel is begonnen met de uitvoering van de werkzaamheden, die hoofdzakelijk bestaan uit het rechtekken van bochten, om de referentiesnelheid op lijn 162 Namen-Luxembourg te verhogen. De stopplaats te Florée - met 18 opstappende passagiers per dag in 2007 - is gelegen op een bocht die moet worden rechtgetrokken. Infrabel heeft gevraagd of het noodzakelijk was om de perrons heraan te leggen, gelet op de hoge kostprijs. In het antwoord aan Infrabel werd gevraagd om voorzieningen voor het reizigers-onthaal aan te leggen in het naburige stopplaatsen te Natoye en Assesse, waarnaar de inwoners van Florée zich met de bus zullen kunnen begeven. Ondertussen wacht Infrabel op de toestemming om de stopplaats te sluiten.

Infrabel heeft bevestigd de stopplaats Florée tegen 2014 te willen afschaffen, maar zal het reizigerscomfort van de haltes Natoye en Assesse verzekeren. De aanpassingen volgens de nieuwe REVALOR-normen omvatten de verhoging van de perrons, het plaatsen van wachthokjes en zitplaatsen op de perrons, de vernieuwing van de displays en het informatiesysteem. Voorts zullen de fietsenstallingen en de parkeerplaatsen uitgebreid en vernieuwd worden.

De NMBS heeft recentelijk een

Récemment, la SNCB a mené une étude détaillée qui révèle que, si le point d'arrêt devait être fermé sans qu'un service de navettes de substitution soit organisé, environ 20 voyageurs disposeraient actuellement d'une alternative acceptable dans les points d'arrêt voisins. Tous les voyageurs en train actuels se rendent en effet en voiture jusqu'à Florzée. Ils résident également dans la sphère d'influence du point d'arrêt de Natoye qui présente la même desserte que Florzée.

Comme il a été démontré que tous les voyageurs actuels de Florzée disposaient déjà d'une alternative acceptable, qui est même meilleure qu'un service de bus de substitution, je me concerterai de nouveau avec le secrétaire d'État à la Mobilité sur le maintien ou la suppression du point d'arrêt.

Je tiens à souligner que le cas de Florzée est directement lié aux travaux de modernisation de la ligne 162 et n'est pas inspiré par une politique de fermeture.

Compte tenu du fait qu'Infrabel prévoit de commencer les travaux de modernisation de la ligne 162 entre Namur et Ciney dans le courant de 2012 et que la plupart des voyageurs de Florzée sont étudiants, la SNCB propose de fermer le point d'arrêt de Florzée, le 29 juin 2012, soit le dernier jour de l'année scolaire.

Dans son avis 7/9 du 8 mai 2007, le Comité consultatif des usagers avait rendu un avis négatif sur la fermeture de Florzée, car les membres supposaient que les voyageurs ne disposaient d'aucune alternative. Dans cet avis, il était également suggéré, outre une modernisation des points d'arrêt à Natoye et Assesse, de procéder à une enquête de déplacement, afin de proposer les alternatives les plus correctes.

La SNCB se conforme au contrat de gestion et sollicite l'accord du ministre des Entreprises publiques et de la Mobilité et la DGTT sur la base d'un justificatif. Dans les cas où la suppression d'un point d'arrêt est nécessaire, afin de pouvoir rectifier une courbe de la ligne pour pouvoir augmenter la vitesse et après étude approfondie des répercussions sur les budgets d'investissements et sur les voyageurs, une suppression peut, dans certains cas, être justifiée sans nuire au service public.

04.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. Je prends note du fait qu'à l'instar de votre prédécesseur, vous avez émis ainsi un avis défavorable. Cependant, vous avez tenté de trouver de nombreuses solutions. Il importe de le souligner.

Il ne s'agit pas non plus d'une politique par rapport à un nombre de voyageurs, ni d'une politique de fermeture. Cette mesure s'inscrit réellement dans la politique de revalorisation, de remise en ordre de la ligne Luxembourg-Bruxelles.

Nous reviendrons certainement sur le sujet avec la nécessaire suppression des passages à niveau sur cette ligne, ce qui serait de nature à améliorer les vitesses.

Je vous remercie d'avoir essayé de trouver des alternatives valables

omstandige studie uitgevoerd, waaruit blijkt dat alle reizigers vandaag met de auto naar Florée komen en in de invloedssfeer van de halte Natoye wonen, die dezelfde dienstregeling als Florée heeft. Aangezien Infrabel in de loop van 2012 een begin zal maken met de moderniseringswerken op lijn 162 en de meeste reizigers uit Florée studenten zijn, stelt de NMBS voor de stopplaats Florée op 29 juni 2012, d.i. de laatste dag van het schooljaar, op te doeken. Gelet op die nieuwe elementen, zal ik opnieuw overleg plegen met de staatssecretaris voor Mobiliteit over het behoud of de afschaffing van de stopplaats Florée.

04.03 David Lavaux (cdH): Ik neem nota van het feit dat u aanvankelijk een ongunstig advies uitbracht. Het gaat noch om een beleid in functie van het aantal reizigers, noch om een sluitingsbeleid. De maatregel past in het beleid voor de modernisering van de lijn Luxemburg-Brussel.

pour les utilisateurs de ce point d'arrêt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les recrutements à la SNCB" (n° 19750)

05 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wervingen bij de NMBS" (nr. 19750)

05.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, le rapport Berger épinglait déjà un manque de main-d'œuvre qualifiée important au sein de la SNCB. Ce manque de main-d'œuvre qualifiée figurait parmi les critères qui expliqueraient les ralentissements pris dans le développement des plans d'investissement des groupes de la SNCB.

Madame la ministre, je sais que je vous pose une question très large à laquelle il a déjà été en partie répondu par rapport aux investissements qui seront faits dans les prochains mois pour accélérer la sécurisation du rail.

Comment les sociétés du groupe SNCB vont-elles tenter de remédier à cette pénurie de travailleurs qualifiés? Des démarches sont-elles entreprises? Lesquelles?

Je sais que c'est un énorme dossier qui pourrait être discuté durant des heures. Ces discussions sont-elles prévues? Y a-t-il au niveau de la SNCB, une réflexion d'ensemble à ce sujet? Pouvez-vous au moins nous en donner les grandes lignes ainsi qu'un échéancier?

05.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, la SNCB Holding responsable pour les recrutements du groupe travaille autour de trois thèmes: la communication vis-à-vis du recrutement, le processus de recrutement accéléré et les actions de diversité. Pour la communication, des campagnes médiatiques stratégiques ont été lancées à grande échelle. De plus, un site internet spécifique a été développé et des actions publicitaires locales ont été menées.

En outre, une présence a été assurée sur des bourses d'emploi et plusieurs initiatives ont été prises dans les écoles visant les étudiants qui sont en dernière année d'études.

Un club d'ambassadeurs choisis parmi le personnel du groupe a été mis sur pied, créant ainsi un réseau dans les différentes institutions d'enseignement. La révision du processus de recrutement a eu comme résultat que la période entre la publication d'offres d'emploi et le recrutement définitif a pu être raccourcie de plus de deux mois. Actuellement, des actions sont entreprises autour de l'informatisation des processus et de la formation des membres de jury en vue de continuer à les professionnaliser.

La politique de recrutement est une clé importante dans le processus de changement sur le plan des valeurs au sein du groupe SNCB; ainsi des efforts spécifiques sont fournis sur le plan de la gestion de la diversité. La manière de combler les emplois universitaires répond maintenant aux exigences des candidats potentiels et aux besoins du groupe SNCB. Les emplois offerts sont décrits de manière précise et l'expérience utile du secteur privé est valorisée sous certaines

05.01 David Lavaux (cdH): Het gebrek aan gekwalificeerde arbeiders zou een van de redenen zijn voor de vertragingen in de uitvoering van de investeringsplannen van de NMBS.

Hoe zullen de bedrijven van de NMBS-Groep dit tekort proberen te verhelpen? Werden er al maatregelen genomen? Welke?

Is de NMBS van plan om dit probleem globaal te bestuderen?

05.02 Minister Inge Vervotte: De NMBS-Holding, die verantwoordelijk is voor de indienstneming van de Groep, werkt rond drie thema's: de communicatie met betrekking tot de werving, de versnelde indienstnemingsprocedure en de specifieke acties op het vlak van de diversiteit.

Er werden grootschalige, strategische mediacampagnes opgezet. Bovendien werd er een specifieke website ontwikkeld en werden er plaatselijke reclamecampagnes gevoerd.

Daarnaast was de NMBS aanwezig op jobbeurzen en werden er in de scholen initiatieven genomen om de laatstejaarsstudenten te bereiken.

De vacatures worden duidelijk omschreven en de nuttige ervaring die men opdeed in de particuliere sector wordt onder bepaalde voorwaarden in aanmerking

conditions.

À côté de cela, les possibilités d'évolution des carrières et du développement personnel sont communiquées.

Nonobstant la prise de conscience rapide de la guerre des talents, les mesures déjà prises, le succès déjà rencontré et les procédures qui restent à améliorer, il est néanmoins évident qu'une vigilance continue reste indispensable. Malgré la crise, le groupe SNCB se trouve encore et toujours sur un marché du travail tendu, où il est et reste difficile de combler entièrement certains besoins spécifiques tels que, par exemple, les fonctions de technicien électro-mécanicien et d'ingénieur, qui restent des métiers en pénurie. Des actions spéciales visent notamment le recrutement de ces catégories.

Qui plus est, la pyramide des âges démontre que, dans les trois entreprises, un nombre important de travailleurs partira à la retraite; ils devront être remplacés. Il va de soi que, pour les métiers en pénurie, il n'existe pas de solution toute faite. Depuis début 2005, le groupe a clairement investi dans des professions techniques. De plus, le groupe a donné certaines tâches en sous-traitance à TUC RAIL; d'autres tâches qui ne concernent pas la sécurité ont été confiées à des entreprises de sous-traitance spécialisées. Le nombre d'ingénieurs civils a augmenté de 41 %, le nombre d'ingénieurs industriels de 33 % et le nombre de techniciens électro-mécaniciens de 11 %.

Le nombre de recrutements demandés et l'évolution des postes comblés durant la période 2008-2009 montrent que, sur la base des besoins du personnel 2010 actuellement connus, les recrutements demandés dans le courant 2010 pourront raisonnablement être réalisés. Néanmoins, il est clair que des efforts en matière de politique de recrutement dans les métiers en pénurie sont encore nécessaires. À cet effet, les recommandations suivantes sont reprises dans le texte-vision "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité", dont vous disposez. La collaboration avec les services régionaux Actiris, Forem, VDAB et avec des écoles techniques sera intensifiée. La période qui s'étend entre la session d'information et l'engagement effectif devra être réduite le plus possible. Les abandons que l'on constate entre l'inscription et la session d'information seront étudiés et suivis.

De plus, les actions suivantes seront entreprises le plus vite possible: actualiser et reformuler les profils des fonctions et l'exigence des diplômes liés; prêter plus d'attention encore aux programmes de formation continue pour les membres du personnel afin de pouvoir remplir partiellement les professions en pénurie par le biais de recrutements internes; s'engager en matière de reconnaissance des compétences acquises ailleurs et des programmes de formation lors de nouveaux recrutements; le groupe ferroviaire peut se renseigner auprès d'autres secteurs qui ont de l'expérience en matière de reconnaissance des compétences acquises; organiser au mieux le transfert interne de connaissances vu l'important nombre de départs de personnel dans les années à venir et recruter le personnel ayant une expertise technique acquise dans une autre entreprise ou un autre secteur, étant donné que ces personnes peuvent immédiatement être opérationnelles.

genomen.

De loopbaanvooruitzichten en de mogelijkheden op het vlak van de persoonlijke ontwikkeling worden eveneens onder de aandacht gebracht.

Via speciale acties wordt er op zoek gegaan naar technici-elektromechanici en ingenieurs.

Sinds begin 2005 heeft de Groep duidelijk geïnvesteerd in technische beroepen. Voorts werden sommige taken in onderaanneming aan TUC RAIL toevertrouwd. Andere taken, die geen betrekking hebben op de veiligheid, werden aan gespecialiseerde toeleveringsbedrijven uitbesteed.

De gevraagde wervingen voor 2010 zullen redelijkerwijs kunnen worden verwezenlijkt. Niettemin moeten er in het kader van het wervingsbeleid nog verdere inspanningen worden geleverd om de knelpuntberoepen in te vullen. De samenwerking met de gewestelijke diensten ACTIRIS, Forem en VDAB en met technische scholen zal trouwens worden versterkt.

Bovendien zullen de volgende acties worden ondernomen: de functieprofielen en de daaraan verbonden diplomavereisten actualiseren en herformuleren; meer aandacht besteden aan de voortgezette opleidingsprogramma's voor het personeel teneinde de knelpuntberoepen gedeeltelijk in te vullen door middel van interne wervingen; er zich bij nieuwe wervingen toe verbinden elders verworven vaardigheden en gevolgde opleidingsprogramma's te erkennen; zich informeren bij andere sectoren die ervaring hebben met de erkenning van elders verworven vaardigheden; de interne kennisoverdracht optimaal organiseren, gelet op de te verwachten personeelsuitstroom tijdens de komende jaren; personeel werven dat technische

ervaring heeft opgedaan in een andere onderneming of sector.

05.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Nos différentes visites à Malines et à Salzinnes nous ont permis de constater à quel point il y avait une qualité du travail et un savoir-faire important au sein de la SNCB. Nous avons aussi été interpellés par la pyramide d'âge et le nombre très important de travailleurs qui vont quitter l'entreprise dans les années qui viennent. C'est vraiment un défi majeur que celui de pouvoir assurer cette transmission du savoir et d'avoir la main-d'œuvre suffisante pour faire fonctionner l'entreprise, mais je vois que l'on y réfléchit bien et que de nombreuses initiatives sont prises pour travailler en ce sens.

05.03 David Lavaux (cdH): Het grote aantal werknemers dat het bedrijf de komende jaren zal verlaten, is een grote uitdaging. Het zal erop aankomen de kennisoverdracht te verzekeren en over voldoende personeel te beschikken om het bedrijf te laten draaien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête de la SNCB auprès des conducteurs" (n° 19680)**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la précédente enquête de satisfaction menée auprès des conducteurs du groupe SNCB" (n° 19806)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek van de NMBS bij de treinbestuurders" (nr. 19680)**

- **mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vorige tevredenheidsenquête onder de bestuurders van de NMBS-groep" (nr. 19806)**

06.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, il y a près d'un mois, vous déclariez à cette commission qu'au début de l'année 2009, la SNCB avait envoyé un questionnaire aux conducteurs de trains pour évaluer la manière dont ceux-ci supportaient la charge psychosociale qui pesait sur eux.

06.01 David Lavaux (cdH): Begin 2009 stuurde de NMBS een vragenlijst naar de treinbestuurders om na te gaan hoe zij omgaan met de psychosociale last die zij ondervinden. Waarom werd er beslist om een dergelijk onderzoek te realiseren? Wat is de inhoud van de vragenlijst? Waarom verloopt de verwerking van de resultaten zo traag? Hoeveel antwoorden heeft de NMBS gekregen? Kan u ons een gedetailleerd overzicht van de antwoorden geven? Welke initiatieven zal de NMBS op grond van die antwoorden nemen met betrekking tot een aanpassing van de dienstroosters van de treinbestuurders? Ik heb al heel wat antwoorden gekregen waar ik niet gelukkig mee ben. Ik was verbijsterd door de vragen die werden gesteld.

Pour quelles raisons cette enquête a-t-elle été décidée?

Pouvez-vous nous décrire le contenu de ce questionnaire?

Pourquoi le dépouillement est-il si lent?

Combien de réponses la SNCB a-t-elle obtenu? Pouvez-vous nous détailler ces réponses?

Qu'inspirent-elles à la SNCB comme initiatives par rapport au réaménagement des horaires des conducteurs?

Cette question date d'un certain temps - déjà de plus d'un mois - et, entre-temps, j'ai déjà obtenu beaucoup de réponses à ces questions, madame la ministre, mais les réponses que j'ai obtenues ne me satisfont pas. J'ai été assez sidéré de prendre connaissance des questions posées à nos conducteurs de train: elles sont en décalage complet par rapport à leur vécu.

La question ayant été déposée, je souhaitais avoir votre point de vue sur ce questionnaire.

06.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. Lavaux qui a accepté de postposer cette question: je subissais les conséquences d'un accident de camion à la sortie d'Anderlecht.

06.02 Colette Burgeon (PS): Er werd al een eerste zogenaamd "tevredenheidsonderzoek" uitgevoerd. De resultaten ervan bleken ruimschoots onvoldoende. Kan u

Madame la ministre, le malaise social décrit par de nombreux cheminots, témoignant bien souvent de manière anonyme, ne peut nous laisser indifférents. Il est en effet important de connaître plus précisément la (ou les) raison(s) de ce mal-être. En effet, nous savons le poids reposant sur les épaules des travailleurs du groupe SNCB et en particulier des conducteurs de trains.

Comme vous l'avez annoncé voilà quelques semaines, nous ne disposons pas encore des résultats de l'enquête lancée l'année dernière et nous attendons donc avec impatience ses résultats et leur présentation devant cette commission. Cependant, comme nous l'a rappelé M. Haeck, une première enquête dite de "satisfaction" avait déjà été réalisée précédemment et les résultats apparaissaient largement insuffisants.

Madame la ministre, il me semble intéressant de vous réinterroger sur les résultats connus de cette précédente enquête.

Pourriez-vous nous les présenter de manière globale?

Quels étaient les principaux griefs des conducteurs interrogés?

Quelles étaient les principales demandes des conducteurs quant à leur travail?

Quelles étaient les situations les plus difficiles à vivre pour les conducteurs: difficulté de s'adapter à des horaires changeants, cadence de travail, manque de communication, manque d'écoute? Ou autres?

06.03 Inge Vervotte, ministre: Pour vos questions sur le degré de participation, le contenu et les résultats de l'enquête du service CPS auprès des conducteurs de train, je vous renvoie au texte-vision "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité" que vous avez reçu et dont j'ai parlé en commission spéciale lundi dernier. Ce texte reprend les principes pour un plan d'action afin d'améliorer la sécurité sur lequel le groupe SNCB, les organisations reconnues et moi-même nous sommes mis d'accord de travailler. Le bien-être et les horaires des conducteurs de train sont évoqués dans ce document et dans le plan d'action.

Les recommandations sur le thème de la pression excessive au travail et sur les conditions de travail reprises dans ce texte sont une analyse quantitative et qualitative des tâches des conducteurs de train qui ont un impact sur leur charge de travail. Dans ce cadre, sont entre autres prévus:

- une discussion au sujet de la monotonie des prestations, des différences dans la charge psychosociale des conducteurs de train, en fonction des différents dépôts, de l'âge, du type de service..., des prestations matinales successives, de l'attribution des jours libres;
- un grand débat dans la commission nationale pour la prévention et la protection autour de cette analyse et des conclusions de l'étude du CPS concernant l'expérience de travail des conducteurs de train;
- élargir ce débat vers les comités et les sous-comités de la prévention et de la protection;
- l'actualisation et la simplification de la réglementation concernant les prestations de travail;
- le respect strict du timing prévu pour la discussion avec les conducteurs de train sur la modification des séries et la limitation du nombre des modifications aux horaires de service au cours de l'année; lors de l'élaboration des séries, il sera tenu compte autant que possible des remarques structurelles, les séries devant être

ons een globaal overzicht van de resultaten van dat onderzoeken geven? Wat waren de belangrijkste klachten van de ondervraagde treinbestuurders? Wat waren de belangrijkste verzoeken? Waar kunnen ze het moeilijkst mee omgaan?

06.03 Minister Inge Vervotte: Met betrekking tot de participatiegraad, de inhoud en de resultaten van de enquête, verwijs ik naar de visietekst Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep, die u maandag kreeg in de bijzondere commissie. In die tekst wordt met betrekking tot de arbeidsomstandigheden onder andere de aanbeveling gedaan een kwantitatieve en kwalitatieve analyse te verrichten van de taken van de treinbestuurders die een impact hebben op de werkdruk. Op het programma staan onder meer: een discussie over de monotonie van de prestaties, het verschil in psychosociale belasting tussen de treinbestuurders, de opeenvolgende vroege prestaties, en het opnemen van vrije dagen; een grondig debat in de nationale commissie voor preventie en bescherming; het uitbreiden van dit debat tot de comités en subcomités voor preventie en bescherming; het vereenvoudigen van de reglementering; het strikt naleven van het voorziene tijdsplan voor de bespreking met de treinbestuurders van de wijziging

réalistes;

- une rencontre au moins trimestrielle des comités "dépassement de prestations" afin de rechercher activement des solutions.

On examinera si d'autres aspects peuvent aussi être abordés dans ces comités. Cependant, cela doit se faire de manière réaliste et atteignable. Il appartient dès lors au dialogue social dans les structures appropriées du groupe SNCB de mettre un point final aux recommandations exprimées dans le texte-vision.

L'enquête de satisfaction à laquelle vous faites allusion a été menée par le groupe SNCB en 2008 auprès son personnel. Au moyen d'un questionnaire à remplir, les employés ont attribué un score sur une échelle à 6 points pour 11 indicateurs de performances, parmi lesquels les conditions de travail, salaire et avantages, motivation et engagement compte tenu de la fonction, travail d'équipe, communication interne. La satisfaction de la totalité du personnel du groupe SNCB est significativement moins élevée que pour le benchmark pour toute la Belgique en 2008. Une analyse des différences significatives en fonction du type d'horaire montre que pour des employés aux horaires ou services irréguliers, comme le personnel de train, les chiffres de tous les indicateurs-clés de performances sont sensiblement inférieurs à ceux de tous les employés du groupe SNCB.

Je ne dispose pas d'autres détails à propos de ces résultats. J'ai entendu que vous aviez reçu une explication dans le cadre de la commission spéciale. Je me réfère donc à ce débat.

van de reeksen en voor het beperken van het aantal wijzigingen aan de dienstroosters in de loop van het jaar; minstens een samenkomst per trimester van de comités "overschrijding van de prestaties" om actief naar oplossingen te zoeken. Tevens zal worden bekeken of in deze comités ook andere aspecten aan bod kunnen komen. De sociale dialoog moet dus de in de visietekst naar voren gebrachte aanbevelingen hun beslag geven.

De tevredenheidsenquête werd in 2008 uitgevoerd door de NMBS-Groep. De werknemers hebben op een vragenlijst een score op 6 punten ingevuld voor 11 performantie-indicatoren. De tevredenheid van het volledige personeel van de NMBS-groep ligt significant lager dan de benchmark voor heel België voor 2008. Uit een analyse blijkt dat de performantie-indicatoren een beduidend slechtere score geven voor de werknemers met onregelmatige dienstroosters tegenover het volledige personeel van de NMBS-Groep.

Ik beschik over geen andere details. U heeft uitleg gekregen in het kader van de bijzondere commissie. Ik verwijst naar dat debat.

06.04 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, j'ai bien entendu le processus qui allait se mettre en place suite aux résultats de cette enquête. Je pense que les bonnes questions sont posées auxquelles nous allons devoir répondre dans les semaines à venir.

Par contre, j'ai un gros souci concernant le questionnaire. Il s'agit d'un questionnaire type qu'on peut distribuer à une hôtesse de l'air espagnole ou à un ouvrier chez Volvo! Ce questionnaire a le mérite d'être scientifiquement homologué; on peut donc poser ces questions à tout le monde! Mais quand on intitule cela "Enquête sur le vécu des conducteurs de trains" et qu'on leur demande s'ils peuvent aller à la toilette quand ils en ont envie, c'est totalement inadapté!

On demande encore au conducteur si cela le dérange quand ses collègues le frôlent! C'est totalement inadapté à la situation de travail des conducteurs de train!

Le seul avantage de ce questionnaire est qu'il est scientifique, on me dit qu'on peut l'utiliser pour tous les métiers du monde. Mais cela ne

06.04 David Lavaux (cdH): Ik heb kennis genomen van de procedure die men zal invoeren. Er werden de juiste vragen gesteld, en we zullen ze snel moeten beantwoorden. Ik maak me veel zorgen om de vragenlijst, die een standaardvragenlijst is, die aan iedereen kan worden bezorgd! Sommige vragen zijn dus helemaal niet geschikt! Men kan op deze vragenlijst geen voorstellen formuleren, men kan enkel antwoorden door vakjes aan te vinken. Neem die lijst maar eens door! Het is nogal ontluisterend!

m'intéresse pas!

Il serait utile de savoir ce qui dérange nos conducteurs de trains et les améliorations que l'on pourrait proposer. On ne peut rien proposer dans ce questionnaire, on ne peut répondre qu'en cochant des cases.

On demande encore si les collègues ont raconté des blagues qui ont dérangé ou gêné. Quand on sait que le conducteur est seul dans sa cabine, je ne vois pas l'intérêt de cette question.

Je vous invite à prendre connaissance de ce questionnaire! C'est assez édifiant!

06.05 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, la rencontre trimestrielle est tout aussi importante que le questionnaire. J'espère que nous pourrons faire confiance au dialogue social.

En ce qui concerne le questionnaire, on devrait laisser la possibilité aux travailleurs d'émettre des remarques personnelles.

J'espère que les choses seront améliorées car il faut redorer le blason de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 19838 de M. David Geerts et les questions n° 19845 et n° 19846 de M. Bruno Stevenhuydens sont transformées en questions écrites. Je recommande aux membres MR de signaler à M. Otlet que sa question sera évoquée bientôt.

07 Questions jointes de

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de contrainte d'équipement de matériel de sécurité pour les opérateurs ferroviaires étrangers actifs en Belgique" (n° 19805)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cohérence des systèmes de sécurité des voies et du matériel roulant sur les zones à risque" (n° 19939)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan verplichte veiligheidsuitrusting die is opgelegd aan buitenlandse spoorwegoperators in België" (nr. 19805)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het op elkaar afstemmen van de veiligheidssystemen van de sporen en het rollend materieel in de risicozones" (nr. 19939)

07.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, comme la presse l'a souligné, l'information communiquée en commission le 22 février dernier, stipulant que les opérateurs de fret ferroviaire, concurrents de la SNCB, n'étaient soumis à aucune contrainte d'équipement de leur matériel de système de sécurité, est pour le moins surprenante.

Elle est également et surtout inquiétante; en effet, si nous souhaitons agir en vue d'améliorer la sécurisation du rail belge – je pense à la commission spéciale rail –, il est évident qu'à l'heure de la libéralisation du secteur ferroviaire, nous ne pouvons limiter notre réflexion à notre opérateur historique.

Madame la ministre, la matière étant complexe, je souhaiterais vous

06.05 Colette Burgeon (PS): De driemaandelijke vergadering is even belangrijk als de vragenlijst. De werknemers zouden op de vragenlijst persoonlijke opmerkingen moeten kunnen aanbrengen. Er moet beterschap komen, want het imago van de NMBS moet worden opgepoetst.

07.01 Linda Musin (PS): Voor de openbare en de particuliere goederenvervoerders die concurrenten zijn van de NMBS gelden geen verplichtingen op het vlak van de veiligheidsuitrustingen. Die vaststelling verwondert ons en wekt ook ongerustheid: een betere veiligheid van het spoor kan immers niet alleen betrekking hebben op de historische operator.

Waarom geldt er geen verplichting

entendre à ce sujet.

Comment explique-t-on cette absence de contrainte pour les opérateurs concurrents, publics comme privés, actifs sur notre rail? Lorsque l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge sera équipé du système TBL1+ - le plan d'action venant d'être soumis montre que l'implémentation va être accélérée -, ne devrait-on pas exiger de la part des opérateurs étrangers de disposer d'un matériel muni d'un système de sécurité compatible?

Les différents projets de loi relatifs à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, récemment votés par ce parlement, permettront-ils d'encadrer à l'avenir les règles de sécurité pour ces opérateurs actifs en Belgique?

07.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, pour faire suite aux multiples interpellations sur la catastrophe de Hal, je voudrais revenir sur la non-complémentarité entre les systèmes de sécurité mis en place par Electrabel sur les zones à risques majeurs et le non-équipement des trains passant sur ces systèmes sécurisés rendant inopérants lesdits systèmes.

Combien de secteurs à risque existe-t-il en Belgique? Combien sont-ils sécurisés? S'ils ne le sont pas tous, dans quel délai est-il prévu qu'ils le soient en totalité? Dans quel délai le plus court le seront-ils?

Pour que ma question prenne tout son sens, j'aimerais connaître le pourcentage de trains équipés de systèmes de sécurité utilisés sur ces lignes à risque. La SNCB compte-t-elle désormais faire transiter sur ces lignes sécurisées car étant à haut risque, uniquement des trains équipés des systèmes de sécurité complémentaires?

J'aimerais également savoir – c'est une question qui préoccupe tous les usagers du train – si désormais sur ces lignes aucun train non sécurisé ne circulera plus?

Pouvez-vous nous donner des informations précises sur cette situation?

En fait, je rejoins ainsi la question de ma collègue Mme Musin, quelles réorientations les responsables de la SNCB comptent-ils prendre en la matière et dans quel délai? J'espère que ce délai ne sera pas trop long.

07.03 Inge Vervotte, ministre: Chers collègues, le système ETCS est le système que l'Europe impose pour toutes les nouvelles lignes ferroviaires transeuropéennes.

En vue d'installer dans un futur proche le système ETCS sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge, le groupe SNCB a décidé d'installer un système de sécurité intermédiaire, moins cher qui fait usage de l'équipement ETCS, notamment le TBL1+.

Il s'agit d'un système national non-interopérable, approuvé par l'Union européenne. L'UE ne permet pas de l'imposer aux opérateurs étrangers.

En tant que ministre de tutelle, je ne peux pas imposer d'exigence aux

pour die operatoren? Wanneer het Belgische net volledig met het TBL1+-systeem uitgerust zal zijn, moeten de buitenlandse operatoren dan niet worden verplicht om over compatibele uitrustingen te beschikken? Kunnen in het kader van de recente Europese regelgeving betreffende de interoperabiliteit regels worden uitgevaardigd ten aanzien van die operatoren?

07.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): De veiligheidssystemen die door Electrabel in de risicozones werden aangebracht zijn niet compatibel met de treinen die er rijden en die niet over de nodige uitrusting beschikken. De veiligheidssystemen zijn daarom niet operationeel. Hoeveel risicozones bestaan er? Hoeveel zijn er beveiligd? Wanneer zullen ze allemaal beveiligd zijn? Welk percentage van de treinen op die lijnen is beveiligd? Is de NMBS van plan enkel nog beveiligde treinen op die lijnen te laten rijden of zullen er in de toekomst nog steeds niet beveiligde treinen op die lijnen rijden?

Welke keuzen zullen de verantwoordelijken van de NMBS maken en tegen wanneer?

07.03 Minister Inge Vervotte: Ons spoornet zal binnenkort worden uitgerust met het door Europa opgelegde ECTS-systeem. In afwachting daarvan besliste de NMBS het spoornet met een tijdelijk nationaal veiligheids-systeem uit te rusten, namelijk het minder dure TBL1+, dat gebruik maakt van ECTS-uitrustingen. Er bestaat echter geen interoperabiliteit tussen beide systemen. De Unie ging daarmee akkoord, maar het is niet toegestaan dit systeem

opérateurs étrangers qui sont concurrents de la SNCB car je serais en même temps juge et partie. À cet effet, je vous renvoie à mon collègue le secrétaire d'État à la Mobilité qui est compétent en cette matière.

Dans notre pays, différents systèmes suivent les mouvements des trains et interviennent lors d'une erreur humaine afin de rendre le trafic ferroviaire le plus sûr possible. Chaque système nécessite un double équipement, sur le réseau ferroviaire d'une part, et sur le véhicule de traction d'autre part. En parallèle, les logiciels doivent être prévus pour que ces deux équipements puissent dialoguer. Ce n'est qu'à cette triple condition que la sécurisation envisagée peut être réalisée.

Les spécifications techniques d'interopérabilité européenne (STI) font une distinction entre les systèmes interopérables et les systèmes non interopérables. Comme je l'ai déjà expliqué lors de la session d'audition du 20 février 2010 de cette commission, trois-quarts des signaux et du matériel roulant sont équipés du système d'aide à la conduite crocodile/gong-sifflet. En outre, 9 % des signaux en voie principale (947 signaux) et 7 % des véhicules (114 véhicules) sont équipés du système TBL1.

En ce qui concerne le système compatible avec l'ETCS, au 28 février 2010, 750 signaux, donc 10 %, étaient équipés du système TBL1+, ce qui signifie qu'une couverture d'efficacité de 36 % est obtenue et 2 % de véhicules (25 véhicules) sont équipés de ce système qui est homologué. De plus, pour 4 % de véhicules munis de ce système, l'homologation est attendue dans quelques mois.

Dans quelques mois, au total 1 000 signaux (15 % du total des signaux) prévoient le TBL1+ avec une couverture d'efficacité de 40 %. Sur la totalité de 10 705 signaux présents sur le réseau belge, 7 500 signaux seront équipés de TBL1+ dans les années à venir. Pour 4 200 signaux qui obtiendront le système TBL1+ - ce qui résulte en la couverture de 87 % d'efficacité du trafic -, l'objectif est de terminer leur installation pour fin 2012. Ces installations couvrent tous les secteurs à risque en Belgique. De plus, 3 300 signaux seront équipés du système TBL1+ en deuxième instance, pour fin 2014, afin d'obtenir une couverture d'efficacité de 100 %. Ces signaux se trouvent, entre autres, sur les lignes peu fréquentées.

L'équipement des véhicules de traction d'une protection équivalente ou meilleure que la norme TBL1+ se déroule suivant le planning accéléré suivant: 31 % seront équipés pour fin 2010, 64 % pour fin 2011 et au total 92 % pour fin 2012, et 8 % restants seront équipés au cours de 2013.

Vous avez posé une question judicieuse en me demandant pour quelle raison on ne faisait pas circuler les trains équipés sur les voies munies d'un système de sécurité. Malheureusement, ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît. En équipant les voies du système TBL1+, Infrabel donne priorité aux nœuds à risque avec un trafic dense; pensez, par exemple, à la jonction Nord-Midi. Les trains passent sur une ou plusieurs lignes, et non seulement sur les nœuds ferroviaires. Ils roulent également sur des parties de ligne et des lignes non équipées. Nous ne pouvons pas dire qu'une ligne est complètement équipée de TBL1+ afin de pouvoir autoriser uniquement des trains

op te leggen aan de buitenlandse operatoren.

Als toeziend minister kan ik de Europese operatoren geen vereisten opleggen. Ik verwijs u door naar collega Schouppe.

Voor elk systeem dat in België in gebruik is, zijn er toestellen nodig op het spoorlijnnet én in de tractievoertuigen, en is er software nodig die de communicatie tussen beide mogelijk maakt.

Drie vierde van de seinen en het rollend materieel is uitgerust met het krokodil/gong-fluitsysteem; 9 procent van de seinen op hoofdspoorlijnen en 7 procent van de voertuigen zijn uitgerust met het TBL1-systeem.

Qua ECTS-compatibele systemen zijn momenteel 750 seinen uitgerust met het gehomologeerde TBL1+-systeem (effectieve dekkinggraad van het verkeer: 36 procent); over enkele maanden zullen 1 000 seinen ermee zijn uitgerust (effectieve dekkinggraad: 40 procent); tegen eind 2012 zal dat 4 200 seinen zijn (effectieve dekkinggraad: 87 procent) en tegen eind 2014 nog eens 3 300 seinen (effectieve dekkinggraad: 100 procent). Vijfentwintig voertuigen (2 procent) zijn uitgerust met het TBL1+-systeem, de homologatie voor 4 procent van de voertuigen wordt in de komende maanden verwacht. In 31 procent van de voertuigen zal een systeem worden ingebouwd dat gelijkwaardig is aan of beter dan TBL1+ tegen eind 2010, in 64 procent tegen eind 2011, in 92 procent tegen eind 2012 en in de resterende 8 procent in de loop van 2013.

De reden waarom men geen toegeruste treinen laat rijden op sporen met het TBL1+-systeem, is dat de NMBS prioritair spoorwegknooppunten met mogelijk druk verkeer uitrust. De treinen rijden echter ook op lijnen die

équipés de ce même système.

Afin d'aboutir à une sécurisation optimale du réseau, un programme strict est nécessaire. Selon ce programme, l'équipement maximal des engins de traction dans un délai aussi court que possible est la meilleure garantie pour une telle couverture du réseau.

07.04 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Nous percevons bien tous les progrès en cours et à venir. Cela rejoint évidemment le plan d'action que vous avez présenté en compagnie des dirigeants de la SNCB en termes de matériel, de signaux et d'aide à la conduite.

Là où mon inquiétude persiste, c'est en vous entendant dire qu'il ne vous est pas possible d'imposer les mêmes dispositifs aux opérateurs privés ou publics qui sont extérieurs à notre pays. Si je comprends bien, nous devons nous tourner vers le secrétaire d'État Schouppe. Nous voyons bien les améliorations sur le réseau belge et la cadence avec laquelle vous voulez travailler, mais il y aura à un moment donné un décalage avec l'extérieur. Car il se passera encore pas mal de temps avant que tout le monde soit doté de l'ETCS. J'imagine que nous devons poser la question à votre collègue.

07.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): (...) (*Intervention hors micro*)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 19893 de M. Jacques Otlet est transformée en question écrite.

08 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de pièces de rechange dans les ateliers de réparation de la SNCB" (n° 19940)

08 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan wisselstukken in de NMBS-herstelplaatsen" (nr. 19940)

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, avec toute la mesure et la distance qu'exige le sujet douloureusement tragique de la catastrophe ferroviaire de Hal-Buizingen, je voudrais vous interpeller au sujet de la commune de Braine-le-Comte.

En effet, il est de plus en plus couramment dit que les ateliers de réparation du matériel roulant sont dans l'incapacité d'effectuer les travaux de maintenance nécessitant le remplacement de certaines pièces. Les conducteurs doivent donc se résoudre à partir aux commandes de trains remis en état au moyen de réparations de fortune, sans garantie aucune d'arriver à bon port. Ils sont donc amenés à "ménager" leurs équipements en roulant à vitesse réduite et avec tout le stress que cela génère. Il en résulte donc des retards, retards à limiter d'une manière ou d'une autre. Ne serait-ce pas en partie pour cela que les conducteurs ont du mal à respecter des signaux?

Il semble que cette absence de pièces de rechange soit due à la non-fourniture par la SNCB Holding qui en a la responsabilité. La SNCB Holding fonctionne en système de flux tendu et n'a donc pas en réserve les pièces nécessaires.

geheel of gedeeltelijk nog niet met het systeem zijn uitgerust. Een strikte planning voor de uitrusting van het tractiematerieel binnen de kortst mogelijke termijn is de beste garantie om het ganse netwerk ermee uit te rusten.

07.04 Linda Musin (PS): We stellen vast dat er wel degelijk vooruitgang wordt geboekt, maar ik blijf me zorgen maken over de buitenlandse operatoren. Het zal nog even duren vooraleer alle operatoren over het ETCS-systeem zullen beschikken.

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Er wordt vaak gezegd dat men in de herstellingswerkplaatsen van rollend materieel niet in staat is om onderhoudswerken uit te voeren waarbij vervangstukken nodig zijn. Treinbestuurders moeten dus met opgekalefaterde treinen het spoor op. De NMBS-Holding is verantwoordelijk voor de leveringen en heeft blijkbaar niet de nodige vervangstukken in voorraad.

Moet men er niet voor zorgen dat treinen die binnenkort uit de roulatie worden genomen, in afwachting daarvan naar behoren functioneren?

Kan u ons nauwkeurige informatie verschaffen over dat gebrek aan

Je sais bien, cela a été suffisamment dit et redit, que le parc actuel est composé de trains en fin de vie. Vous-même, madame la ministre, vous avez rappelé qu'actuellement, vu la demande, vous utilisez tout ce qui peut rouler, si j'ose dire, sans aller jusqu'à nos trains historiques de 1830.

Justement, en attendant de les remplacer, n'est-il pas pour le moins nécessaire d'en assurer le bon état de marche, sans se préoccuper en premier lieu des coûts que cela peut occasionner? Le coût le plus élevé, nous en avons eu la triste preuve, reste la perte de vies humaines, la destruction de la vie de ceux qui en sont sortis estropiés, de celles et ceux qui perdent des êtres chers dans les accidents. Sans parler des coûts que cela occasionnera sur le plan financier en termes de compensations pour les vies humaines.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner des informations précises sur cette situation d'absence des pièces de rechange? Pouvez-vous nous citer le nombre et le pourcentage de trains qui circulent dans ces conditions précaires? Pouvez-vous nous donner le nombre de trains qui sont obligés de s'arrêter suite à une avarie consécutive à une réparation, hélas, de fortune? Quelles réorientations les responsables de la SNCB comptent-ils prendre en la matière et dans quels délais, délais qui ne sauraient être longs, je l'espère?

08.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par les ateliers de la SNCB. Pour effectuer ce travail de maintenance et de réparation, un stock de pièces de rechange est absolument nécessaire. Ce stock contient des pièces consommables et des pièces réparables.

Dans certains cas exceptionnels, pour cause de rupture de stock, le travail de maintenance ou de réparation ne peut être effectué. Dans un cas pareil, le matériel roulant reste immobilisé dans les ateliers et n'entre pas en service commercial. Il n'y a donc pas de train qui circule dans des conditions précaires par manque de pièces de rechange.

Quand un train circule à vitesse réduite sur son trajet, c'est parce qu'il a rencontré des problèmes en cours de route, ce jour-là, et non par manque de pièces de rechange.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, la réponse de Mme la ministre me satisfait dans son fond. Maintenant, j'espère que la réponse qui lui a été fournie par son administration correspond bien à la réalité. Je sais qu'elle souhaite que la réalité corresponde à sa réponse. Et j'espère que nous ne connaissons jamais de situation inverse.

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

09 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les lignes Bruxelles-Mons Quévy/Quiévrain" (n° 19902)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les informations aux voyageurs en cas de perturbation dans la circulation des trains" (n° 20413)

vervangstukken?

Hoeveel treinen rijden er in een krakkemikkige staat en hoeveel moeten er halt houden wegens pannes die helaas te wijten zijn aan voorlopige herstellingen?

Hoe denkt de NMBS-top deze toestand recht te trekken en tegen wanneer zal dat gebeuren?

08.02 Minister Inge Vervotte: Het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel worden uitgevoerd in de werkplaatsen van de NMBS. In sommige - uitzonderlijke - gevallen kunnen die werkzaamheden wegens een voorraadonderbreking niet worden uitgevoerd. In dat geval wordt het rollend materieel niet gebruikt. Er rijden dus geen treinen die bij gebrek aan vervangstukken in een bedenkelijke staat verkeren.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik hoop dat het door uw administratie verstrekte antwoord met de werkelijkheid overeenstemt.

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du réseau ferroviaire et le confort des agents et usagers sur les lignes de Mons-Borinage-Centre" (n° 20476)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de plus en plus intolérable des trains au départ et à destination du Hainaut" (n° 20721)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijnen Brussel-Bergen-Quévy/Quiévrain" (nr. 19902)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aan de reizigers verstrekte informatie in geval van verstoord treinverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het spoorwegnet en het comfort van het personeel en van de reizigers op de lijnen Bergen-Borinage en Centrum" (nr. 20476)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds minder toelaatbare toestand van de treinen van en naar Henegouwen" (nr. 20721)

09.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, madame la ministre, avant toute chose, s'agissant de questions qui ont été déposées voici un certain temps et qui ont été reportées, il est probable qu'une certaine évolution soit intervenue en la matière.

Nous le savons tous, le réseau ferroviaire est fortement perturbé. La SNCB l'avait annoncé et les usagers prennent leur mal en patience.

Bon nombre d'entre eux, empruntant quotidiennement la ligne Bruxelles-Mons-Quévy ainsi que celle de Bruxelles-Mons-Quiévrain, se plaignent des conditions de leurs trajets. Ils ont le sentiment d'être "entassés" dans le train, me rapportent-ils. Que ce soit aux heures de pointe ou simplement entre ces heures dites de pointe, les usagers sont obligés de voyager debout, au mieux dans les couloirs des wagons, au pire, dans l'entrée de ceux-ci, sans aucun confort minimum, qui est de mise lorsqu'on paie un abonnement de transport en commun. Et ce, sans beaucoup de solutions car, à ma connaissance, la situation est critique, et la SNCB ne bouge pas ou ne bouge pas suffisamment pour améliorer cet état.

Les usagers voyagent dans ces conditions, pour la majorité jusqu'à Mons, ce qui veut dire qu'ils sont debout, serrés, parfois à la limite de la suffocation, en raison du manque d'aération, durant plus de 40 minutes en moyenne, quand tout se passe relativement bien.

Suite à l'accident de Buizingen, la SNCB a reconnu que cette ligne était une de celles qui transportent un très grand nombre de voyageurs chaque jour. Trouvez-vous normal que ces gens qui paient leur abonnement doivent voyager dans de telles conditions? Pourriez-vous expliquer pourquoi la SNCB ne met pas plus de trains avec des wagons de deux étages afin de permettre à tout un chacun de voyager dans un minimum de confort? On comprend bien que le trafic soit perturbé pour le moment, ce qui implique quelques concessions en termes de confort dans le chef des voyageurs. Cependant envisage-t-on des améliorations dans un avenir proche?

J'enchaîne directement avec la deuxième question. C'est le ras-le-bol général à la suite des perturbations de ce mercredi 10 mars puisque les trains circulent sur une seule voie entre Mons et Saint-Ghislain, et entre Mons et Quévy. Au départ de Mons, les trains ont roulé ce matin-là mais avec du retard.

09.01 Olivier Destrebecq (MR): Sinds enige tijd is het spoorverkeer grondig verstoord. De NMBS had dat aangekondigd en de reizigers kunnen niet anders dan geduld oefenen. Velen onder hen, die dagelijks de lijn Brussel-Bergen-Quévy en Brussel-Bergen-Quiévrain gebruiken, klagen over de reisomstandigheden. Zij hebben het gevoel "opeengepakt" te zitten in de trein: zowel tijdens als buiten de spitsuren moeten de reizigers rechtstaan, dicht tegen elkaar aan, soms zodanig dat ze het heel erg benauwd krijgen, in gangen of op het balkon van de wagons, zonder enig minimumcomfort, wat men toch zou mogen verwachten wanneer men voor een treinabonnement betaalt. De NMBS doet niets om de situatie te verbeteren.

De NMBS heeft toegegeven dat er op die lijn elke dag een groot aantal reizigers worden vervoerd. Is het normaal dat mensen die voor hun abonnement betalen in dergelijke omstandigheden moeten reizen? Waarom zet de NMBS niet meer dubbeldekstreinen in zodat er een minimum aan comfort kan worden geboden? Er is begrip voor het feit dat het verkeer momenteel verstoord is, maar zal men daar in een nabije toekomst iets aan doen?

Voorts is er sprake van algemene misnoegdheid na de verstoring van het verkeer op woensdag

Les panneaux indicateurs sont restés quasi vides par rapport aux autres jours. En moyenne, quatre destinations seulement sont indiquées. Les heures de départ ont changé régulièrement. Par exemple, le train pour Bruxelles de 5 h 09 est annoncé dans un premier temps avec un léger retard, puis il le sera avec vingt minutes, et finalement il partira avec près de 30 minutes de retard. Ce qui frappe aussi, c'est que les voyageurs sont laissés à leur propre sort. Il y a peu d'indications. Nous avons pu entendre dans la commission spéciale que le fameux guichet spécial qui avait été mis en place n'est pas là et qu'il n'y a plus d'agents de la SNCB visibles.

En cas de perturbation dans la circulation des trains, des voyageurs sont maintenant renvoyés vers le site internet Railtime.be. Cet outil a ses limites: les retards ou les suppressions de trains n'y sont annoncés que 30 minutes en moyenne avant l'heure prévue. Peu de voyageurs ont donc le temps matériel de consulter le site. Reste le call center d'Information voyageurs (02.528.28.28), mais là, bien souvent, l'opérateur vous renvoie lui aussi au site Railtime.be dont je viens de parler.

Madame la ministre, bien que cet outil soit une première source d'information – tout n'est pas négatif, il y a des efforts –, il faut reconnaître qu'il est insuffisant. Un voyageur peut savoir vingt minutes à l'avance que son train sera en retard ou supprimé. Vous concevrez que ce n'est pas d'un grand secours, d'autant plus que les informations diffusées sur Railtime.be sont parfois modifiées en dernière minute.

Que comptez-vous faire pour régulariser la situation des retards et des suppressions de trains qui, depuis l'accident de Hal, ne cessent d'augmenter? Enfin, quelle alternative fiable est-elle prévue au site Railtime.be pour que ce soient les usagers et non pas ceux qui restent chez eux qui soient informés?

10 maart, waarbij de treinen op een enkel spoor reden tussen Bergen en Saint-Ghislain, en Bergen en Quévy. Vanuit Bergen vertrokken de treinen met vertraging. De aankondigingsborden bleven nagenoeg leeg. De vertrekuren werden geregeld aangepast. De reizigers werden aan hun lot overgelaten. Wij hebben in de bijzondere commissie vernomen dat het fameuze bijzondere loket dat dinsdag werd geïnstalleerd niet operationeel was en dat er geen NMBS-beambten zichtbaar meer aanwezig zijn.

Indien het treinverkeer verstoord is, worden reizigers nu naar de website www.RailTime.be verwezen. Vertragingen en afschaffingen van treinen worden echter pas een halfuur vóór het geplande tijdstip aangekondigd. Weinig reizigers beschikken over voldoende tijd om de website te raadplegen. Wie zich op het telefoonnummer 02/528.28.28 tot het callcenter Reizigersinformatie wendt, wordt door een operator naar de website www.RailTime.be verwezen.

Dit instrument, dat een eerste aanspreekpunt vormt, is ontoereikend.

Hoe zal u de vertragingen en afschaffingen, die sinds het ongeval in Halle alleen maar zijn toegenomen, verhelpen? Welk betrouwbaar alternatief wordt er geboden voor de website www.RailTime.be, opdat de reizigers en niet de thuisblijvers zich zouden kunnen informeren?

09.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, madame la ministre, les incidents et les accidents, parfois dramatiques comme à Buizingen il y a quelques semaines ou comme celui qui a coûté la vie à une jeune accompagnatrice en novembre dernier se succèdent sur les lignes entre Mons-Borinage-Centre et Bruxelles. Ce n'est pas acceptable. La fatalité ou la loi des séries n'y sont pour rien, selon moi. Il y a quelques jours, un quotidien régional du Centre publiait, photos à l'appui, le témoignage d'un navetteur qui relevait des choses bien inquiétantes sur nos rails: tire-fonds manquants, arrachés, insuffisamment serrés, attaches clipsées type Pandrol, absentes,

09.02 Colette Burgeon (PS): Op de lijn tussen Bergen-Borinage-Centrum en Brussel volgen de incidenten en ongevallen elkaar in snel tempo op. Enkele dagen geleden publiceerde een regionale krant - met foto's ter staving - de getuigenis van een pendelaar: ontbrekende kraagschroeven, ontbrekende of kapotte

cassées. Quant aux traverses en bois, elles ne sont plus très jeunes, comme le faisait justement remarquer l'auteur de l'article.

Ces constats peuvent être dressés sur la ligne La Louvière-Mons et sur la ligne Mons-Charleroi ainsi que sur les lignes 96, 108 et 161, des lignes qui font régulièrement l'objet de questions qui vous sont adressées par les parlementaires hennuyers, quelle que soit leur appartenance politique.

Madame la ministre, dois-je encore revenir sur l'obsolescence d'un matériel ferroviaire inadapté aux normes actuelles de confort et de sécurité, tant pour les cheminots que pour les clients de la SNCB sur ces mêmes lignes?

Début mars, en séance plénière, vous nous faisiez part de la décision de la SNCB de faire circuler dès le lundi 15 mars davantage de rames M6 sur la liaison Binche-La Louvière-Braine-le-Comte-Bruxelles-Louvain-la-Neuve. Sont-elles tractées par des locomotives de la série 26 si décriées ou leur a-t-on affecté des locomotives 21 ou 27 plus adaptées?

Dans le premier cas, la confiance des clients dans la SNCB ne va pas s'améliorer, puisqu'ils auront troqué la ponctualité contre le confort.

Deuxièmement, lors de cette séance plénière de début mars, vous avez évoqué la mise en œuvre d'un plan d'investissement afin d'offrir des conditions optimales de sécurité et de confort aux travailleurs et aux usagers du rail sur le réseau Mons-Borinage-Centre. En quoi consisteront précisément ces investissements? À quelle échéance auront-ils lieu? Je me permets d'invoquer ici l'urgence.

Troisièmement, le réseau ferroviaire dans la région de Mons-Borinage-Centre présente-t-il toutes les conditions de sécurité voulues, notamment au niveau de l'entretien des voies à aiguillage?

Quatrièmement, les causes des accidents qui se sont produits en gare de Mons en novembre 2009, en février 2010 et ce 9 mars ont-elles été identifiées? Qui s'occupe de l'enquête sur les accidents et comment s'effectue-t-elle? Comment s'élabore la mise en œuvre de nouvelles procédures pour éviter leur répétition?

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, cette question sera peut-être un peu excessive dans le ton, mais bien compréhensible dans le fond. Je précise qu'elle date du 16 mars.

Une fois de plus, j'ai vécu l'une des innombrables péripéties du rail. En quittant la plénière le 11 mars 2010, je me suis rendu en gare de Bruxelles-Central pour prendre le train de 17 h 26 en direction de Braine-le-Comte.

Est arrivé en gare, en lieu et place d'un train à double étage composé de huit voitures ou plus, un vieux train de quatre wagons, déjà pleins, y compris en première classe. C'est donc debout que j'ai effectué le trajet jusqu'à Bruxelles-Midi, où le quai était rempli de gens voulant

spoorbevestiging, oude dwarsbalken. Die vaststellingen kunnen eveneens worden gemaakt op de lijn La Louvière-Bergen en Bergen-Charleroi, alsook op de lijnen 96, 108 en 161, waarover er u regelmatig vragen worden gesteld.

Moet ik uit den treure wijzen op het verouderde spoorwegmaterieel, dat onaangepast is aan de comfort- en veiligheidsnormen, zowel voor het spoorwegpersoneel als voor de klanten van de NMBS?

Begin maart meldde u ons dat er werd beslist om met ingang van 15 maart meer M6-treinstellen in te zetten op de lijn Binche-La Louvière-'s Gravenbrakel-Brussel-Louvain-la-Neuve. Worden die treinstellen gekoppeld aan de zo bekritiseerde reeks 26-locomotieven, of aan de beter aangepaste reeks 21- of reeks 27-locomotieven?

Er werd verwezen naar de uitvoering van een investeringsplan met het op het optimaliseren van de veiligheid en het comfort van de werknemers en treinreizigers in de regio Mons-Borinage-Centre. Hoe staat het daarmee? Er moet dringend iets gebeuren.

Werd er daarnaast al uitgemaakt waardoor de ongevallen in het station van Bergen in november 2009, in februari 2010 en op 9 maart werden veroorzaakt? Werden er maatregelen getroffen om een herhaling te voorkomen?

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nadat ik de plenaire vergadering van 11 maart 2010 verlaten had, ben ik naar het station Brussel-Centraal gegaan om er de trein van 17.26 uur te nemen in de richting van 's Gravenbrakel. In plaats van een dubbeldekstrein met acht of meer rijtuigen reed er een aftandse trein met vier rijtuigen, die al vol zaten, met inbegrip van eerste klasseafdeling, het station binnen.

monter dans le train. Nous avons essayé de leur faire de la place, en nous serrant encore plus, en nous assoyant les uns sur les autres. Malgré cela et un arrêt prolongé de 15 minutes à la gare du Midi, tous n'ont pas réussi à monter. Le train a enfin démarré pour arriver avec 25 minutes de retard en gare de Braine.

Entre-temps, en gare de Bruxelles-Central, le train en direction de La Louvière-Binche de 16 h 36 n'était toujours pas arrivé. Pour couronner le tout, nous avons appris que ce jour-là, le feu de Buizingen, déjà incriminé lors de la catastrophe du 15 février, avait encore eu une défaillance. Je vous laisse imaginer les conséquences d'une collision avec ce train vétuste et bondé, s'il y avait eu un accident. Il y aurait eu des morts et blessés graves par centaines.

Pendant ce temps, nous avons aussi appris qu'un train neuf à étage, de huit voitures, soit 1 060 places, avait été mis en service sur la ligne reliant Binche à Louvain-la-Neuve, à l'arrêt en gare de Braine-le-Comte. Super, me direz-vous, tout comme les navetteurs qui ont enfin eu le plaisir d'avoir un train digne de ce nom, en confort et sécurité! Oui, sauf que ce train desservait la ligne à 5 h 56 du matin et se trouvait donc occupé jusqu'à Bruxelles par un maximum d'une cinquantaine de personnes, alors que deux heures plus tard il aurait été utilisé de manière optimale en période de pointe.

Colette Burgeon l'a d'ailleurs évoqué, tout comme Olivier Destrebecq.

La SNCB a de nouveau expliqué qu'elle n'était pas tombée sur la tête, que c'était le fruit d'une étude préalable sur les flux et que le train en question se trouvait bien rempli en arrivant à destination. Il a donc été mis en place pour servir aux navetteurs au départ de Bruxelles!

Madame la ministre, à la suite de tous les événements récents, catastrophe de Hal-Buizingen, accidents en gare de Mons, gares partiellement fermées ou non encore entièrement rénovées, comme celle de Braine-le-Comte, avec absence de tout abri contre le froid depuis deux hivers, sans salle d'attente malgré vos promesses d'installation d'un portacabine, mais en vain, les gens sont vraiment de bonne volonté de prendre le train, mais ils sont un peu considérés comme des animaux.

J'entends de plus en plus de ras-le-bol, j'essaie de rassurer, de dire que la ministre est de bonne volonté, mais j'ai parfois l'impression qu'à l'étage en-dessous, les trois sociétés ne se sont pas coupées en trois pour mieux vous servir, mais pour mieux vous desservir. C'est ce qui est choquant!

Vous excuserez ma hargne; elle n'est pas dirigée contre vous, car vous savez que je vous aime beaucoup, mais contre votre société.

09.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la SNCB a été confrontée à des incidents techniques qui ont entraîné la suppression de certains trains sur la relation Mons-Bruxelles. Le trafic normal a pu être rétabli en majeure partie dès le 28 février.

Le 11 mars dernier, le train ICF 1738 de Liège à Quiévrain, avec départ à Bruxelles-Central à 17 h 26, a circulé, pour cause d'avarie à la machine, avec une composition réduite à deux automotrices doubles et quatre voitures. Ce contretemps a en effet provoqué une

Niet alle reizigers die in Brussel-Zuid wilden opstappen, konden nog op de trein, ondanks het feit dat de passagiers als haringen in een ton tegen elkaar gedrukt stonden of op elkaars schoot zaten. We zijn uiteindelijk met bijna een half uur vertraging aangekomen. Ondertussen vernamen we dat een nieuwe dubbeldekstrein met 8 rijtuigen in dienst was genomen op de lijn Binche-Louvain-la-Neuve, en dat die 's ochtends om 5.56 uur op de lijn werd ingezet en tot Brussel dus maximaal een vijftigtal passagiers aan boord had.

Volgens de NMBS ging het om het resultaat van een voorafgaande studie met betrekking tot de reizigersstromen en zat de trein in kwestie bij aankomst op de bestemming goed vol. De trein werd dus ingelegd voor de pendelaars vanuit Brussel!

Met het oog op de jongste incidenten moeten de reizigers echt gerustgesteld worden.

09.04 Minister Inge Vervotte: De NMBS werd geconfronteerd met technische incidenten die tot gevolg hadden dat bepaalde treinen op de lijn Bergen-Brussel moesten worden afgeschaft. Het treinverkeer werd vanaf 28 februari grotendeels hersteld.

suroccupation importante.

La SNCB met tout en œuvre pour faire circuler les trains dans la région de Mons dans leur composition maximale. Certaines actions prises afin d'améliorer la situation ont été expliquées lors d'une rencontre qui a eu lieu le 19 mars dernier entre les responsables du groupe SNCB et les navetteurs de la région de Mons.

Ces dernières années, la SNCB a veillé à équiper les trains circulant au départ de la région Hainaut-Centre avec un matériel plus moderne. C'est ainsi que les trains de pointe qui partent de Mons, Tournai ou Binche sont composés de voitures à double étage.

En outre, la relation Quévy-Mons-Bruxelles Aéroport National est desservie par du matériel à double étage ou des automotrices AM 96 modernes. Ce matériel devrait pouvoir répondre à la demande des voyageurs aux heures de pointe.

En ce qui concerne la circulation des trains qui influencent spécifiquement la régularité sur la ligne 96 Quiévrain- Mons-Bruxelles, les mesures suivantes ont été prises. Un suivi approfondi des trains sur la ligne 123 Grammont- Enghien est assuré par le personnel d'accompagnement des trains. Ces trains arrivent fréquemment en retard à Enghien. Un suivi spécial des trains P 7801, 7741 et du train IR 37010, axé sur le respect des horaires, est également assuré. Les horaires de huit trains ont été adaptés le 15 mars 2010 (IR 3707, P 7520, P 7862, IR 3105, P 7513, IR 3657, IC 1938, P 8741). Une nouvelle organisation a été mise en place pour la sortie des trains du (...) aviation à Mons depuis le 1^{er} mars 2010. La problématique des correspondances à Soignies, entre les trains de la relation Quiévrain-Liège et le train L Soignies-Mons est en cours d'étude.

Depuis le 15 mars 2010, sur la relation entre Binche et Louvain-la-Neuve, la SNCB a mis en service une rame de huit nouvelles voitures M6 à double étage, assurant la relation entre Binche et Louvain-la-Neuve Université via Bruxelles pendant les heures de pointe du matin et du soir. Il s'agit des trains suivants: le IRL 3905 de Binche 5 h 20 à Louvain-la-Neuve 7 h 18; le IRL 3916 de Binche 16 h 20 à Louvain-la-Neuve 18 h 18; le IRL 3929 de Louvain-la-Neuve 7 h 41 à Binche 9 h 40; le IRL 3940 de Louvain-la-Neuve 18 h 41 à Binche 20 h 40. Ce nouveau matériel procure une capacité et un confort supplémentaires aux navetteurs des lignes 96 entre Braine-le-Comte et Bruxelles et 161 entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve.

En ce qui concerne plus spécifiquement la deuxième relation entre Binche et Louvain-la-Neuve avec des voitures à double étage, ces trains seront effectivement tractés par des locomotives de type 26. Lorsque la SNCB disposera de locomotives plus récentes, elle procédera alors au remplacement des locomotives type 26.

Quoi qu'il en soit, il est difficilement envisageable de ne pas fournir du nouveau matériel aux voyageurs, simplement parce que les locomotives qui doivent tracter ces trains sont anciennes. Ainsi, la mise en service de deux rames de voitures à double étage a-t-elle pu résoudre les problèmes de suroccupation de quatre trains pendant les heures de pointe et n'est qu'un premier pas vers l'augmentation du confort sur la relation Binche-Louvain-la-Neuve.

Op 11 maart jongstleden reed de trein ICF 1738 van Luik naar Quiévrain, wegens een defect aan de locomotief, met een beperkte samenstelling, namelijk twee tweeledige motorstellen en vier rijtuigen. Dat probleem zorgde er inderdaad voor dat de trein overvol was.

De NMBS stelt alles in het werk om de treinen in de regio Bergen in hun maximale samenstelling te laten rijden. Tijdens een bijeenkomst van de verantwoordelijken van de NMBS-Groep en de pendelaars uit de regio Bergen werd er tekst en uitleg gegeven bij bepaalde initiatieven die genomen werden om de situatie te verbeteren.

De voorbije jaren heeft de NMBS erop toegezien dat de treinen vanuit de regio Henegouwen-Centrum met moderner materieel werden uitgerust.

Met dat materieel moet het mogelijk zijn in te spelen op de vraag van de reizigers tijdens de spitsuren. Inzake het verkeer van de treinen die een specifieke impact hebben op de regelmaat op lijn 96 Quiévrain – Bergen – Brussel, werden de volgende maatregelen getroffen. De grondige opvolging van de treinen op lijn 123 Geraardsbergen – Edingen wordt verzekerd door het begeleidend personeel op de treinen. Ook is er een bijzondere opvolging voor de treinen B 7801, 7741, en de IR-trein 37010, met bijzondere aandacht voor het naleven van de uurregelingen. Op 15 maart 2010 werd de uurregeling van acht treinen aangepast. De problematiek van de aansluitingen in Zinnik wordt bestudeerd.

Op 15 maart 2010 heeft de NMBS een treinstel met acht nieuwe M6-dubbeldekkers in dienst gesteld. Zij zullen de verbinding tussen Binche en Louvain-la-Neuve Universiteit via Brussel verzekeren

En effet, des problèmes de suroccupation aigus sont présents en pointe sur la ligne 161, avec une particularité supplémentaire: la longueur limitée des quais, longueur qui ne sera pas modifiée avant la fin des travaux du RER. Entre Ottignies et Etterbeek, bien que les problèmes de suroccupation soient endémiques, il n'était plus possible d'allonger les rames des IR-L Binche-Louvain-la-Neuve, étant donné que certaines voitures n'auraient jamais été à quai dans les points d'arrêt sur cette ligne.

La seule solution résidait dans la mise en service de voitures à deux niveaux.

Les voyageurs de la région de La Louvière et Braine-le-Comte contestent la mise en marche d'une rame à double étage pour le train 3905 qui arrive à Bruxelles à 6 h 30. La SNCB déclare que ce choix a pour but de résoudre la suroccupation du train 3929 du retour à partir de Louvain-la-Neuve.

Comme vous pouvez le constater:

- le train 3905: capacité avant M6, 358 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 188 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3929: capacité avant M6, 616 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 569 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3916: capacité avant M6, 896 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 816 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3940: capacité avant M6, 358 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 304 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.

Le contrôle et l'entretien des voies et appareils des voies du réseau font l'objet de prescriptions techniques précises, qui détermineront les seuils d'intervention à prendre en considération pour garantir tant la sécurité de circulation qu'un niveau de confort pour les usagers. Ainsi, des contrôles de fixation sont-ils régulièrement effectués, afin de déterminer les tronçons où une intervention est nécessaire.

Des visites périodiques pédestres des installations sont également effectuées pour détecter à temps les détériorations éventuelles. L'ensemble du réseau d'Infrabel fait l'objet d'un processus continu de contrôle et d'inspection. Les opérations d'entretien ainsi que le renouvellement des composants (rails et traverses) sont décidés sur base de ces contrôles et inspections conformément aux prescriptions techniques en vigueur.

Outre la modernisation de la gare de Mons, dans la région de Mons-Borinage, le rehaussement des quais est prévu à Mons, Saint-Ghislain, Thieu, Havré, Soignies et Morlanwelz. Pour la période 2010-2018, le rehaussement des quais est prévu à Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Hennuyères et Marche-lez-Ecaussinnes. Signalons également la modernisation des points d'arrêt lorsque le projet pilote aura été évalué.

Les enquêtes concernant ces accidents sont toujours en cours. Aucune conclusion définitive ne peut donc être formulée pour le moment. Les accidents de novembre à Mons et de février à Buizingen

tijdens de spitsuren 's ochtends en 's avonds.

Zodra de NMBS over recentere locomotieven beschikt, zal ze overgaan tot de vervanging van de locomotieven van type 26 om de tweede verbinding met dubbeldekkers te verzekeren tussen Binche en Louvain-la-Neuve.

Dankzij de ingebruikname van twee dubbeldeksrijtuigen kon het probleem van de overvolle treinen worden opgelost voor vier treinen tijdens het spitsuur. Dit is een eerste stap in de verbetering van het comfort op de verbinding Binche-Louvain-la-Neuve. De reizigers uit de regio La Louvière en Braine-le-Comte zijn ontevreden over de ingebruikname van een dubbeldeksrijtuig voor de trein 39/05 die om 6.30 uur in Brussel aankomt. De NMBS deelt mee dat die keuze gemaakt werd om een antwoord te bieden op de te hoge bezetting van de trein terug (39/29) vanaf Louvain-la-Neuve. Voor het onderhoud van de sporen en de uitrusting bestaan er duidelijke technische voorschriften. Deze bepalen wanneer er onderhoudswerken nodig zijn, rekening houdend met zowel de veiligheid op het spoor als met het reizigerscomfort. De bevestiging wordt regelmatig gecontroleerd om na te gaan op welke baanvakken er onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.

De installaties worden op periodieke tijdstippen te voet geïnspecteerd om de beschadigingen tijdig te kunnen opsporen. Het hele Infrabelnet wordt trouwens continu geïnspecteerd. Op grond van die inspecties wordt er beslist om onderhoudsoperaties uit te voeren overeenkomstig de vigerende technische voorschriften. Er is een verhoging van de perrons gepland in Bergen, Saint-Ghislain, Thieu, Havré, Soignies en Morlanwelz. Voor de periode 2010-2018 is er een verhoging van de perrons

font l'objet d'une enquête par le service d'enquête d'Infrabel, de l'Organisme d'enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et du parquet. Le déraillement du 9 mars fait l'objet d'une enquête d'Infrabel.

Les différents rapports d'enquêtes contiendront les mesures correctives que les entités concernées par ces accidents se devront de mettre en œuvre.

Infrabel est conscient de certains dysfonctionnements sur le site www.railtime.be. Tout est mis en œuvre pour améliorer la précision des informations sur ce site. Depuis son lancement en avril 2009, plusieurs améliorations ont déjà été apportées.

Les navetteurs peuvent également envoyer un sms au 2828 ou s'inscrire à *My Train Info* afin d'être informés par sms en cas de retard du train. Ils peuvent choisir à quel moment avant le départ du train ils veulent recevoir ce sms. La fiabilité des données dépend de l'information en temps réel d'Infrabel.

Il ne faut pas oublier que l'information est basée sur des enregistrements du passage des trains à des points fixes du réseau. Entre deux points de mesures, un train peut augmenter ou réduire son retard. Il revient au client d'en tenir compte.

En outre, la SNCB vient de lancer un site web mobile du nom de m.sncb.be.

09.05 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, je voudrais que les choses soient claires. Je ne remets absolument pas votre bonne foi en question, mais je suis réellement interpellé par les informations que vous venez de nous transmettre.

En effet, je note un décalage entre les réponses que vous nous donnez et la réalité sur le terrain. Madame la ministre, soit la SNCB vous raconte des carabistouilles, soit sincèrement, les éléments en leur possession ne collent vraiment pas à la réalité!

Vous évoquiez tout à l'heure les visites pédestres effectuées le long des voies, afin d'en examiner l'état et de procéder à un contrôle technique. En faisant partie de la commission spéciale "Sécurité du rail", j'ai spontanément reçu des voyageurs de la région du Centre des photos, notamment d'attaches de rails non fixées, etc. Je suis à votre entière disposition pour vous les donner.

Il y a indiscutablement un fossé entre les informations que vous obtenez et que vous nous transmettez et la réalité. Qu'il s'agisse de la technologie, de l'espace, d'après vos informations, on pourrait déduire en la matière, qu'aux yeux de la SNCB, l'état de ces voies est comparable au paradis. Il faut emprunter le train sur ces voies pour constater que la situation est bien plus grave que ce que l'on peut imaginer!

Le **président**: Monsieur Destrebecq, veuillez terminer, car le temps imparti dans le cadre de votre réplique est dépassé. Le sujet est, certes, intéressant et mériterait d'être, à nouveau, développé lors d'une réunion ultérieure.

09.06 Olivier Destrebecq (MR): En ce qui concerne l'augmentation

gépland in 's Gravenbrakel, Ecaussinnes, Hennuyères en Marche-lez-Ecaussinnes.

De onderzoeken met betrekking tot de ongevallen zijn nog altijd aan de gang. Er kan nog geen enkele definitieve conclusie worden getrokken. In de diverse onderzoeksverslagen zal worden aangegeven van welke corrigerende maatregelen de betrokken entiteiten werk zullen moeten maken. Infrabel is zich bewust van bepaalde disfuncties op de website www.railtime.be. Alles wordt in het werk gesteld om de precisie van de informatie te verbeteren. De pendelaars kunnen een sms sturen naar het nummer 2828 of zich inschrijven op *My Train Info* om via sms de nodige informatie te ontvangen. De NMBS is zopas gestart met de mobiele website m.nmbs.be.

09.05 Olivier Destrebecq (MR): Ik twijfel er niet aan dat u te goeder trouw bent, maar er is ontegensprekelijk een kloof tussen de informatie die u krijgt en de realiteit.

09.06 Olivier Destrebecq (MR):

du nombre de trains durant les heures de pointe, je suis d'accord avec vos informations pour les trains circulant autour de 17 heures mais pas ceux circulant soi-disant autour de 18 heures. Les informations ne me semblent pas correctes du tout!

09.07 Colette Burgeon (PS): Le fait d'avoir mis des voitures à double étage pour le train de 5 h 20 a fait sourire la population car peu de personnes prennent ce train. Vous nous avez répondu à cet égard et nous relayerons votre réponse.

Il faut faire un choix difficile entre le confort des voyageurs et le bien-être des conducteurs. Les locomotives utilisées pour tracter les voitures à double étage ne sont pas assez puissantes. Les conducteurs sont donc très mal lotis. Je crois que vous devez insister pour obtenir du nouveau matériel.

En son temps, je vous avais proposé de prendre ensemble le train pour faire le trajet Binche-Bruxelles. L'invitation est maintenue. Ainsi, vous verrez que par rapport à ce qu'on écrit, lorsqu'on prend le train, on a une toute autre impression.

Si nous distribuons cela aux navetteurs prenant le train, ils vont rire de vous et de nous car cela ne correspond pas à la réalité.

09.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vais un peu paraphraser mes collègues. Je ne vais pas répéter ce qui a été dit.

Achille van Acker disait que nous avons besoin de la monarchie comme de pain. Eh bien, nous, nous avons besoin de chemin de fer comme de pain! Nous vivons dans une région qui a toujours fonctionné avec le train.

On attend qu'il y ait à la fois des infrastructures de gares, de quais, de trains, de sécurité qui soient à l'avenant.

Vous êtes devant un public très favorable ayant envie de prendre le train. Franchement, j'aimerais bien, avec mes collègues de l'arrondissement de Soignies, vous mettre au défi – gentiment – de venir chez nous, même si vous venez avec des lunettes de soleil pour ne pas être reconnue! On pourrait ainsi vous présenter la situation de notre région. Si on le dit, ce n'est pas pour vous embêter mais c'est parce qu'on a envie que la SNCB soit à la hauteur de vos propres ambitions.

Le président: L'invitation est lancée, madame la ministre!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de PostPunten in de te sluiten Carrefours" (nr. 19987)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de PostPunten in de Carrefourwinkels" (nr. 21136)

10 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste dans les Carrefour qui seront fermés" (n° 19987)

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le

Ik ga akkoord met uw informatie over de toename van het aantal treinen die rond 17 uur rijden, maar niet rond 18 uur.

09.07 Colette Burgeon (PS): Het inzetten van dubbeldekkers voor de trein van 5.20 uur heeft de bevolking een glimlachje ontlokt. Er zijn immers niet veel mensen die die trein nemen. De locomotieven die gebruikt worden om die wagons te trekken zijn niet krachtig genoeg. Dat is een beroerde situatie voor de bestuurders. Ik herhaal dus mijn uitnodiging om samen de trein te nemen en het traject Binche – Brussel af te leggen. U zult merken dat, wanneer men de trein neemt, men een heel andere indruk krijgt.

09.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): U heeft te maken met een publiek dat de zaak heel gunstig gezind is en zin heeft om de trein te nemen. Ik zou u samen met mijn collega's uit het arrondissement Zinnik, willen uitdagen bij ons te komen. Dan zouden we u de situatie van onze regio kunnen tonen.

devenir des Points Poste installés dans des magasins de la chaîne Carrefour" (n° 21136)

10.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het kort houden.

Met de sluiting van een aantal Carrefour-vestigingen worden er ook een aantal Postpunten gesloten. Dat is natuurlijk een vervelende bijwerking.

Mevrouw de minister, daarover heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, over hoeveel Postpunten gaat het?

Ten tweede, wat zijn de contractuele bepalingen bij een staking van een vestiging waar een postpunt is ondergebracht aangaande de levering van de post?

Ten derde, wat zijn de contractuele bepalingen bij de sluiting van een postpunt? Komen er met de sluiting van die vestigingen geen leemtes in het aanbod van postpunten in het regionaal netwerk van postpunten?

Ten vierde, welke pijnpunten stelt u vast? Welke oplossingen brengt u als minister naar voor? Welke conclusies trekt u uit dit voorval?

10.02 Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, la récente décision de la chaîne Carrefour de fermer 21 enseignes sur le territoire belge a fait l'effet d'une bombe dans notre paysage social déjà terriblement chahuté par la grave crise économique et financière que nous traversons depuis deux ans.

Un effet collatéral de cette décision est relatif à l'existence et au devenir de certains Points Poste qui avaient été installés dans certains magasins du groupe, comme c'est notamment le cas dans ma commune de Haine-Saint-Pierre. Y coexistent, jusqu'à présent, un Point Poste et un bureau de poste.

Quels sont les Points Poste qui connaissent une situation similaire à celle de l'implantation de Haine-Saint-Pierre? Quelles solutions La Poste envisage-t-elle en cas de fermeture définitive des magasins Carrefour? Enfin, dans le cas particulier du bureau de Haine-Saint-Pierre, La Poste compte-t-elle prolonger l'existence du bureau de poste jusqu'au moment où une solution durable sera trouvée?

10.03 Minister Inge Vervotte: Bij de aangekondigde sluiting van een aantal Carrefourwinkels zijn dertien Postpunten betrokken: Sint-Kruis in Brugge, Mechelen-Noord, Westerlo, Genk, Eupen, Kuurne, Moeskroen, Ronse, Casteau, Haine-Saint-Pierre, Gent Groene Vallei, Jumet en in Antwerpen, Gitschotelei.

Voor deze Postpunten wordt onmiddellijk een alternatief gezocht. Zulks betekent dat de selectieprocedure voor kandidaat-uitbaters van Postpunten in de betrokken geografische zones wordt opgestart. Indien de continuïteit van de dienstverlening dit vereist kan men overgaan tot een versnelde vergunningsprocedure. De overeenkomst die De Post en de uitbater van het Postpunt ondertekenen voorziet in een aantal bepalingen in geval van staking van een van de

10.01 Patrick De Groote (N-VA): À la suite de la fermeture imminente d'un certain nombre de magasins Carrefour, les Points Poste qu'ils abritent seront également amenés à disparaître. De combien de Points Poste s'agit-il? Qu'en est-il des dispositions contractuelles en la matière? De quelle manière les nouvelles lacunes dans l'offre des Points Poste seront-elles comblées?

10.02 Colette Burgeon (PS): De recente beslissing van de Carrefourketen om 21 winkels in ons land te sluiten blijft niet zonder gevolgen voor de PostPunten die in sommige van die winkels gevestigd zijn. In mijn gemeente (Haine-Saint-Pierre) is er momenteel zowel een PostPunt als een postkantoor.

Welke oplossingen zal De Post aanreiken in geval van een definitieve sluiting van de Carrefourwinkels? Zal De Post het postkantoor in Haine-Saint-Pierre behouden tot wanneer er een duurzame oplossing zal zijn gevonden?

10.03 Inge Vervotte, ministre: La fermeture annoncée d'une série de magasins Carrefour a des conséquences pour treize Points Poste au total. Une procédure de sélection de candidats-exploitants sera lancée pour ces Points Poste dans les zones géographiques en question. Si nécessaire, une procédure d'autorisation accélérée pourra être suivie.

Le contrat conclu entre La Poste

ondertekende partijen. Het gaat om een informatieplicht. De partijen brengen elkaar onmiddellijk op de hoogte en hebben de verplichting om de activiteiten onmiddellijk te hernemen wanneer de staking is afgelopen.

Verder heeft De Post een scenario uitgewerkt dat de beschikbaarheid van af te halen pakjes en aangetekende zendingen moet garanderen. Vanaf de tweede dag van de staking zullen de niet-uitgereikte aangetekende zendingen en pakjes door De Post worden afgehaald en toegewezen aan een ander servicepunt in de buurt. De klanten worden hiervan op de hoogte gebracht via een nieuwe verwittigingskaart in hun bus. Ook de informatie op internet omtrent de opvolging van zendingen op basis van barcodes wordt aangepast.

De Post heeft scenario's klaar om snel in alternatieven te kunnen voorzien, precies om de continuïteit van de dienstverlening te garanderen. Sinds de uitbouw van het Postpuntennetwerk zijn er nu 686 Postpunten operationeel en werden er 73 Postpunten gesloten. Dit kan gebeuren om diverse redenen, bijvoorbeeld na stopzetting van een samenwerkingsverband zoals het was met de Fortiskantoren, of het niet respecteren door de partner van de contractueel vastgelegde exploitatievoorwaarde.

Voor 51 van deze Postpunten werd reeds een alternatief gevonden. In acht gevallen is de selectieprocedure nog lopende en zal op korte termijn een alternatief worden gevonden. In veertien gevallen wordt er geen vervangend Postpunt geopend. In deze gevallen werd geoordeeld dat een vervangend Postpunt niet nodig was omwille van het bestaan van alternatieven in de nabijheid of een te lage activiteitsgraad.

Het verkoopsnetwerk van de Post telt momenteel 1 396 servicepunten waarvan 710 postkantoren en 686 Postpunten. Dit is meer dan de 1 300, de minimumvereiste uit het huidige beheerscontract.

Uit de dagelijkse praktijk blijkt dat de Postpunten behoorlijk werk leveren, 87 % van de klanten zegt tevreden te zijn. Slechts 4 % van de klanten zegt ontevreden te zijn.

En ce qui concerne la question de Mme Burgeon au sujet de la situation à Haine-Saint-Pierre, je peux confirmer que La Poste continuera à offrir ses services via le bureau de poste de Haine-Saint-Pierre et qu'en parallèle, une prospection est en cours afin de remplacer le Point Poste amené à fermer suite à la décision de Carrefour.

et l'exploitant du Point Poste prévoit une obligation d'information réciproque en cas de grève et l'obligation de reprendre les activités immédiatement après celle-ci. Par ailleurs, La Poste a développé un scénario permettant de garantir la disponibilité des colis et des envois recommandés par le biais de solutions de rechange.

Actuellement, 686 Points Poste sont opérationnels et 73 ont déjà été fermés pour différentes raisons. Une solution de rechange a déjà été trouvée dans 51 cas alors que la procédure est en cours dans 8 autres cas avec une solution possible à court terme; dans 14 cas, le Point Poste ne sera pas remplacé. Pour l'instant, le réseau de vente de La Poste compte 1 396 points de service, dont 710 bureaux de poste et 686 Points Poste, soit plus que le minimum exigé de 1 300 points de service; 87 % des clients affirment être satisfaits de la prestation de services et 4 % seulement en sont mécontents.

De Post zal haar diensten blijven aanbieden via het postkantoor van Haine-Saint-Pierre. Tegelijk is er prospectie aan de gang om het PostPunt dat naar aanleiding van de beslissing van Carrefour zal moeten sluiten, te vervangen.

10.04 Patrick De Groote (N-VA): Ik dank de minister voor het antwoord.

Het was een louter informatieve vraag. Ik ben verheugd dat De Post zich engageert om er voor te zorgen dat de dienstverlening optimaal blijft. Er zijn immers mensen die stellen dat ze hun postkantoor kwijt zijn. Als ze helemaal pech hebben is ook hun postpunt verdwenen. Het zijn vooral oudere mensen die daar problemen mee hebben.

Ik treed u bij als u zegt dat men over het algemeen tevreden is over de werking van de postpunten. Zo ervaar ik dat ook in mijn gemeente.

Het postpunt maakt De Post meer bereikbaar dan ze ooit geweest is.

10.05 Colette Burgeon (PS): Pour moi, c'est finalement une bonne nouvelle puisqu'on était dans l'alternative par rapport à la fermeture, dans quelques mois – voire quelques années – de la poste, et du maintien du Point Poste à Carrefour. Pour le Carrefour, même s'il y a un changement, on pourra trouver un nouveau Point Poste. Mais surtout, que la poste d'Haine-Saint-Pierre reste ouverte, je crois que c'est une bonne nouvelle.

10.05 Colette Burgeon (PS): Het verheugt mij dat de post van Haine-Saint-Pierre open blijft. Voor de Carrefour kunnen we een nieuw PostPunt vinden.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervorming van de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 20006)

11 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réforme du service de médiation de la SNCB" (n° 20006)

11.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb een vraag over de hervorming van de ombudsdienst. Ik heb daar tijdens de bespreking van de wet van diverse bepalingen met uw collega Schouppe een debat over gehad. Ik heb toen ook een amendement ingediend dat helaas verworpen is. Ook in de plenaire vergadering is dat amendement roemloos ten onder gegaan hoewel het zeer goed opgesteld en inhoudelijk relevant was. Blijkbaar stond ik echter alleen in deze commissie.

11.01 David Geerts (sp.a): Dans quelle mesure la ministre, en sa qualité de ministre de tutelle, et la SNCB sont-elles associées à la réforme du service de médiation? La ministre ne craint-elle pas qu'un problème se posera pour les voyageurs qui ignorent où ils peuvent faire part de leurs observations et déposer plainte?

Ondertussen is er een evolutie geweest in dit dossier. Staatssecretaris Schouppe argumenteerde in eerste instantie dat het amendement niet relevant was en zei dat er geen enkel probleem was. Hij zei dat er wel een probleem was omtrent een eventuele partijdigheid van de personeelsleden die daarom niet mee zouden kunnen overgaan met de ombudsdienst. Intussen heb ik via de radio gehoord dat de heer Schouppe verklaarde dat er wel een oplossing zou gevonden zijn.

In welke mate bent u daar als voogdijminister bij betrokken? Graag kreeg ik de data van de verschillende vergaderingen en overlegmomenten.

In welke mate is ook de NMBS betrokken bij de hervorming van de ombudsdienst? Wanneer die hervorming effectief zal plaatsvinden, vreest u dan niet dat er een probleem zal zijn voor de reizigers die eigenlijk niet weten waar zij met hun bemerkingen en klachten kunnen terecht?

11.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, zoals u weet is de hervorming van de ombudsdienst een bevoegdheid van collega Schouppe. Vermits het dossier moet worden voorgelegd aan de Ministerraad gaat er natuurlijk het gebruikelijke overleg tussen kabinetsmedewerkers aan vooraf. In deze vergaderingen bepleit ik uiteraard een sterke ombudsdienst. Dat is heel belangrijk voor mij. U weet dat klantgerichtheid voor mij centraal staat. Ik bepleit ook het behoud van de opgebouwde expertise.

11.02 Inge Vervotte, ministre: La réforme du service de médiation est une compétence de M. Schouppe. Étant donné que le dossier doit être soumis au Conseil des ministres, une concertation entre les collaborateurs de cabinet sera organisée comme à l'accoutumée. Au cours de ces réunions, je plaide évidemment en faveur d'un service de médiation fort et du

Voor de andere vragen dien ik u door te verwijzen naar collega Schouppe. Ook na de reorganisatie van de ombudsdienst moeten de klanten de klantendienst van de NMBS kunnen contacteren en/of hun

klachten en bemerkingen adresseren aan de ombudsdienst.

maintien de l'expertise acquise.

Pour le reste, je dois vous renvoyer à M. Schouppe.

11.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb één zinsnede genoteerd, met name "het behoud van de opgebouwde expertise". Mij lijkt dat essentieel in uw antwoord. Ik hoop dat er in de KB's ter uitvoering rekening zal worden gehouden met deze zinsnede.

11.03 David Geerts (sp.a): J'espère qu'il sera tenu compte de la notion de "maintien de l'expertise acquise".

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Ottignies" (n° 20013)

12 Vraag van de heer Jacques Otlet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Ottignies" (nr. 20013)

12.01 Jacques Otlet (MR): Monsieur le président, madame la ministre, par une motion unanime, le conseil communal d'Ottignies-Louvain-La-Neuve a récemment interpellé la SNCB sur l'extension des parkings prévus dans le cadre du RER et sur l'aménagement des espaces dévolus aux voyageurs.

Les quais principaux de la première gare de Wallonie ne sont toujours accessibles que par des escaliers; il n'y a ni ascenseur ni escalator. Je vous laisse imaginer les difficultés pour les personnes handicapées et pour les voyageurs avec bagages. J'ajoute qu'un des deux parkings n'est accessible que via une vieille passerelle d'une centaine de marches qu'il faut escalader avec valises et paquets.

Enfin, la nouvelle gare construite en 1998 fait vraiment piètre figure aux côtés des nouvelles gares d'Anvers et des Guillemins ainsi qu'au projet tout aussi grandiose annoncé pour la gare de Mons.

J'ai pourtant lu dans votre note de politique générale, je cite, que: "L'accessibilité des gares et trains à tous, les places de stationnement disponibles pour voitures et deux-roues et l'information doivent bénéficier de l'attention nécessaire". Vous y dites également qu'une accessibilité aisée pour tous est cruciale.

Je constate que les dirigeants de la SNCB n'aiment pas beaucoup la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et qu'ils ont du mal à avaler qu'elle soit la première gare de Wallonie.

À ce titre, elle a un droit légitime à la reconnaissance de ses 20 000 navetteurs quotidiens qui sont, eux aussi, des citoyens à part entière. Ils ont les mêmes droits que les Liégeois, les Anversois ou les Montois et, pour paraphraser un de mes collègues, le cœur du Brabant wallon a aussi droit à une gare représentative de son rôle économique et social dans notre pays.

Madame la ministre, très clairement, quelles sont les intentions de la SNCB concernant les travaux indispensables pour cette gare tant en matière d'accès et de parkings, qu'en matière d'aménagement des quais et d'amélioration du confort des navetteurs?

12.01 Jacques Otlet (MR): De belangrijkste perrons van het station van Ottignies, het drukste station van Wallonië, zijn enkel toegankelijk via de trappen: geen lift, geen roltrap. Een van de twee parkings is enkel toegankelijk via een oude loopbrug met een honderdtal trappen die men gepakt en gezakt moet beklimmen. Kortom, het station dat in 1998 gebouwd werd, slaat een zielig figuur naast de nieuwe stations van Antwerpen en Luik en het al even grootse project dat voor Bergen aangekondigd werd. Nochtans, en ik citeer wat in uw beleidsnota staat: toegankelijkheid van stations en treinen voor iedereen, beschikbare parkeerplaatsen voor wagens en tweewielers en informatie moeten de nodige aandacht krijgen. Het station van Ottignies-Louvain-la-Neuve heeft recht op de erkenning van zijn 20 000 pendelaars en het hart van Waals-Brabant heeft ook recht op een station dat zijn economische en sociale rol weergeeft.

Welke plannen heeft de NMBS met betrekking tot de absoluut noodzakelijke werken voor toegang, parkings, aanleg van de perrons en verbetering van het comfort van de pendelaars voor dat station? Zal het vanaf 2010 uitgerust worden met liften,

La gare d'Ottignies fait-elle partie des heureux élus visés par la déclaration de politique générale, qui profiteront, dès 2010, d'ascenseurs, de rampes mobiles et de quais surélevés?

J'aurais souhaité obtenir un planning très précis des investissements envisagés ainsi que des montants qui y sont réservés pour les mois à venir.

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le bâtiment de la gare a été inauguré en 1998 et construit en fonction des besoins exprimés à l'époque. Les travaux principaux prévus dans le cadre du projet RER consistaient en une modification du tracé des voies, de l'aménagement des quais et des accès à ceux-ci. Une extension de capacité en matière de parking était également prévue sur le site dit "des Villas". En fonction de la croissance du nombre de voyageurs transitant dans la gare d'Ottignies, la direction "Stations" a l'intention d'élaborer, en collaboration avec la ville d'Ottignies, une étude *masterplan* de l'ensemble du site, afin de définir les besoins en matière d'intermodalité et d'accueil des voyageurs. Infrabel et la SRWT devront également être associés à cette étude.

Les projets d'aménagement de la gare d'Ottignies qui seront réalisés dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne 161, comportent trois éléments concernant l'accueil des voyageurs: le rehaussement des quais à 75 cm et leur nouvel équipement; la création de deux passerelles, l'une côté Namur donnant accès au parking des Villas et au bâtiment de la gare, équipée d'escalators et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, l'autre du côté Bruxelles donnant accès au parking des Villas et équipée d'escaliers; et enfin, l'extension du parking à 900 places.

Infrabel et la SNCB Holding ne remettent pas en question l'extension prévue de la capacité du parking. Seule une adaptation du projet pourrait s'avérer nécessaire, sans changement du nombre de places prévues, en fonction des projets d'aménagement urbanistique qui sont à l'étude en ce moment à la ville d'Ottignies.

Le rehaussement des quais et la construction des passerelles sont programmés pour une exécution progressive à partir de 2012 en synchronisation avec les travaux de modification des tracés de voies en gare. Pour fin 2016, les quais de la ligne 161 Bruxelles-Ottignies mise à quatre voies seront terminés et équipés, avec accès aux nouvelles passerelles partiellement réalisées. Le reste des voies, des quais et des passerelles sera réalisé jusqu'à fin 2018.

Dans le but de ne pas devoir attendre la fin des travaux RER, une passerelle provisoire sera prochainement mise en service côté Bruxelles, afin de mieux répartir les flux de voyageurs entre les quais et de décharger les couloirs sous les voies, en particulier l'accès au quai numéro 2 de départ des trains vers Bruxelles.

Un budget de 39 millions est actuellement prévu pour l'ensemble des travaux de rehaussement et d'équipement des quais, des passerelles et des parkings. Ce budget est réparti sur la période de 2011-2012 à 2018 selon un découpage qui tiendra compte des travaux sur les voies et des décisions qui seront prises par rapport à l'impact des projets urbanistiques. En 2010, le budget couvre le coût de la passerelle provisoire de 300 000 euros.

mobiles inrinnen, en verhoogde perrons? Graag ontvang ik een planning van de investeringen en de bedragen die er in de komende maanden zullen worden aan besteed.

12.02 Minister Inge Vervotte: Dit station werd ingewijd in 1998 en werd gebouwd in functie van de toenmalige behoeften. De voornaamste werken bestaan uit de wijziging van het spoortracé, de aanleg van perrons en de toegang ertoe. Er is ook een uitbreiding van de parkeerplaats gepland, op de site "Les Villas". De stationsleiding zal in samenwerking met de stad Ottignies, Infrabel en de SRWT een studie over de hele site laten uitvoeren om de behoeften op het stuk van intermodaal verkeer en het reizigersonthaal te bepalen.

Die werken omvatten het verhogen van de perrons, die opnieuw zullen worden uitgerust, de bouw van twee voetgangersbruggen die toegang verlenen tot de parking "Les Villas" en het stationsgebouw, met roltrappen en liften, en de uitbreiding van de parking tot 900 plaatsen, wat eventueel nog kan worden aangepast in functie van stedenbouwkundige projecten die momenteel door de stad Ottignies bestudeerd worden.

Met de perronverhoging en de aanleg van de voetgangersbruggen zal in 2012 begonnen worden. Eind 2016 zullen de perrons van de lijn 161 Brussel - Ottignies voltooid zijn. De rest zal tegen eind 2018 klaar zijn. Een tijdelijke loopbrug zal binnenkort in gebruik worden genomen aan de perrons richting Brussel. Voor de uitvoering van al die werken is er momenteel een budget van 39 miljoen euro uitgetrokken.

12.03 Jacques Otlet (MR): Je vous remercie, madame la ministre. C'est un petit peu plus précis que ce que j'ai déjà entendu dans le chef de la SNCB. On sent bien que les choses commencent à bouger, que vous intervenez dans ce dossier et je vous en remercie.

Je trouve seulement dommage qu'il faille encore attendre jusqu'en 2018 pour voir terminer des travaux qui, somme toute, ne sont pas énormes eu égard aux énormes travaux d'infrastructure du RER. Je vous rappellerais que ces travaux du RER ont occasionné d'énormes problèmes de circulation dans toute la ville. Mais la ville a assumé cela sans problème. Nous avons dit que nous participerions à la création de la mise à quatre voies et que nous en assumerions les difficultés. En échange, ne serait-il pas possible d'accélérer les travaux et de ne pas encore imposer d'attendre jusqu'en 2018, avant d'avoir les escalators pour les voyageurs! Cela ne me semble pas quelque chose d'impossible et c'est cela que je voudrais vous demander.

Je conclurai en vous invitant volontiers à venir avec moi visiter la gare d'Ottignies et les parkings. Nous aurons l'occasion d'aller déjeuner dans la région et je vous montrerai exactement ce qu'il en est.

Le président: Je voudrais vous signaler, monsieur Otlet, que Mme Vervotte croule sous les invitations aujourd'hui! Elle aura besoin d'un agenda.

12.04 Jacques Otlet (MR): Attention, c'est la première de Wallonie!

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wetgeving betreffende de 4e gsm-licentie voor GSM-R" (nr. 20007)

- mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GSM-R" (nr. 20197)

13 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de la législation relative à la 4ème licence gsm sur le réseau GSM-R" (n° 20007)

- Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le GSM-R" (n° 20197)

Le président: M. Geerts a retiré sa question n° 20007.

13.01 Cathy Plasman (sp.a): In een recent artikel van het *European Railway Review* wordt gesteld dat de nieuwe gsm technologie 3G en 4G problemen kan geven met het GSM-R veiligheidssysteem van onze spoorwegen.

Anderzijds heeft Infrabel volgens het verslag aan de Kamer van volksvertegenwoordigers voorgesteld door het BIPT op oktober 2009, een vordering tot nietigverklaring ingediend bij het hof van beroep te Brussel, tegen het besluit van de raad van het BIPT van 26 maart 2009 betreffende de invoering van UMTS in de frequentiebanden 880-915 MHz en 925-960 MHz.

Gezien de vraag tot nietigverklaring enerzijds en de stelling in het Europese artikel anderzijds, had ik graag het volgende vernomen met

12.03 Jacques Otlet (MR): We merken dat er schot in de zaak begint te komen en dat u zich bezighoudt met dat dossier. Het is jammer dat we tot 2018 moeten wachten op werken die al met al niet zo omvangrijk zijn. De werken voor het GEN hebben in de hele stad enorme verkeersproblemen veroorzaakt, maar de stad heeft daar geen probleem van gemaakt. We hebben gezegd dat we zouden bijdragen aan het viersporig maken van lijn 161. Zouden de werken, in ruil daarvoor, niet versneld kunnen worden uitgevoerd?

13.01 Cathy Plasman (sp.a): Selon un article récent de la *European Railway Review*, la nouvelle technologie GSM 3G et 4G peut poser des problèmes pour le système de sécurité GSM-R de nos chemins de fer. Par ailleurs, Infrabel a déposé un recours en annulation en ce qui concerne l'instauration du système UMTS dans les bandes de fréquences 880-915 MHz et 925-960 MHz devant la cour d'appel de Bruxelles. Pourquoi Infrabel a-t-

betrekking tot Infrabel: ten eerste, wat is de reden voor de vraag tot nietigverklaring en wanneer wordt er een uitspraak verwacht?

Ten tweede, in de toelichting die we gekregen hebben naar aanleiding van het recente treinongeluk, wordt er in slide 107 van de slideshow gesteld dat 9 % van de problemen te wijten zijn aan gsm-problemen. Gaat dat om problemen zoals interferentie ? Graag had ik daarover meer concrete informatie gekregen.

Ten derde, bestaat er effectief een risico voor het GSM-R systeem bij de veiling van de volgende 3G en 4G licenties en zal Infrabel deze ook aanvechten zoals de huidige 3G licentie? Stelt het testproject voor 4G dat telenet momenteel gebruikt een probleem?

Ten vierde, hebt u dat als voogdijminister al aangekaart bij uw collega bevoegd voor telecommunicatie, de heer Van Quickenborne?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Bij mijn weten heeft Infrabel naar aanleiding van dat wetsontwerp geen procedure gestart bij de Raad van State.

Op 15 juni 2007 heeft Infrabel bij het BIPT voorbehoud gemaakt naar aanleiding van het verschijnen van het KB van 28 maart 2007 betreffende de toekenning van vergunningen voor mobiele telecommunicatiesystemen van de derde generatie in de 900 MHz band.

Op 12 juni 2008 hebben de afgevaardigden van Infrabel op een vergadering met het BIPT opnieuw hun bezorgdheid geuit met betrekking tot het gelijktijdig voorkomen van de GSM-R en de UMTS in de 900 MHz band.

Op 26 maart 2009 heeft het BIPT aan de drie mobiele operatoren de vergunning verleend waardoor ze de UMTS technologie in de 900 MHz band mogen gebruiken.

Volgens Infrabel legt de beslissing van het BIPT van 26 maart 2009 betreffende de invoering van UMTS 3G in de frequentiebanden 880-915 MHz en 925-960 MHz onvoldoende marge op om te waarborgen dat in gelijk welke situatie het GSM-R signaal niet verstoord wordt.

Te meer daar diezelfde beslissing geen bijzondere technische voorschriften oplegt die de risico's op interferentie hadden kunnen beperken, zoals uiteengezet in voormeld verslag.

Vermits de beslissingen van het BIPT een risico kunnen inhouden voor het gebruik van de GSM-R, en dus bijgevolg voor het treinverkeer, heeft Infrabel besloten zich te wenden tot het hof van beroep van Brussel om de beslissing van het BIPT van 26 maart 2009 te laten vernietigen. De uitspraak wordt verwacht in april 2010.

De 9 % seinoverschrijdingen ten gevolge van externe storingen zijn in geen enkel geval te wijten aan storingen aan het systeem GSM-R, maar het gaat hier om afleiding van de bestuurder door de ontvangst van oproepen door een gsm of een GSM-R of door de aanwezigheid van personeel in de sporen.

elle introduit une telle demande et quand un jugement est-il attendu? Le ministre peut-il expliquer les 9 % de franchissements de signaux dus à des problèmes de gsm? Y a-t-il un risque pour le système GSM-R si les technologies 3G et 4G obtiennent des licences? Infrabel contestera-t-elle ces licences? Le projet pilote pour la technologie 4G de Telenet donne-t-il lieu à des problèmes? La ministre s'est-elle déjà concertée avec M. Van Quickenborne sur ces dossiers?

13.02 Inge Vervotte, ministre: En juin 2007, Infrabel a émis des réserves auprès de l'IBPT en ce qui concerne l'octroi de licences pour les systèmes de télécommunications de la troisième génération dans la bande 900 MHz. En juin 2008, Infrabel a à nouveau exprimé son inquiétude sur la coexistence du GSM-R et de l'UMTS dans la bande 900 MHz. En mars 2009, l'IBPT a octroyé aux trois opérateurs mobiles la licence leur permettant d'utiliser la technologie UMTS dans la bande 900 MHz. Infrabel redoute des perturbations du signal GSM-R. Les opérateurs n'ont pas reçu de consignes techniques visant à limiter le risque d'interférence. La décision de la cour d'appel de Bruxelles est attendue pour le mois d'avril.

Les 9 % de franchissements de signaux ne sont pas dus à des perturbations du système GSM-R mais à une distraction du conducteur à cause de la présence de personnel sur les voies ou d'appels gsm.

En ce qui concerne la technologie 4G, la problématique serait similaire. En ce qui concerne le projet pilote de Telenet, Infrabel ne dispose d'aucune information à ce jour mais cela ne saurait tarder. Le régulateur est le mieux placé pour trancher en la matière. Je suppose que l'IBPT se base sur les

Op basis van een beslissing van het BIPT die geen enkele extra maatregel inhoudt, is Infrabel van mening dat de 3G-UMTS de GSM-R in het gedrang kan brengen. Omdat ze geen enkel risico wil lopen op het vlak van de veiligheid, vecht Infrabel de beslissing van het instituut aan voor het hof van beroep.

Wat de 4G aangaat, lijkt het erop, volgens een artikel van de European Railway Review van januari 2010, dat de problematiek gelijkloopt met die van het UMTS. Infrabel waakt erover om de kwaliteit van het GSM-R-net op haar maximumniveau te handhaven.

Inzake uw vraag of het testproject van 4G bij telenet een probleem vormt, kan ik het volgende antwoorden. Tot nu toe heeft Infrabel geen informatie over die test. Er zal contact worden opgenomen.

Ik ga er tot slot van uit dat de regulator beschikt over voldoende expertise en bijgevolg het best geplaatst is om daarover een definitief standpunt in te nemen. Ik veronderstel dat het BIPT zich daarbij ook steunt op een regelmatige publieke consultatie die georganiseerd wordt voorafgaand aan de uitwerking van de tekst van dergelijke uitvoeringsbesluiten.

13.03 Cathy Plasman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enerzijds wordt er gezegd dat het een risico kan inhouden, maar anderzijds is de regering maar bezig met het vrijgeven van die licenties in functie van een voorrang aan inkomsten voor de begroting. Ik vind dat toch een ernstige zaak.

Als er een risico bestaat, moet er volgens mij toch eerst overleg plaatsvinden daaromtrent. Het BIPT gaat er blijkbaar vanuit dat er geen problemen zijn, terwijl Infrabel zegt dat er een risico is. Ik denk dat het toch ook een verantwoordelijkheid is van de regering, zowel van u als van de bevoegde minister voor Telecommunicatie, om daarover eens met iedereen rond de tafel te zitten en te bekijken hoe het nu echt zit.

De huidige nietigverklaring is gebaseerd op de onvoldoende marge, waarbij Base volledig naast het GSM-R-spectrum ligt. Daar zijn toch risico's aan verbonden. Ik hoop dus dat er wel gevolg aan wordt gegeven, zeker in het kader van de problemen die we nu kennen bij het spoor. Ik ben al blij dat die 9 % daarmee niets te maken heeft en dat er nog geen voorval geweest is met interferentie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom als elektriciteitsleverancier" (nr. 20010)

14 Question de Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom en tant qu'entreprise de fourniture d'électricité" (n° 20010)

14.01 Cathy Plasman (sp.a): Mevrouw de minister, onlangs stond in de pers dat Belgacom onderzoekt of ze ook leverancier van elektriciteit zou worden om haar inkomsten te diversifiëren, en hiervoor een alliantie met Lampiris overweegt. Klopt dat en is de regering hierbij als aandeelhouder betrokken? Is het een strategische keuze om de groene stroom te ondersteunen? Zo ja, zullen er nog andere allianties worden gevormd?

consultations publiques régulièrement organisées dans le cadre de l'élaboration d'arrêtés d'exécution.

13.03 Cathy Plasman (sp.a): D'une part, il est tenu compte du risque et, de l'autre, l'IBPT accorde des licences qui doivent alimenter le Trésor. Il appartient aux responsables d'étudier la question. Je me félicite de ce qu'il n'y ait pas encore eu de cas d'interférences.

14.01 Cathy Plasman (sp.a): Il me revient que Belgacom envisage de diversifier ses activités en s'alliant avec Lampiris pour la fourniture d'électricité. Le gouvernement est-il impliqué, en tant qu'actionnaire, dans ce

De verschillende regeringen werken op het vlak van innovatie aan de uitbouw van een slim elektriciteitsnet en slimme meters. Er opent zich een nieuwe markt met het gebruik van bijvoorbeeld Powerline of internetsystemen. Wellicht is Belgacom daarin geïnteresseerd. Stuurt de regering die keuze strategisch of is het veeleer de keuze van Belgacom zelf?

14.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, Belgacom verkent alle pistes om haar opbrengsten te diversifiëren en is continu op zoek naar innovatie van haar diensten. In die context heeft de energiesector haar interesse gewekt.

In 2008 hebben er inderdaad contacten met Lampiris plaatsgevonden met als doel de mogelijkheid na te gaan om groene energieproducten in haar verkooppunten door te verkopen en in het kapitaal van die onderneming te stappen. Na een gedetailleerde analyse werd het project stopgezet. Het dossier werd dus niet aan de raad van bestuur voorgelegd. Bijgevolg werd de regering hierover niet geïnformeerd via haar commissaris in dat orgaan.

In november 2009 waren er opnieuw contacten met Lampiris in het kader van een onderzoek naar de opportuniteit voor Belgacom om haar marketingactiviteiten en capaciteiten te gebruiken om zich te diversifiëren en haar imago te verbeteren door de activiteiten van een partner in een aangrenzende markt, in dit geval een leverancier van groene energie, te ondersteunen. Dat noemt Belgacom het business accelerator concept.

Er is geen enkel verband met de opportuniteiten die in 2008 werden verkend. Momenteel overweegt Belgacom ook niet om zich als doorverkoper van energiediensten te profileren. Een instap in het kapitaal van Lampiris is ook niet langer aan de orde.

Groene energie past uiteraard in het beleid van Belgacom en haar verbintenissen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarmee ze de overgang naar minder energieafhankelijke maatschappijen wil aanmoedigen.

Bovendien staat de energiesector voor grote uitdagingen zoals de evolutie naar slimme energienetwerken, die in staat zijn om de productie van energie voor de eindgebruikers, bijvoorbeeld afkomstig van zonnepanelen, te integreren, nieuwe energiebehoeftes zoals die van elektrische voertuigen, of slimme meters, die consumenten meer bewust maken van hun energieverbruik en hen in staat stellen om het energieverbruik te optimaliseren.

ICT-technologieën zullen een belangrijke facilitator zijn voor veel van de toekomstige ontwikkelingen. Belgacom zou als een van de toonaangevende ICT-spelers in België inderdaad een rol van partnerfacilitator kunnen spelen, bijvoorbeeld voor het overbrengen

projet? Le choix s'est-il délibérément porté sur l'énergie verte de Lampiris ou d'autres alliances seront-elles encore conclues?

Les différents gouvernements travaillent actuellement au développement d'un réseau d'électricité intelligent et de compteurs intelligents. Probablement Belgacom est-il intéressé par ces nouvelles potentialités du marché. Le gouvernement est-il impliqué dans ce choix?

14.02 **Inge Vervotte**, ministre: Belgacom explore toutes les possibilités de diversification de ses revenus et s'intéresse, dans ce cadre, au secteur de l'énergie. Dès 2008, des contacts avaient eu lieu avec Lampiris à propos de la possibilité de vendre l'électricité verte dans les points de vente Belgacom et d'entrer dans le capital de cette entreprise. Ce projet a cependant été arrêté. Le gouvernement n'en a pas été informé parce qu'il n'a jamais été soumis au conseil d'administration.

De nouveaux pourparlers ont eu lieu avec Lampiris en novembre 2009, dans le cadre du *business accelerator concept* afin d'examiner si Belgacom pouvait diversifier ses activités de marketing et ses capacités, et améliorer son image en soutenant un fournisseur d'électricité verte. Ces pourparlers n'ont rien à voir avec les contacts qui avaient eu lieu en 2008. Il n'est plus question de vente ou de participation au capital de Lampiris.

L'énergie verte est en adéquation avec la politique de Belgacom et ses engagements en matière d'entreprise responsable. Le marché de l'énergie est confronté à des défis importants en raison de l'évolution vers les réseaux intelligents, et aux nouveaux besoins tels que les voitures électriques. En tant qu'acteur de premier plan dans le secteur des

van data via vaste of mobiele netwerken, voor het opslaan van data, voor diensten met toegevoegde waarde zoals microbetalingen enzovoort.

Er is echter nog geen beslissing genomen in verband met een partnerschap in het energiedomein. Het businessacceleratorconcept is een open concept, dat toegankelijk is voor alle industriële partners waarmee Belgcom win-winsamenwerkingen tot stand zou kunnen brengen die ook voor de eindgebruikers gunstig zijn. Het is dus niet beperkt tot de energiesector. Het is binnen de sector ook niet beperkt tot Lampiris. Samenwerking met andere potentiële partners kan worden onderzocht.

Andere aangrenzende markten die worden onderzocht in de optiek van innovatie en businessaccelerators, zijn beveiliging, mobiele toepassingen, eindapparaten enzovoort. Belgacom onderzoekt diverse mogelijkheden voor partnerschappen en spreekt uiteraard met potentiële partners, maar om vertrouwelijkheidsredenen mag die informatie niet openbaar worden gemaakt.

TIC, Belgacom pourrait endosser le rôle de partenaire facilitateur.

Aucune décision n'a encore été prise quant à l'un ou l'autre partenariat. Le *business accelerator concept* ne se limite pas au secteur de l'énergie ou à Lampiris. Il est ouvert à tous les partenaires industriels avec lesquels une collaboration win-win est envisageable. Belgacom est donc en pourparlers avec d'autres partenaires potentiels. Pour des raisons de confidentialité, je ne puis vous en dire davantage.

14.03 Cathy Plasman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Ik dacht dat Belgacom interesse had op het vlak van innovatie, slimme meters en slimme netten. Ik wil er graag op wijzen dat die activiteiten momenteel worden voorbereid met de Gewesten en de distributienetbeheerders. Het zou misschien toch interessant zijn dat de federale regering zich daarbij zou aansluiten, aangezien Belgacom daarin interesse heeft. Het lijkt mij interessanter dat er samenwerking is en dat wij op dat terrein Belgacom niet als concurrent krijgen. Ik meen dat synergie beter is. Er gaat een nieuwe markt open. Het is een markt waar veel geld mee gemoeid is. Het zou zeer jammer zijn dat de ontwikkelingen in de regio's een federaal overheidsbedrijf als concurrent zouden krijgen. Er moet worden gekeken waar er synergie kan zijn. Ik meen dat synergie hier zeker mogelijk is.

14.03 Cathy Plasman (sp.a): Les Régions et les gestionnaires des réseaux de distribution préparent actuellement de nouvelles possibilités comme les compteurs intelligents et les réseaux intelligents. Il serait regrettable que les régions aient pour concurrente une entreprise publique fédérale. C'est pourquoi je plaide pour une plus grande synergie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 20123 de Mme Somers est transformée en question écrite, ainsi que les questions n° 20503 de M. Milcamps et n° 20663 de M. Geerts.

15 Questions jointes de

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fourniture de nouvelles locomotives pour la SNCB" (n° 20266)
- M. Guy Milcamps à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la livraison retardée de locomotives Siemens à la SNCB" (n° 20503)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande des locomotives de type T18" (n° 20663)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de levering van nieuwe locomotieven aan de NMBS" (nr. 20266)
- de heer Guy Milcamps aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging bij de levering van Siemens locomotieven aan de NMBS" (nr. 20503)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van de locomotieven type T18" (nr. 20663)

15.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, la SNCB a acquis du matériel roulant pour un montant impressionnant dépassant

15.01 François Bellot (MR): De NMBS heeft voor meer dan

1,5 milliard d'euros. Dans ces commandes figure notamment la fourniture de 60 locomotives électriques Siemens, commandées en décembre 2006.

Les machines de type Euro sprinter faisant partie de la première fourniture devaient être livrées entre le 1^{er} janvier 2009 et juin 2010. Les premières locomotives ont été fournies à la SNCB voici quelques mois.

Manifestement, alors que des locomotives de ce type, alimentées par du courant alternatif, circulent depuis de nombreuses années sur le réseau allemand, la SNCB éprouve les pires difficultés à les faire circuler de manière fiable sur le réseau intérieur belge alimenté en courant continu. Je le dis tout de suite, ce n'est pas sous la responsabilité de la SNCB que ces problèmes surviennent.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer:

1. Quel est le nombre de locomotives de type Euro sprinter fournies par Siemens à la SNCB et quand l'ont-elles été?
2. Combien de locomotives circulent-elles réellement sur le réseau?
3. Pour quelles raisons, techniques ou autres, l'ensemble des locomotives ne circulent-elles pas sur le réseau belge?
4. Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour contraindre Siemens à honorer ses obligations afin que les locomotives soient rapidement utilisées sur le réseau?
5. Est-il exact qu'une quinzaine de locomotives soient entreposées à Kinkempois et même taguées, les autres étant dans des dépôts belges?
6. Quand ces machines seront-elles au point car la SNCB a un besoin criant de matériel neuf opérationnel et fiable?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, en décembre 2006, la SNCB a commandé auprès de la firme Siemens 60 locomotives électriques de type 18 et ce, dans le cadre des procédures légales prévues en matière de marché public. Le 31 décembre 2008, l'option de 60 locomotives supplémentaires a été levée.

Le marché prévoit:

1. Le respect des spécifications techniques du cahier des charges, lequel a bien évidemment été rédigé en fonction des contraintes techniques du réseau SNCB sur lequel ces locomotives sont amenées à circuler.
2. La prise en charge par le constructeur de l'homologation des locomotives avant livraison; ceci est très important!
3. La livraison de la première locomotive en août 2009. Les livraisons de la première série de 60 locomotives devaient être effectuées en août 2009 et juin 2010. Celles de la deuxième série de 60 à partir d'août 2010 jusqu'à juin 2012.

Actuellement, ces locomotives sont en phase d'homologation sous la responsabilité du constructeur, comme le prévoit le cahier des charges. Des problèmes techniques pour la circulation sur le réseau belge, sous la responsabilité du constructeur, sont apparus. Le SSICF a dès lors refusé l'homologation du projet en l'état.

Entre-temps, une nouvelle solution technique est en examen au SSICF. Les pénalités de retard prévues dans le contrat sont en

1,5 miljard euro rollend materieel aangekocht. De Eurosprinter-locomotieven moesten tussen januari 2009 en juni 2010 worden geleverd. De NMBS heeft de grootste moeilijkheden om de eerste locomotieven, die enkele maanden geleden werden geleverd, in roulatie te brengen.

Hoeveel locomotieven van dat type heeft Siemens aan de NMBS geleverd? Hoeveel rijden er op ons spoorwegnet en waarom staan sommige nog op stal? Welke maatregelen zal de NMBS nemen om Siemens zijn verplichtingen te doen nakomen? Klopt het dat er een vijftiental locomotieven in Kinkempois staan?

15.02 Minister Inge Vervotte: In december 2006 heeft de NMBS 60 elektrische locomotieven van het type 18 besteld bij Siemens. Op 31 december 2008 werd de optie op 60 bijkomende locomotieven opgeheven.

De aanbesteding bepaalt dat de technische specificaties van het bestek (dat rekening houdend met de technische beperkingen van het Belgische spoorwegnet werd opgesteld) dienen te worden nageleefd en dat de constructeur verantwoordelijk is voor de homologatie van het materieel vóór de levering. De eerste reeks van 60 locomotieven moest worden geleverd tussen augustus 2009 en juni 2010, de tweede reeks van 60 tussen augustus 2010 en juni 2012.

Momenteel bevinden de locomotieven zich in de homologatiefase.

application, à l'exception des locomotives utilisées par Siemens pour les essais d'homologation et/ou pour la formation du personnel SNCB. Aucune locomotive n'est entreposée dans un atelier SNCB. Siemens poursuit la fabrication des locomotives en parallèle avec les démarches relatives au processus d'homologation qui est de sa responsabilité. Les premières locomotives s'y trouvent depuis août 2009. Ce nombre est passé à une quarantaine de locomotives. La mise en service commerciale des locomotives type 18 peut être attendue dans la seconde moitié de 2011.

Met betrekking tot het rijden op het Belgische netwerk zijn er technische problemen gerezen, waarvoor de constructeur verantwoordelijk is. De DVIS heeft de homologatie van het huidige ontwerp geweigerd.

De boetes in geval van laattijdige levering die in het contract werden vastgelegd, zijn van toepassing. Er werden geen locomotieven in een NMBS-werkplaats gestald. Siemens bouwt voort aan de locomotieven. De commerciële ingebruikneming van de locomotieven van type 18 mag in de tweede helft van 2011 verwacht worden.

15.03 François Bellot (MR): Il faut donc attendre un an et demi pour que les machines soient opérationnelles, pour être homologuées? Entre-temps, Siemens sera soumis à des amendes de retard de livraison?

15.03 François Bellot (MR): Zal Siemens in tussentijd boetes moeten betalen wegens laattijdige levering?

15.04 Inge Vervotte, ministre: Oui, normalement, c'est prévu dans le contrat. Nous essayons de trouver des solutions car nous sommes dépendants des constructeurs, comme vous le savez. Nous essayons de les convaincre d'appliquer le contrat comme il a été conclu car, pour nous, il est très important d'avoir le matériel.

15.04 Minister Inge Vervotte: Ja. We proberen oplossingen te zoeken, want we zijn afhankelijk van de constructeurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20330)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20365)

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20366)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20330)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20365)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20366)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je reviens sur le déraillement du train du mardi 9 mars dernier vers 5 h 30 en gare de Mons. Cet accident n'a heureusement causé aucun dommage corporel. Selon Infrabel, il n'y avait pas de voyageurs dans le train. L'incident a néanmoins provoqué de grosses perturbations au niveau du trafic, notamment sur les lignes 97 et 96, ainsi que sur la dorsale wallonne.

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik kom terug op de ontsporing van de trein op dinsdag 9 maart in het station van Bergen. Er zaten geen reizigers in de trein, maar het incident heeft het treinverkeer grondig verstoord. Wat zijn de oorzaken van dat

Dans le respect des enquêtes en cours, madame la ministre, pouvez-vous néanmoins nous communiquer, au-delà de ce vous avez déjà pu dire en séance plénière, les causes de cet incident sans gravité, mais qui au-delà des perturbations à nouveau causées aux voyageurs est susceptible de renforcer un sentiment d'insécurité sur le rail belge? Néanmoins, je ne veux absolument pas dramatiser la situation

Il est à noter également que les voyageurs ont été assez mécontents de la communication de la SNCB et d'Infrabel.

16.02 Olivier Destrebecq (MR): Un train a déraillé le mardi 9 mars vers 5 h 30 en gare de Mons. Personne n'a été blessé et aucun voyageur ne se trouvait dans ce train selon les informations diffusées pas Infrabel.

À la suite de ce déraillement, un expert en accidents du groupe SNCB a été dépêché sur place afin de déterminer les causes de l'incident. Cet incident s'est produit à proximité du lieu où un train avait déraillé en novembre dernier, à l'entrée côté sud de la gare de Mons mais pas exactement au même endroit selon la SNCB. Ce déraillement avait fait une victime.

Ce jour-là, Infrabel précise que le train est sorti de la voie sans se renverser et a pu être remis sur les rails. L'incident a provoqué des perturbations du trafic, notamment sur les lignes 97 (Mons - Saint-Ghislain) et 96 (Quévy -Bruxelles). Infrabel avait d'ailleurs prévu des retards sur la dorsale wallonne, ce qu'on a pu évidemment constater *a posteriori*.

Une équipe d'Infrabel était d'ailleurs sur place à ce moment-là. L'incident a engendré de nombreuses perturbations sur le rail durant les jours suivants. La ligne 96 a été fermée à la circulation entre Mons et Quévy tandis qu'une voie a pu être dégagée dès 8 h 30 entre Mons et Saint-Ghislain.

Les trains circulaient le mardi matin entre Mons et Bruxelles et sur la dorsale wallonne, mais les retards pouvaient atteindre 30 minutes suite à cet incident. Il ne s'agit pas d'une exception.

Madame la ministre, depuis de nombreux mois, la situation devient invivable pour les navetteurs. Outre les problèmes de retards et de manque de place, ces derniers mois ont malheureusement mis en lumière de nombreuses failles au niveau de la sécurité et de l'information. Pouvez-vous m'éclairer sur l'état d'avancement des discussions sur la sécurité du rail qui ont dû être entamées avec la direction de la SNCB et celle d'Infrabel?

16.03 Inge Vervotte, ministre: Pour l'instant, il est impossible de donner des informations sur les causes du déraillement du 9 mars à Mons. L'enquête est en cours. L'accident du 9 mars a eu lieu avec un train au départ dans la zone des aiguillages. L'accident du

incident, dat niet alleen opnieuw voor veel hinder voor de reizigers heeft gezorgd, maar ook het onveiligheidsgevoel op het Belgisch spoorwegnet zou kunnen vergroten?

De reizigers waren eveneens ontevreden over de communicatie van de NMBS en Infrabel.

16.02 Olivier Destrebecq (MR): Op dinsdag 9 maart is er omstreeks 5.30 uur in het station van Bergen een trein ontspoord. Er werd niemand gewond en er bevonden zich geen reizigers in de trein. De trein is ontspoord zonder te kantelen en kon opnieuw op de sporen worden gezet. Het incident heeft het treinverkeer in de war gestuurd: lijn 96 werd gesloten voor het verkeer tussen Bergen en Quévy, terwijl er om 8.30 uur één spoor kon worden vrijgemaakt tussen Bergen en Saint-Ghislain.

Er werd een deskundige van de NMBS-groep ter plaatse gestuurd om de oorzaken van het incident te achterhalen. Dat incident heeft zich voorgedaan dicht bij de plaats waar er in november jongstleden al een trein was ontspoord.

Dinsdagochtend reden er treinen tussen Bergen en Brussel en op de Waalse as, maar de vertragingen liepen soms op tot 30 minuten.

De situatie is al maanden onleefbaar voor de pendelaars. Er zijn niet alleen de vertragingen en het gebrek aan zitplaatsen, maar er werd ook gewezen op de vele tekortkomingen op het vlak van de veiligheid en de informatieverstrekking. Hoe staat het met de besprekingen over de veiligheid van het spoor met de directie van de NMBS en van Infrabel?

16.03 Minister Inge Vervotte: Het onderzoek naar de oorzaken van de ontsporing die zich op 9 maart in Bergen voordeed, is aan de

19 novembre 2009 a eu lieu avec un train à destination de Mons, avant la zone des aiguillages d'entrée.

Même si les deux localisations se situent à une distance réduite, il ne s'agit pas du même endroit. L'enquête doit déterminer s'il y a un lien entre ces deux accidents. Ce sont les seuls accidents qui se sont passés à Mons ces cinq dernières années. Étant donné la densité du trafic ferroviaire, il n'y a pas plus d'accidents sur cette ligne que sur les autres lignes du réseau.

La maintenance de l'infrastructure ferroviaire est réalisée suivant une périodicité bien déterminée par Infrabel. Le nombre d'accidents causés par une défaillance de l'infrastructure est très limité. La maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par les ateliers de la SNCB.

La semaine passée, lors d'une conférence de presse, j'ai présenté avec le CEO du groupe SNCB et les dirigeants des syndicats reconnus, le texte "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité" et les plans pour un équipement accéléré du système de sécurité TBL1+ par Infrabel et par la SNCB. Ce texte, qui est le fruit de plusieurs discussions avec le CEO et les organisations reconnues, traite d'une vision commune concernant un ensemble d'aspects liés à la sécurité ferroviaire.

Pour chaque aspect, des recommandations sont formulées pour la concertation sociale. Il appartient dès lors aux structures approuvées du groupe SNCB pour le dialogue social d'assurer le suivi de ces recommandations, comme cela a déjà été dit en commission ce lundi.

gang. Het ongeval deed zich voor bij een trein die vertrok uit de wisselzone. Bij het ongeval van 19 november 2009 ging het om een trein met bestemming Bergen. Het ongeval deed zich toen voor vóór de wisselzone. Het gaat dus niet om dezelfde plaats. Het onderzoek zal moeten uitwijzen of er een verband bestaat tussen beide ongevallen. Het zijn de enige ongevallen die zich de jongste vijf jaar voordeden in Bergen.

Het onderhoud van de spoorweginfrastructuur gebeurt op geregelde tijdstippen door Infrabel. Het aantal ongevallen dat veroorzaakt wordt omdat de infrastructuur het laat afweten, is zeer beperkt. Voor het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel is de NMBS verantwoordelijk.

Vorige week stelde ik samen met de CEO van de NMBS-Groep en de vakbonden de tekst voor in verband met de veiligheids-inspanningen van de NMBS-Groep en de plannen voor een versnelde invoering van het TBL1+-treinbeïnvloedingssysteem door Infrabel en de NMBS. Voor elk aspect worden aanbevelingen geformuleerd met het oog op het sociaal overleg. De diensten van de NMBS-Groep die verantwoordelijk zijn voor de sociale dialoog zullen deze moeten opvolgen.

16.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse, qui apporte peu d'informations, mais je m'en doutais. Je suppose qu'on devrait bientôt recevoir le rapport sur le premier accident auquel vous faites référence. On approche des dates qui avaient été évoquées.

Je voudrais insister à nouveau sur le fait que ces accidents font peser une pression énorme sur le réseau, qui est visiblement surchargé. Le moindre problème crée des perturbations au niveau du réseau qui sont très mal vécues par les travailleurs et les usagers.

Certains actionnent visiblement des leviers très efficaces pour apporter des améliorations, des compensations sur le réseau. On a vu ce qu'il en est advenu quelques jours après ce deuxième petit incident. J'y reviendrai peut-être ultérieurement pour connaître les tenants et les aboutissants des décisions qui ont été prises à ce

16.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Uw antwoord bevat maar weinig informatie. Ik vermoed dat we binnenkort zullen kunnen beschikken over het rapport met betrekking tot het eerste ongeval.

Die ongevallen leggen een enorme druk op het zo al overbelaste spoorweginet. Het geringste probleem is genoeg om het spoorverkeer danig in de war te sturen, tot grote ergernis van de pendelaars en de andere reizigers.

niveau.

16.05 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, pour un endroit quasiment identique, les causes seraient différentes! Il serait intéressant d'obtenir les informations dès que vous en disposerez. Je suppose, par ailleurs, que le travail presté en commission Sécurité du rail apportera la clarté au sujet des investissements à consentir et aux mises en place nécessaires. De même, nous encourageons la non-utilisation de l'automobile au profit des transports en commun, pour autant que nous n'ayons pas à nous réunir régulièrement à cause de problèmes de sécurité, de confort, etc. Nous en avons suffisamment parlé cet après-midi.

16.05 Olivier Destrebecq (MR): De ongevallen die zich op bijna exact dezelfde plaats hebben voorgedaan, zouden verschillende oorzaken hebben. Ik veronderstel dat de werkzaamheden in de commissie Spoorwegveiligheid duidelijk zullen maken welke investeringen er dienen te gebeuren. Als we het autoverkeer willen terugdringen en het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen, moeten we ervoor zorgen dat we niet om de haverklap vergaderingen moeten organiseren over problemen in verband met de veiligheid, het comfort, enz. van het treinverkeer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une meilleure prise en compte des avis des clients de la SNCB" (n° 20275)

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mening van de klanten van de NMBS waarmee meer rekening moet worden gehouden" (nr. 20275)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, ma question date du 2 mars, il y a 29 jours déjà. Je vais quand même la synthétiser dans le sens où, pour toutes les problématiques que j'ai évoquées dans les trois questions que j'ai déjà posées tout à l'heure, on a un peu l'impression que pour l'instant - suite au raz-de-marée de problèmes qu'elle a subi pour la ponctualité, l'accès aux gares, la surcapacité, etc. - la SNCB a neutralisé actuellement toute possibilité d'influer sur ses décisions de la part de ceux qui sont concernés au premier chef par son fonctionnement amélioré, à savoir les clients.

J'aimerais savoir comment la SNCB compte réintégrer de manière objective, et non amoindrie, les analyses faites par les différentes associations de navetteurs. Je sais que vous les avez rencontrées, notamment au sein de la commission *ad hoc* Buizingen-Hal. Mais je pense qu'il faut le refaire de manière très structurée parce que, finalement, vos meilleurs alliés, ce sont les clients de la SNCB. J'entends bien qu'on les prenne davantage en compte.

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Na de niet aflatende problemen in verband met de stiptheid, de toegang tot de stations, de overbezetting, enz. lijkt het er thans op dat de NMBS haar klanten volledig uit haar besluitvorming heeft uitgesloten.

Hoe zal de NMBS opnieuw op een objectieve wijze rekening houden met de analyses van de verenigingen van treingebruikers? Ik weet dat u die verenigingen ontvangen heeft in de commissie-Buizingen, maar dat moet op een zeer gestructureerde manier worden overgedaan, omdat de klanten van de NMBS uw beste bondgenoten zijn. Men moet meer met hen rekening houden.

17.02 Inge Vervotte, ministre: La SNCB entretient, sur une base régulière et en bonne intelligence, des contacts avec les différentes parties prenantes qui représentent les voyageurs. La SNCB évalue les besoins de ses clients par le biais d'études de marché et de contacts avec les parties intéressées. Compte tenu des dispositions du contrat de gestion, des moyens financiers et des objectifs

17.02 Minister Inge Vervotte: De NMBS onderhoudt regelmatig en in een goede verstandhouding contacten met de vertegenwoordigers van de reizigers. Ze analyseert de behoeften door

économiques, la SNCB met tout en œuvre pour répondre aux préoccupations des usagers.

Lors de la réception du courrier d'un usager ou d'une association de voyageurs, relatif à l'infrastructure des bâtiments de gare, des parkings-voitures, des équipements deux-roues ou de l'environnement des gares, la SNCB Holding analyse la pertinence du problème rencontré ou des solutions présentées. Elle analyse également si les propositions ont un intérêt général ou particulier. La priorité est donnée aux propositions d'intérêt général. Au final, la faisabilité des propositions est analysée d'un point de vue technique, financier et humain. Si celles-ci sont réalisables rapidement ou à peu de frais, elles seront mises en œuvre. S'il s'agit de mesures à plus long terme, il en est tenu compte lors des études de planning de réalisation.

Quant à Infrabel, elle organise, depuis septembre 2009, des tables rondes avec des associations de voyageurs, tous les deux mois. Les sujets abordés sont, entre autres, la ponctualité, la sécurité, l'information aux voyageurs, etc. Ainsi, Infrabel démontre sa volonté d'être constamment à l'écoute des associations de voyageurs.

J'ai effectivement mentionné à plusieurs reprises dans cette commission, que pour moi, un dialogue entre le groupe SNCB et les représentants des usagers – en premier lieu, le Comité consultatif des usagers – est essentiel.

Elles sont moins fréquentes à la SNCB. Dès lors, elles sont considérées comme moins efficaces. À cet effet, j'ai promis d'insister sur la nécessaire intensification de ces consultations, comme je viens de vous le dire.

middel van marktonderzoek en contacten met de belanghebbenden. Rekening houdend met de bepalingen van het beheerscontract, de financiële middelen en economische doelstellingen stelt de NMBS alles in het werk om te voldoen aan de verzuchtingen van de gebruikers.

Als de NMBS-Holding een schrijven ontvangt van een gebruiker of een gebruikersbelangenvereniging, gaat ze na in hoeverre het probleem relevant is, en toetst ze de voorgestelde oplossingen. Ze gaat na of de voorstellen uit een technisch, financieel en menselijk oogpunt uitvoerbaar zijn. Als ze snel of goedkoop kunnen worden gerealiseerd, zullen ze worden uitgevoerd. Met maatregelen op langere termijn wordt er rekening gehouden bij het voorbereiden van de planning.

Infrabel organiseert sinds september 2009 rondetafelgesprekken met gebruikersverenigingen. Infrastructuurbeheerder Infrabel bewijst aldus dat hij bereid is voortdurend een dialoog aan te gaan met de verenigingen van reizigers.

Voor mij is de dialoog tussen de NMBS-Groep en de vertegenwoordigers van de gebruikers een essentieel gegeven. Naar verluidt werkt de raadpleging door middel van rondetafels goed.

Ze zijn minder talrijk bij de NMBS en ze worden als minder efficiënt beschouwd. Ik heb beloofd aan te dringen op een noodzakelijk geachte intensivering van die raadplegingen.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): La réponse de Mme la ministre me fait dire qu'elle est l'alliée des clients, au risque de s'opposer parfois aux trois sociétés qui composent le groupe.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik leid daaruit af dat u de bondgenoot bent van de cliënten eerder dan van de drie maatschappijen die de groep vormen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une refonte des modes de fonctionnement de la SNCB" (n° 20276)

18 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herziening van de werkwijzen van de NMBS" (nr. 20276)

18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame le ministre, cette question date aussi du 2 mars. À la lumière du drame de Hal-Buizingen, nous avons pu constater combien la gestion tricéphale de la SNCB fonctionnait "parfaitement" pour ce qui était de répondre aux interrogations des représentants de la Nation comme des citoyens, lors des auditions à la Chambre notamment. Pas une fausse note, pas un hiatus entre ces trois représentants venus nous présenter de manière technique mais – hélas – un peu trop déshumanisée et les raisons de l'accident et l'état de la sécurité du réseau.

Madame le ministre, si nous ne pouvons qu'admirer le professionnalisme avec lequel les présidents des différentes entités de la SNCB ont su communiquer, force est de se demander – ce que tout le monde fait, je pense –, comment les décisions sont prises, quelle organisation interne préside aux états des lieux préalables, au relais des informations comme des prises de décision de manière ascendante et descendante entre les différents acteurs des différentes sociétés de la SNCB.

En effet, il apparaît peu à peu que cette grande entreprise qu'est la SNCB fonctionne comme une machine quelque peu poussive et grippée, et partant un peu autiste. Madame le ministre, comment comptez-vous réorganiser le fonctionnement de ces trois sociétés, que ce soit individuellement ou dans leur manière d'interagir pour qu'elles soient plus en prise avec le réel et à même d'anticiper les changements nécessaires à un meilleur fonctionnement comme à un meilleur service de ceux qui empruntent ces lignes. Je ne demanderai même pas s'il ne faudrait pas fusionner à nouveau ces trois sociétés. Cela fera l'objet d'une autre question.

18.02 Inge Vervotte, ministre: La structure actuelle du groupe SNCB a été mise en place en 2005 à la suite des dispositions de la réglementation européenne. Avant la scission du groupe, des directions différentes existaient déjà pour le réseau et pour le matériel roulant. Il va de soi que cela impliquait une concertation interne. En principe, il est possible que ce processus soit plus délicat lorsqu'il doit être mené par deux entités juridiques différentes mais je n'ai vu ni dans les notes ni dans les rapports une indication de retard dans l'équipement de systèmes de sécurité qui aurait pu être attribuée à une société par l'autre.

D'ailleurs, le rapport Berger a identifié plusieurs dysfonctionnements dans le groupe. Les problèmes les plus marquants concernent la politique des ressources humaines, la communication externe, la gestion des gares; il n'y a aucune allusion à des conséquences en termes de sécurité. La structure du groupe n'a donc rien à voir avec l'accident dramatique de Buizingen.

La concertation est importante mais je ne peux pas prétendre que la structure a une influence sur le degré de sécurité. Je vais vous livrer

18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): We kunnen de professionele manier waarop de voorzitters van de verschillende NMBS-entiteiten hebben gecommuniceerd, alleen maar bewonderen, maar toch vragen we ons af hoe de beslissingen genomen worden, hoe de voorafgaande inventarisaties intern georganiseerd worden, hoe de bottom-up en top-down informatiestromen, onder meer over de besluitvorming, tussen de verschillende actoren van de verschillende NMBS-ondernemingen lopen.

Hoe zal u de werking van die drie ondernemingen reorganiseren, opdat ze beter voeling met de werkelijkheid zouden houden en in staat zouden zijn om te anticiperen op de aanpassingen die nodig zijn met het oog op een betere werking én een betere dienstverlening aan de reizigers?

18.02 Minister Inge Vervotte: De huidige structuur van de NMBS-Groep kwam er na een reorganisatie in 2005 ingevolge Europese regelgevende bepalingen. Vóór de opsplitsing van de Groep bestonden er al verschillende directies voor het net en het rollend materieel.

Het rapport-Berger legde verscheidene disfuncties in de Groep bloot. De opvallendste problemen betroffen het humanresourcesbeleid, de externe communicatie en het stationsbeheer.

Overleg is belangrijk, maar het is moeilijk om uit te maken in welke

une opinion personnelle à présent: à partir du moment où la tâche principale d'Infrabel a été de garantir un réseau sûr, on peut constater une augmentation de la sécurité et du sentiment de sécurité. La concertation reste importante mais s'il y a des dysfonctionnements à trouver dans le groupe, c'est surtout dans le management des ressources humaines. Cela a aussi des implications sur la sécurité. C'est pour cela que dans le texte-vision "Sécurité", ce domaine du développement des ressources humaines a été traité comme une priorité. C'est le seul lien que je peux établir pour ma part entre la structure du groupe SNCB et la sécurité.

18.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre.

Je ne pense pas avoir mis en évidence un rapport entre l'accident et l'existence de trois sociétés au lieu d'une seule. Néanmoins, quand j'ai posé une question relative au commencement des travaux dans une gare que je connais bien, il m'a été répondu: "Pour le bâtiment et la voie 1, c'est une société; pour les autres quais, c'est l'autre qui s'en chargera". De telles réponses sont aberrantes. Tous les quais devraient dépendre de la même société.

Si l'on maintient les trois sociétés, elles devraient mieux se coordonner. Toujours est-il que je n'établissais pas de rapport avec la question de la sécurité. Votre réponse me convainc en partie, mais il faudrait aller plus loin en termes de coordination dans d'autres domaines.

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

19 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gsm-bereik op de trein" (nr. 20345)

19 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la couverture gsm dans les trains" (n° 20345)

19.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de informaticadienst van de NMBS Holding stelde dat de operatoren het gsm-bereik kunnen verzekeren langs ongeveer 87 % van de spoorlijnen met een aanvaardbaar signaal. In werkelijkheid is het zo dat de reizigers wel degelijk te maken hebben met verbindingen die eigenlijk om de haverklap uitvallen.

Mijn vragen sluiten aan bij een vraag die blijkbaar werd omgezet in een schriftelijke vraag.

Ten eerste, op welke lijnen of delen van lijnen is het gsm-bereik ondermaats. Ten tweede, op welke lijnen of delen van lijnen is het gsm-bereik optimaal? Ten derde, hoeveel zendmasten zijn er in werkelijkheid te kort voor een optimaal bereik op het hele net?

19.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik toch even herhalen wat ook werd geantwoord op de vraag van mevrouw Staelraeve waarnaar u verwijst.

mate de structuur van de NMBS-Groep van invloed is op de veiligheidsgraad.

18.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Als de drie bedrijven behouden worden, moeten die bedrijven zich beter op elkaar afstemmen. Ik legde trouwens geen verband tussen de veiligheid en het bestaan van de drie bedrijven. De coördinatie zou op andere vlakken opgedreven moeten worden.

19.01 Patrick De Groote (N-VA): Selon le service informatique de la SNCB Holding, les opérateurs de téléphonie mobile peuvent assurer une couverture gsm adéquate sur environ 87 % du réseau ferroviaire. Dans les faits, les voyageurs doivent se contenter de communications qui s'interrompent à tout bout de champ. Sur quelles lignes la couverture gsm est-elle insuffisante et sur quelles lignes est-elle optimale? Combien d'antennes-relais manque-t-il pour garantir une couverture optimale sur l'ensemble du réseau ferroviaire?

19.03 Patrick De Groote (N-VA): (...) (*Het geluid van een gsm weerklinkt*)

19.04 Minister Inge Vervotte: Wij zullen u dit antwoord laten bezorgen.

De dienst ICTRA van de NMBS Holding is enkel verantwoordelijk voor de ontplooiing van het GSM-R netwerk. De gsm-operatoren zijn zelf verantwoordelijk voor de uitbouw van hun gsm-netwerk. ICTRA treedt enkel op als tussenpersoon voor de behandeling van de vragen van de operatoren voor de installatie van de zendmasten op de eigendommen van de NMBS-Groep.

ICTRA heeft geen toegang tot informatie over de strategie van de gsm-operatoren voor de uitbouw van hun netwerk en de technische aspecten die hiermee verband houden. Ik kan dan ook geen antwoord geven op uw vraag naar het tekort aan zendmasten.

De metingen die werden uitgevoerd met betrekking tot de ontvangen signaalsterkte, alsook de kwaliteit van het ontvangen signaal, gebeurden vooral voor de operationele behoeften van het personeel dat langs de sporen werkt. Hieruit kunnen wel extrapolaties worden gemaakt, maar er moet ook rekening mee worden gehouden dat de trein steeds in beweging is.

Het is bijgevolg onmogelijk om u een lijst te bezorgen van de lijnen waar het gsm-bereik slecht of precies zeer goed is. Ik zal u wel het antwoord aan mevrouw Staelraeve overmaken. Dat lijkt mij veel om voor te lezen.

19.05 Patrick De Groote (N-VA): (...) (*geen micro*)

19.06 Minister Inge Vervotte: Wij zullen het op mail zetten.

19.07 Patrick De Groote (N-VA): (...) (*geen micro*)

Ik heb in een hoorzitting in de commissie opgevangen van de heer Descheemaecker dat de operatoren afzien van dergelijke projecten omdat deze niet winstgevend genoeg zouden zijn. Het gaat dan over internet in economy class, waarmee men nooit een begrotingsevenwicht zou kunnen bereiken wegens niet winstgevend genoeg. Wij stellen echter vast dat dit bijvoorbeeld wel kan in Nederland. Het gaat dan wel over internet.

Ik dank u alvast voor het antwoord dat zal volgen.

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

20 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een spoorvakbond van treinbestuurders" (nr. 20523)

20 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la création d'un syndicat des chemins de fer pour les conducteurs de train" (n° 20523)

20.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vorige vraag heb ik ingetrokken omdat er al uitgebreid op geantwoord is. Het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders, het ASTB, werd een maand na de treinramp in Pécrot opgericht. Het is

19.04 Inge Vervotte, ministre: Le service ICTRA de la SNCB Holding est uniquement responsable du développement du réseau GSM-R, tandis que les différents opérateurs gsm sont responsables du développement de leur propre réseau. L'ICTRA n'a d'ailleurs pas accès aux informations relatives au développement de ces réseaux. Je ne peux donc pas répondre à la question sur le manque d'antennes-relais.

Les mesures d'intensité du signal sont principalement effectuées pour les besoins opérationnels du personnel travaillant le long des voies. Ces mesures permettent de faire certaines extrapolations, mais il faut également tenir compte du fait que le train est constamment en mouvement. Il est par conséquent impossible d'établir une liste des lignes où la couverture gsm serait bonne ou mauvaise.

19.07 Patrick De Groote (N-VA): Lors d'une audition, j'ai appris que les opérateurs renoncent à certains projets au motif qu'ils seraient pas suffisamment rentables. C'est notamment le cas de l'accès à internet en deuxième classe. Nous constatons cependant qu'aux Pays-Bas, c'est bel et bien possible.

20.01 Patrick De Groote (N-VA): Le Syndicat autonome des conducteurs de train, le SACT, a été constitué un mois après la

niet erkend als vakbond omdat het enkel de bestuurders en niet het volledige personeel vertegenwoordigt. Er loopt een rechtszaak om alsnog een erkenning af te dwingen. Een beslissing wordt verwacht vóór 18 maart. Dat is ondertussen gebeurd. Er werd een arrest geveld waarin de NMBS wordt verplicht het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders te aanvaarden als een aangenomen vakbond en hen uiteraard de nodige werkingsmiddelen toe te kennen. Graag had ik uw mening daarover gekend.

Ten eerste, hoe oordeelt u over het feit dat een vakbond niet kan worden erkend omdat hij slechts een bepaalde groep binnen een bedrijf vertegenwoordigt?

Ten tweede, wat is de achterliggende argumentatie om geen vakbonden volgens een bepaalde jobinhoud te erkennen?

Ten derde, wenst u wetgevende initiatieven te nemen om vakbonden die een bepaalde groep personen met een zelfde jobinhoud in een bedrijf vertegenwoordigen, te erkennen?

catastrophe ferroviaire de Pécrot. Il n'est pas reconnu comme syndicat parce qu'il représente exclusivement des conducteurs de train et donc pas l'ensemble du personnel. Une procédure judiciaire a été ouverte pour néanmoins obtenir la reconnaissance. L'arrêt qui a été rendu dans l'intervalle oblige la SNCB à reconnaître le SACT en tant que syndicat agréé et dès lors à lui octroyer les moyens de fonctionnement nécessaires. Que pense la ministre du fait qu'un syndicat ne peut pas être reconnu parce qu'il ne représente qu'un groupe en particulier au sein de l'entreprise? Quels arguments justifient-ils de ne pas reconnaître les syndicats s'ils représentent une fonction en particulier? La ministre prendra-t-elle des initiatives législatives pour la reconnaissance de syndicats qui représentant un groupe déterminé de personnes qui exercent le même travail au sein d'une entreprise?

20.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, de vraag of het feit dat de NMBS-Holding het ASTB niet aanneemt indruist tegen het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens lag voor bij het hof van beroep te Brussel. Recent vernam ik dat het hof dat in haar arrest van 25 maart 2010 heeft bevestigd. De NMBS-Holding heeft sinds 2001 de vraag van het ASTB als aangenomen organisatie geweigerd op basis van het statuut van het personeel van de NMBS en zijn uitvoeringsreglementen, opgesteld in uitvoering van de wet van 26 juli 1926.

Het statuut bepaalt dat een syndicale organisatie wordt aangenomen als zij in haar vereniging personeelsleden van alle categorieën toelaat en verenigt en de belangen verdedigt van alle categorieën van het personeel in de NMBS-Groep.

Uiteraard zal de uitspraak van het hof van beroep worden gerespecteerd. Een coherent en efficiënt sociaal overleg wordt sterk bemoeilijkt indien iedere beroepscategorie met een eigen vakvereniging het sociaal overleg wil voeren. Binnen de NMBS-Groep zijn er immers tientallen beroepscategorieën actief, zoals het treinpersoneel, het administratief personeel, het boekhoudpersoneel, het tekenpersoneel, het personeel van de veiligheidsdienst, het personeel van de informatica en het technisch personeel. Ik heb nog een hele lijst gekregen, maar ik zal het u besparen.

Het opsplitsen van de sociale dialoog in verschillende personeelscategorieën behoort niet tot de traditie van het Belgisch sociaal overleg op het vlak van de ondernemingen, sectoraal, intersectoraal en op het interprofessioneel vlak. Het betrokken arrest

20.02 Inge Vervotte, ministre: La question de savoir si le refus par la SNCB Holding de reconnaître le SACT est contraire au Traité européen des droits de l'homme a été soumise à la cour d'appel de Bruxelles. J'ai appris récemment que la cour l'a confirmé dans son arrêt du 25 mars 2010. Depuis 2001, la SNCB Holding refuse la demande de reconnaissance du SACT en vertu du statut du personnel de la SNCB et de ses règlements d'exécution, rédigés en application de la loi du 26 juillet 1926.

Il va de soi que l'arrêt sera respecté. Une concertation sociale cohérente et efficace est nettement plus difficile si chaque catégorie professionnelle veut mener la concertation avec sa propre association professionnelle. Il existe en effet des dizaines de catégories professionnelles au sein du groupe SNCB. Le morcellement du dialogue social en différentes catégories de

heeft betrekking op de individuele toestand van het ASTB binnen de NMBS-Groep.

Ik kan mij vandaag niet uitspreken over de eventuele aanpassingen of noodzaak van wetgevende initiatieven, maar er is altijd heel veel discussie over wat overleg is, wat onderhandelen, wat luisteren enzovoort.

Naar aanleiding van het treinongeval heb ik opnieuw gezegd – u zult dat ook in mijn tekst over de veiligheid gemerkt hebben – dat ik het heel belangrijk vind dat er goed wordt geluisterd naar wat er leeft bij het personeel. We weten dat de situatie van de sociale dialoog binnen de NMBS-groep specifiek is. Ik kan verwijzen naar mijn persoonlijke historiek: bij Sabena heb ik ook zoiets gekend. Daar bestond er zoiets als de pilotenvakbond. Wij hebben altijd getracht om vanuit de traditionele syndicale organisaties goed samen te werken met organisaties waarvan ik zeg dat iedereen in dit land het recht heeft om zich te verenigen. Als piloten vinden dat ze zich moeten verenigen, dan moeten ze dat doen. Als treinbestuurders vinden dat ze zich moeten verenigen, dan moeten ze dat doen. Als er echter spelregels zijn van het sociaal overleg, wordt daar wel een aantal zaken aan gekoppeld.

Ik blijf erbij: ik vind het heel belangrijk dat er voldoende wordt geluisterd naar het personeel, wat niet betekent dat ook een vakbond die niet alle categorieën van het personeel vertegenwoordigt of in haar rangen telt, akkoorden zou kunnen ondertekenen. Dat is van een andere orde. Dat is het belangrijkste: wat verstaat men onder sociale dialoog en sociaal overleg? Mijn bekommernis is daar altijd geweest dat sociaal overleg bepaalde spelregels kent die moeten gerespecteerd worden. Ik wil wel dat iedere categorie van het personeel vertegenwoordigd is en wordt beluisterd, want dat is belangrijk voor het goed functioneren van een onderneming in zijn geheel.

Wij zullen de uitspraak van het hof van beroep ten gronde bestuderen en zien wat we moeten doen om in regel te zijn.

20.03 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Donderdag heeft het hof van beroep inderdaad een arrest gevelde dat stelt dat er geen voorwaarden op te leggen vallen om alle personeelsgroepen te vertegenwoordigen binnen de NMBS. U stelt het zelf: de regelgeving zal moeten worden gewijzigd. Dit is het ideale moment om alle voorwaarden te evalueren met betrekking tot de vertegenwoordiging van de vakvereniging binnen de overheidsbedrijven en dan vooral de NMBS.

U zegt dat er voor bepaalde onderhandelingen spelregels zijn. Het is noodzakelijk dat die spelregels eerlijk zijn en dat kan maar als men er toe komt om ook in openbare diensten syndicale verkiezingen te organiseren. Dat is er nu nog altijd niet. We stellen vast dat de erkende vakbonden die heel beperkt zijn, soms hun positie gebruiken om extra voordelen te geven aan hun leden als bevorderingen en dergelijke. Ik vind dat dit moet worden opengetrokken naar de volledige organisatie van sociale verkiezingen en niet het verdelen van de mandaten onder alleen de erkende vakbonden. Ik hoop dat u

personnel ne fait pas partie des traditions de la concertation sociale en Belgique. L'arrêt en question concerne la situation particulière du SACT au sein du groupe SNCB.

Je ne puis me prononcer aujourd'hui sur d'éventuelles adaptations ou sur la nécessité d'initiatives législatives. Après l'accident de train, j'ai déclaré qu'il était très important de bien écouter le personnel. Nous savons que le dialogue social au sein du groupe SNCB présente ses particularités. Si les conducteurs de trains estiment qu'ils doivent s'associer, ils doivent suivre leur idée. La concertation sociale est cependant soumise à certaines règles. Un syndicat qui ne représente pas toutes les catégories de personnel ne peut ainsi pas signer d'accords.

Nous allons examiner attentivement le jugement de la cour d'appel et voir ce qu'il y a lieu de faire pour être en règle.

20.03 Patrick De Groote (N-VA): La cour d'appel a en effet jugé jeudi dernier qu'il n'y a pas de conditions à imposer pour représenter toutes les catégories de personnel au sein de la SNCB. La ministre le dit elle-même: il s'agira de modifier la réglementation. Le moment est idéal pour évaluer toutes les conditions concernant la représentation des syndicats au sein des entreprises publiques, et plus particulièrement de la SNCB.

daar in de toekomst werk van wilt maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Ben Weyts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding in Buizingen" (nr. 20527)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinstelsel te Buizingen" (nr. 20643)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinsignaal te Buizingen dat herhaaldelijk defect is" (nr. 20723)

21 **Questions jointes de**

- M. Ben Weyts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal à Buizingen" (n° 20527)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les feux de signalisation de Buizingen" (n° 20643)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes à répétition du feu de signalisation de Buizingen" (n° 20723)

21.01 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag is al een tijdje geleden ingediend. Het gaat aanvankelijk over een seinoverschrijding, die opnieuw werd vastgesteld in Buizingen op 11 maart. Dat is al een tijdje geleden.

Nochtans werd voor de seinoverschrijding die aanleiding gaf tot de treinramp, naar verluidt nooit eerder een seinoverschrijding vastgesteld op die locatie of in dat betrokken seinhuis. Op enkele weken tijd werden nu plots twee seinoverschrijdingen gerapporteerd. Meer nog, na het onderzoek van het incident van donderdag 11 maart zijn het seinhuis en het betrokken spoor enkele dagen gesloten. Het werd evenwel zondagavond of maandagochtend opnieuw vrijgegeven voor gebruik. Die maandagochtend, 15 maart, vond onmiddellijk een nieuwe seinoverschrijding plaats. Dat gebeurde trouwens twee keer, waarbij de treinbestuurders volgens mijn informatie getuigen dat zij geen rood sein hebben gekregen. Ze zouden alleen een groen sein hebben gekregen.

Na die maandag 15 maart is men opnieuw overgegaan tot het afsluiten van dat "rampspoor". Sindsdien is het nog altijd niet vrijgegeven. De grote vraag is wat daar eigenlijk gaande is. Ik neem dagelijks die lijn in het station van Buizingen en men is daar blijkbaar nog altijd aan het werken en onderzoeken aan het uitvoeren.

Hoe verklaart u die tweede en derde seinoverschrijding? Vroeger waren er nooit problemen met dat sein, terwijl er nu opeens drie seinoverschrijdingen zijn in één maand tijd.

Werpt dat ook een ander licht op de oorzaken van de ramp in Buizingen? Ik verneem van andere bronnen dat ook het parket een beetje in de richting van een probleem met het seinhuis denkt. Ik heb goed begrepen dat u daarop ongetwijfeld niet zult antwoorden, maar ondertussen doen wel allerhande theorieën de ronde, onder andere over een zwerfstroom, waarbij het seinhuis zou worden beïnvloed door stroom die ondergronds of bovengronds afkomstig zou zijn van een hoogspanningscabine of van de bovenleiding van het hst-netwerk. Dat is toch onrustwekkend, maar er wordt niet gereageerd op die geruchten.

21.01 Ben Weyts (N-VA): Le 11 mars, on a enregistré un nouveau franchissement de signal à Buizingen, le deuxième déjà dans l'histoire de ce signal. Après cet incident, la cabine d'aiguillage et la voie avaient été fermées pendant quelques jours. À peine étaient-elles rouvertes qu'un nouveau franchissement de signal se produisait le 15 mars. Les conducteurs disent ne pas avoir vu de feu rouge. Après le 15 mars, on a fermé le signal et la voie et c'est toujours le cas aujourd'hui.

Comment la ministre explique-t-elle ces deux franchissements de signaux? Cela a-t-il un rapport avec la catastrophe de Buizingen? Selon certaines rumeurs, la cabine d'aiguillage subirait les interférences d'un courant errant provenant d'une cabine à haute tension ou du réseau TGV. Quant la ministre a-t-elle été avertie des franchissements de signaux? Pourquoi ni elle ni Infrabel ni la SNCB n'ont-ils communiqué ouvertement à ce sujet?

Ten derde, wanneer werd u op de hoogte gesteld van de overschrijdingen? Waarom werd daarover niet open en eerlijk gecommuniceerd? Uiteindelijk is de seinoverschrijding van donderdag op zaterdag naar buiten gebracht door een communicatie van de OVS, als ik mij niet vergis.

Het incident van die maandag is via perslekken gemeld. Waarom wordt daar niet openlijk over gecommuniceerd, niet door Infrabel, niet door de NMBS en niet door uzelf?

Er is een sfeer van wantrouwen door een gebrek aan duidelijke en open communicatie. Het enige wat ik hoor is, dat u de oorzaken niet kent, maar dat u weet dat wij ons geen zorgen hoeven te maken.

Dat volstaat echter niet als geruststelling. Wat is daar aan de hand?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, cette question se base à la fois sur des informations données par des organisations syndicales et des informations venant de la presse, qui ont fait état de perturbations répétées d'un signal à Buizingen, ces perturbations ayant entraîné des franchissements de feux rouges.

Cela semble assez inexplicable. On a évoqué un champ magnétique provoqué par le passage d'autres trains, éventuellement des TGV, qui aurait une influence sur cette perturbation. Mon collègue a déjà expliqué les détails de la situation.

Qu'en est-il aujourd'hui? Pouvez-vous nous donner des informations récentes? Il y a sans doute des éléments qui sont liés à l'enquête judiciaire sur la catastrophe de Buizingen, mais je suppose qu'Infrabel ou la SNCB mènent des enquêtes en parallèle. La situation est-elle normalisée? A-t-on pu déterminer quelle est la cause de cette perturbation des feux, si tant est qu'il y ait eu perturbation des feux?

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, le feu de Buizingen, dont le possible non-respect par un conducteur de train a été annoncé comme pouvant être à l'origine de la catastrophe ferroviaire du 15 février, est retombé en panne ce 11 mars 2010. Les services de sécurité de la SNCB indiquent qu'en cas de panne, le type de feux auquel il appartient se met automatiquement au rouge.

Pouvez-vous nous dire si c'est effectivement le cas? Si oui, y a-t-il un moyen de savoir à quel moment précis il tombe en panne et donc passé au rouge? Si non, le feu incriminé dans la catastrophe, dont je rappelle qu'il a été victime d'une avarie le 11 mars dernier, a-t-il pu passer au rouge entre le passage du train à sa hauteur et le moment de l'accident? Ce genre d'incident est-il fréquent en ce lieu, comme dans d'autres?

Enfin, madame la ministre, une information circule - je ne dis pas qu'elle est avérée -, indiquant qu'un ingénieur de la SNCB aurait été surpris en train de "bidouiller" ledit feu juste après la catastrophe, afin de valider les affirmations de la direction de la SNCB et ainsi charger le conducteur de train. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur cette information? Une enquête est-elle en cours à ce sujet?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De vakbonden en de pers maken gewag van herhaaldelijke seinstoringen te Buizingen, waardoor er opnieuw treinen door het rode sein zijn gereden.

Er is sprake van een magnetisch veld dat zou ontstaan door voorbijrijdende treinen.

Wat is daar van aan? Beschikt u over recente informatie? Is de toestand intussen genormaliseerd? Heeft men de oorzaak van die seinstoring kunnen achterhalen?

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het sein te Buizingen, waarvan de mogelijke overschrijding door een treinbestuurder de treinramp van 15 februari zou hebben veroorzaakt, is op 11 maart jongstleden opnieuw defect geraakt. Volgens de veiligheidsdiensten van de NMBS springen zulke seinen automatisch op rood indien er zich een defect voordoet.

Is dat inderdaad het geval? Zo ja, hoe kan men weten op welk ogenblik het defect precies ontstaat? Zo niet, is het mogelijk dat het bewuste sein op de dag van de ramp op rood is gesprongen tussen het ogenblik waarop de trein er voorbijreed en het ogenblik waarop het ongeval gebeurde? Komen zulke incidenten

vaak voor?

Het gerucht doet de ronde dat een ingenieur van de NMBS werd betrapt terwijl hij het bewuste sein onmiddellijk na de ramp aan het oplappen was, teneinde de verklaringen van de NMBS-directie te staven en de schuld in de schoenen van de treinbestuurder te schuiven. Kan u ons daar meer uitleg over verschaffen? Is er hieromtrent een onderzoek aan de gang?

21.04 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, op basis van de informatie die Infrabel mij geeft, kan ik het volgende antwoorden op de vragen.

Het voorzichtigheidsprincipe is een basisprincipe van het spoorveiligheidssysteem in België. Wanneer er een anomalie wordt gedetecteerd, gaat het systeem ongeacht de oorzaak ervan over in alarmmodus. Dat is belangrijk. Wij hebben veel geïnvesteerd in een verhoogde veiligheid en in de detectie van mogelijke gevaarsituaties op het net. Het veiligheidsniveau moet altijd maximaal in stand worden gehouden. Dat leidt bijvoorbeeld tot het sluiten van een sein – het licht wordt dan rood – of tot het automatisch sluiten van de slagbomen van een overweg.

Tot twee keer toe werd het sein HE1 te Buizingen rood, met melding van een storing aan een onderdeel van het net. De gebeurtenissen deden zich telkens voor bij het naderen van een trein en de treinbestuurders hebben onmiddellijk de noodremming ingezet, zoals de veiligheidsprocedures voorschrijven. In dergelijke omstandigheden nemen de bestuurders contact met het seinhuis om de toelating te krijgen het traject voort te zetten.

De reisweg van de trein is aldus beveiligd. Dat wil zeggen dat het tracé voor hem gereserveerd is en dat de trein zijn rit kan voortzetten zonder enig risico voor de veiligheid. Het gaat hier dus niet om een seinvoorbijrijding in de strikte zin van het woord, maar wel om de detectie van een storing op het net, waardoor de doorrit werd afgesloten.

Dat is dan ook de reden waarom Infrabel er niet over gecommuniceerd heeft. Er wordt wel gecommuniceerd wanneer er een impact is op het reizigersverkeer of wanneer zich een gevaarsituatie heeft voorgedaan.

Ook in de commissie is een heel gedetailleerd overzicht gegeven van alle seinvoorbijrijdingen. Wij willen zeker en vast niets verbergen. Zoals maandag uitgelegd is in de commissie door de bevoegde ceo's houdt niet elke seinvoorbijrijding een reële gevaarsituatie in. Uiteraard moet men stoppen voor een rood licht. Punt aan de lijn. Maar, omdat er nu meer detectiesystemen zijn en de detectiesystemen ingesteld zijn op een zeer hoog veiligheidsniveau, gebeurt het inderdaad dat wanneer er een trein aankomt, het sein op rood wordt gezet. Met andere woorden, het betekent niet altijd dat men zich in een reël

21.04 **Inge Vervotte**, ministre: Le principe de précaution est un principe de base du système de sécurité des chemins de fer belges. En cas d'anomalie, le système d'alarme se déclenche toujours, quelle qu'en soit la cause. Un feu est alors mis au rouge ou les barrières se ferment. Le signal HE1 à Buizingen a été mis deux fois au rouge avec indication d'une perturbation sur une partie du réseau. Les deux conducteurs ont aussitôt actionné le freinage d'urgence, comme c'est prévu. Ils contactent ensuite la cabine de signalisation pour obtenir l'autorisation de poursuivre leur voyage. Il ne s'agit donc pas de franchissements de signaux mais de la détection d'une perturbation dont la cause est jusqu'ici inconnue. C'est la raison pour laquelle Infrabel n'a pas communiqué à ce sujet. Personne n'a commis de faute et il n'y avait aucun danger.

Les franchissements de signaux ne sont pas tous dangereux. Les systèmes de détection sont extrêmement sensibles et il arrive qu'un signal passe au rouge si un train arrive. Étant donné que la cause de la perturbation du signal de Buizingen n'est pas claire, celui-ci a été mis hors service. L'hypothèse d'une perturbation due au champ magnétique d'autres trains n'est pas actuellement corroborée par l'enquête.

gevaarlijke situatie bevindt.

De oorzaken van die storingen zijn nog niet duidelijk vastgesteld. Om de oorzaken van het probleem op het terrein grondig te onderzoeken, werd het sein buiten dienst gesteld. In het huidige stadium van het interne onderzoek wordt de hypothese van het storen van het sein door het magnetisch veld van andere treinen niet gestaafd, daar de door die systemen gegenereerde intensiteit te zwak gebleken zou zijn.

21.05 Ben Weyts (N-VA): Mevrouw de minister, met betrekking tot uw laatste punt, u zegt wat het niet kan zijn en niet wat het dan wel is. Het onderzoek is dus nog altijd lopende. Ik vind dat vreemd. Het is niet zo verwonderlijk dat ik dat vreemd vind, omdat het spoor 2 in Buizingen na het onderzoek na de ramp een tijd werd vrijgegeven. Nu wordt het opnieuw al weken niet meer gebruikt. Het is toch normaal dat heel wat mensen daarbij vragen hebben.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

Ik begrijp ook niet dat Infrabel daarover niet communiceert, gewoon omdat in het boekje staat dat over dergelijke incidenten niet wordt gecommuniceerd.

De **voorzitter**: Beste collega, wij hadden in onze commissie informeel de afspraak gemaakt om tijdens de bijzondere commissie in onze commissie geen vragen over Buizingen te stellen. U hebt natuurlijk daartoe het recht, maar eigenlijk was er een afspraak.

21.06 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, voor alle duidelijkheid, u komt hier binnengevallen, maar het gaat niet over de treinramp. Het gaat over het feit dat zich nog twee incidenten na de treinramp hebben voorgedaan. Vandaar mijn vraag over de communicatie en de incidenten die zich na de ramp hebben afgespeeld.

21.07 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de bekommernis, die wij uiteraard allemaal delen. Daarom is er ook een bijzondere commissie om dat allemaal te bekijken en omdat wij alles ook transparant willen maken.

Mijnheer Weyts, ik ben evenzeer in al die informatie geïnteresseerd als uzelf. De vraag rijst dan natuurlijk, als meer en meer seinen met een detectiesysteem worden uitgerust en de detectiesystemen steeds performanter worden – dat is een discussie voor ingenieurs; ik durf daarover bijna geen uitspraak te doen – op welk punt men stopt of verder gaat. Dat is wat ik in de huidige discussie ook vaststel. Alles wat te maken heeft met het betreffende sein ligt natuurlijk zo gevoelig wegens het ongeval dat er is gebeurd. Wij willen niet dat reizigers daarover telkens ongerust worden gemaakt. Men weet dat de detectie op die lijn hoog is en verschillende factoren zorgen er ook voor dat het detectiesysteem op regelmatige basis in gang wordt gezet. Dat toont

21.05 Ben Weyts (N-VA): En ce qui concerne le dernier point, la ministre indique ce que cela ne peut pas être et non pas ce que c'est. Je trouve bizarre que l'enquête soit toujours en cours. Alors que la voie 2 à Buizingen avait été rendue au service, cela fait à nouveau des semaines qu'elle n'est plus utilisée. Je ne comprends par ailleurs pas qu'Infrabel ne fournisse aucune explication à ce sujet.

Le **président**: Il y avait tout de même un accord au sein de cette commission pour ne plus poser de questions à propos de l'accident de Buizingen pendant la durée des travaux de la commission spéciale.

21.06 Ben Weyts (N-VA): Il ne s'agit pas de la catastrophe proprement dite mais de deux incidents qui se sont produits après la catastrophe. Voilà qui explique mes questions sur les problèmes de communication et sur les incidents qui se sont produits après la catastrophe.

21.07 Inge Vervotte, ministre: Nous partageons tous les mêmes préoccupations et je suis tout aussi intéressée par ces informations que M. Weyts. La question est évidemment de savoir jusqu'où nous voulons exactement aller en ce qui concerne les systèmes de détection. Tout ce qui est lié au signal en question est évidemment extrêmement sensible en raison de l'accident. Le fait que le système de détection soit régulièrement activé montre que le système de sécurité fonctionne. Il est important ici de

eigenlijk ook aan dat het veiligheidssysteem werkt.

Belangrijk is dat men een onderscheid maakt tussen een reëel gevaarlijke situatie en het voorkomen van een gevaarlijke situatie. Als men die zaken door elkaar begint te gooien, wekt men de indruk dat het net gevaarlijker is geworden, terwijl het minder gevaarlijk is geworden, omdat men veel beter detecteert.

21.08 Ben Weyts (N-VA): Ik snap uw punt. Maar Infrabel had daarover ook een gedegen, verantwoorde communicatie kunnen voeren. Nu is er niet gecommuniceerd. Men heeft gewacht tot een en ander uitgelekt is, wat uiteindelijk gebeurd is. Men mag zich daarover geen begoochelingen maken. Ik snap dus die houding van Infrabel niet om daar niet over te communiceren. Infrabel zou zichzelf veel problemen kunnen besparen als het daar open en eerlijk over gecommuniceerd zou hebben, ook al zijn het volgens uw informatie incidenten met een zeer beperkte impact.

Op de technische aspecten zal ik niet ingaan, maar er blijven zeer grote vragen over de werkelijke oorzaak en het feit dat men zo lang onderzoek moet verrichten, niettegenstaande een vorig onderzoek was afgesloten. Maar goed, dat zullen we dan later wel horen, zeker?

21.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, il n'est pas toujours évident de savoir quelles questions peuvent être posées en Infrastructure et quelles questions doivent rester dans la commission, d'autant plus qu'on ne peut pas demander de venir répondre toutes les semaines en commission spéciale aux questions qu'on souhaiterait lui poser.

J'essaie donc d'arbitrer le plus honnêtement possible pour venir le moins possible sur des questions de sécurité ici. Il m'avait semblé qu'il était nécessaire de l'évoquer.

Je dirai donc tout simplement qu'il y a perturbation du feu; on sait que la politique, c'est qu'à la moindre perturbation sur le réseau, au moindre doute, on passe au rouge. Il reste à en connaître les raisons spécifiques pour ce feu.

J'attends donc avec impatience les résultats des différentes enquêtes.

21.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je partage ce qu'a dit mon collègue Balcaen. Je m'incline donc devant le fait que toute l'enquête doit être menée et que nous sommes des parlementaires; nous lirons donc avec intérêt les conclusions de l'enquête.

Ma question portait juste sur l'inquiétude relayée des voyageurs sur le fait qu'une nouvelle fois, le feu tombe en panne au même endroit. Voilà l'objet de ma question. Je m'incline devant le fait que c'est l'enquête et rien que l'enquête.

faire la distinction entre une situation dangereuse en soi et le fait d'éviter une situation dangereuse.

21.08 Ben Weyts (N-VA): Je vous comprends mais Infrabel aurait dû mieux communiquer qu'elle ne l'a fait. Infrabel s'éviterait pourtant ainsi beaucoup d'ennuis. De sérieuses questions se posent encore sur les véritables causes et sur la longueur de l'enquête.

21.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Het is niet vanzelfsprekend om te bepalen of de vragen in de commissie voor de Infrastructuur mogen worden gesteld dan wel of ze tot de bevoegdheid van de bijzondere commissie behoren.

Het leek me noodzakelijk om deze kwestie aan te snijden.

De werking van het sein was verstoord en het is bekend dat het sein bij de minste storing op rood springt. Nu moet men de specifieke redenen van een en ander achterhalen.

Ik wacht dan ook met ongeduld op de resultaten van de verschillende onderzoeken.

21.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik leg me erbij neer dat het hele onderzoek moet worden gevoerd. Wij zijn parlementsleden en zullen de conclusies van het onderzoek met belangstelling lezen.

Met mijn vraag wilde ik enkel maar uiting geven aan de ongerustheid van de reizigers.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 20602 en 20603 van de heer Gilkinet zijn ingetrokken.

De heer Mortelmans is er niet. Zijn vraag nr. 20656 vervalt.

22 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'atelier de Stockem" (n° 20669)

22 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkplaats te Stockem" (nr. 20669)

22.01 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous ai interrogée à plusieurs reprises sur l'avenir de l'atelier de Stockem. Je me permets d'y revenir aujourd'hui encore, en raison de la crainte exprimée par les personnes y travaillant. En effet, 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 ainsi que d'autres ailleurs dans le pays pourront dès lors en faire les frais. Vous-même et votre prédécesseur m'aviez répondu qu'aucune décision n'avait été prise quant à la future destination du matériel roulant parmi les différents ateliers, différents scénarios étant à l'étude. Vous nous aviez toutefois informés qu'une première tranche des 95 automotrices Desiro serait affectée à l'atelier de Charleroi.

Madame la ministre, je souhaiterais que vous m'informiez de l'évolution de ce dossier. Différents scénarios étaient à l'étude au mois de juin 2009. Qu'en est-il à présent? Une décision a-t-elle été prise pour l'affectation des deux autres tranches des automotrices Desiro? Qu'en est-il exactement de l'avenir de l'atelier de Stockem? Les travailleurs doivent-ils réellement craindre des licenciements?

22.01 Josy Arens (cdH): De vrees van de personen die in de werkplaats van Stockem werken, doet mij terugkomen op de toekomst van die werkplaats. Het B Cargo goederenverkeer moet worden geherstructureerd met het oog op een daling van de onderhoudskosten van het rollend materieel. De werkplaats te Stockem zou daar mee kunnen voor opdraaien.

U hebt meegedeeld dat er nog geen enkele beslissing genomen was over de spreiding van het rollend materieel over de werkplaatsen, maar dat een eerste reeks van 95 Desiromotorstellen aan Charleroi zou worden toegewezen.

Hoe ver staat dat dossier? In juni 2009 lagen er verschillende scenario's ter studie; wat is er momenteel van aan? Werd er een beslissing genomen voor de toewijzing van nog eens twee andere reeksen van Desiromotorstellen? Hoe ziet de toekomst van de werkplaats van Stockem er uit? Moeten de werknemers nog ontslagen vrezzen?

22.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, les orientations en termes de charge de maintenance du matériel roulant entre les divers centres d'entretien ont été acceptées par le conseil d'administration de la SNCB.

S'agissant de l'atelier de Stockem, des travaux de montage de l'équipement de signalisation de TBL1+ sur le matériel roulant permettront, dans un premier temps, de compenser le départ de l'entretien des locomotives de type 20 vers l'atelier d'Anvers. Dans un deuxième temps, de nouvelles rames Desiro bi-tension seront, dès leur mise en service en 2011-2012, affectées à l'atelier de Stockem

22.02 Minister Inge Vervotte: De grote lijnen inzake de spreiding van het onderhoud van het rollend materieel over de onderhoudscentra werden door de raad van bestuur van de NMBS aanvaard.

Voor Stockem zal de montage van de seinuitrusting van de TBL1+ op het rollend materieel zorgen voor een compensatie voor het

pour leur entretien.

Le nombre exact de ces rames sera déterminé ultérieurement en fonction de l'évolution du plan de transport.

wegvallen van het onderhoud van de type 20-locomotieven dat naar Antwerpen verhuist. Vervolgens zullen nieuwe Desirotreinstellen van bij hun indienststelling tussen 2011 en 2012 worden toegewezen aan Stockem. Het precieze aantal treinstellen wordt later vastgelegd.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 920672 van de M. Blanchart, nr. 20693 van de heer Jadin en nr. 20825 van de heer Schoofs worden uitgesteld. De heer Van Hecke is niet aanwezig en zijn vraag nr. 20828 vervalst. Vraag nr. 20839 van mevrouw Galant vervalst aangezien ook zij niet aanwezig is. De heer Van den Bergh komt er aan. Ik zal dan ook beginnen met vraag nr. 41 en dat is toevallig mijn vraag.

23 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Centraal-Station" (nr. 20854)

23 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare centrale d'Anvers" (n° 20854)

23.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, wij zijn de federale regering en de NMBS zeer dankbaar voor het Centraal Station te Antwerpen. In Newsweek stond dat dit het vierde mooiste station ter wereld is. Zij dwalen want het is het mooiste station ter wereld.

23.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): En tant qu'Anversois, nous remercions chaleureusement le gouvernement fédéral et la SNCB pour la Gare centrale.

23.02 Minister Inge Vervotte: Ik ben blij dat u er zo fier op bent.

23.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik heb daar al veel publieke activiteiten meegemaakt en wij hebben als stadsbestuur eigenlijk vastgesteld dat een nog meer publiekgerichte functie van het Centraal Station een extra troef zou zijn voor de stad, maar ook voor de NMBS. Er zijn schitterende zalen en er is veel personeel. De mensen moeten uiteraard kwalitatief worden gehuisvest, maar vlakbij zijn veel opportuniteiten.

Mijn vragen aan u zijn de volgende. Hoeveel mensen zijn daar gehuisvest? Zouden zij op andere locaties kunnen worden gehuisvest om de infrastructuur van het Centraal Station, nog meer dan vandaag al het geval is, publiek-commercieel te kunnen benutten?

23.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): En tant qu'administration communale, nous avons toutefois constaté qu'une fonction orientée davantage encore vers le public de la Gare centrale constituerait un atout supplémentaire, non seulement pour la ville mais aussi pour la SNCB. La gare est composée de salles magnifiques et il y a beaucoup de personnel qui doit effectivement être hébergé dans des locaux de qualité mais il existe aussi de nombreuses possibilités à proximité de la gare. Combien de membres du personnel sont hébergés dans la gare? Pourraient-ils être hébergés dans d'autres lieux afin de pouvoir utiliser la Gare centrale à des fins publiques et commerciales davantage encore que ce n'est le cas aujourd'hui?

23.04 Minister Inge Vervotte: Zowel het personeel van NMBS, Infrabel als de NMBS-Holding is gehuisvest in het station van Antwerpen Centraal. 298 personeelsleden van directie van de drie

23.04 Inge Vervotte, ministre: Tant le personnel de la SNCB, d'Infrabel que de la SNCB Holding

ondernemingen zijn permanent gehuisvest in lokalen van het station. Daarnaast hebben er ook 120 personeelsleden van het station zelf, 216 treinbestuurders en 212 treinbegeleiders er hun werkzetel. Momenteel zijn er geen plannen om het NMBS-personeel naar een andere locatie over te plaatsen.

De NMBS-Holding is zich bewust van de architecturale kwaliteiten van de zalen en lokalen in AntwerpenCentraal waar momenteel het personeel van de NMBS-Groep is gevestigd. Een andere locatie voor het personeel huren of aanschaffen in de onmiddellijke nabijheid van dit zeer centraal gelegen station is echter ook een zeer dure aangelegenheid. Bovendien dient te worden opgemerkt dat de huidige lokalen in de meeste gevallen moeilijk toegankelijk zijn wat de invulling met commerciële en/of publieke functie bemoeilijkt of op zijn minst onrendabel maakt.

Ik leid daaruit af dat men de denkoefening al eens heeft gedaan omdat men uiteraard ook beseft welke verantwoordelijkheid men kan opnemen en welke plaats een station kan spelen in een stad. Ik leid daaruit af dat het blijkbaar toch niet zo evident is om met zekerheid commerciële activiteiten te kunnen invullen en dit omwille van de beperkte toegankelijkheid en anderzijds de kostprijs die men moet aangaan om het personeel elders te huisvesten.

Indien u positieve wendingen kunt signaleren, ben ik uiteraard bereid om die door te geven.

est hébergé à la Gare centrale. Pas moins de 298 membres du personnel des directions des trois entreprises sont hébergés en permanence dans les locaux de cette gare. Par ailleurs, 120 membres du personnel de la gare même, 216 conducteurs de trains et 212 accompagnateurs de trains y ont leur siège de travail. Il n'y a à l'heure actuelle aucun projet pour transférer le personnel de la SNCB vers un autre lieu.

La SNCB Holding est consciente des qualités architecturales des salles et des locaux d'Anvers-Central. Louer ou acquérir un autre bâtiment pour le personnel à proximité de la gare serait toutefois une opération très onéreuse. Les locaux actuels sont en outre difficilement accessibles dans la plupart des cas. J'en déduis qu'il n'est pas évident d'y exercer des activités commerciales.

23.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrip voor de bekommernissen. Wij zullen proberen positieve wendingen te suggereren.

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

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempem" (nr. 20847)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempem" (nr. 21038)

24 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempem'" (n° 20847)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempem'" (n° 21038)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is enige tijd geleden dat ik over dit onderwerp nog eens een vraag heb ingediend. Nu zijn het er dan ook meteen twee geworden.

De eerste vraag gaat veeleer over het groeiend aantal reizigers en het succes van het station en van de verbinding en over de toekomstplannen die voor het station worden gemaakt, namelijk mogelijke verbindingen richting Nederland, mogelijke uitbreiding van verbindingen de tijdens latere uren, de uitbouw van een volwaardig stationsgebouw en dergelijke.

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Quels sont les résultats tangibles, pour la gare de Noorderkempem au cours de la période 2009-2010, en termes de nombre de voyageurs, de taux d'occupation, etc.? Quels projets la ministre prévoit-elle de réaliser en ce qui concerne le parking de cette gare? De plus, au cours des dernières semaines, les communiqués évoquant des rames

Mijn concrete vragen, zoals ik ze ook op papier heb bezorgd, zijn vragen naar meer toelichting over de concrete plannen voor de komende jaren.

In mijn eerste vraag vroeg ik ook naar de concrete resultaten van het station in 2009 en de eerste maanden van 2010 inzake aantal reizigers, bezettingsgraad en dergelijke. Welke zijn de plannen met de parking die vrijwel volledig bezet is tijdens werkdagen?

Mijn tweede vraag is een minder positief verhaal. De jongste weken duiken er steeds meer berichten op over defecte treinstellen, vertragingen en dergelijke. Het kwam mij wat verrassend over dat een trein die bijna een volledige spoorlijn heeft voor zich alleen, toch ook te kampen krijgt met serieuze vertragingen die tot 40 minuten kunnen oplopen. Er werden zelfs treinen geannuleerd. Even hebben we gedacht dat slechts één trein uitgerust was met het veiligheidssysteem dat nodig is om op die lijn te kunnen rijden. Bij navraag bleek dat niet te kloppen; er blijkt toch wel reservemateriaal te zijn. Dat reservemateriaal wordt blijkbaar niet altijd ingezet als er problemen opduiken.

Mevrouw de minister, ik dring erop aan om die situatie goed in de gaten te houden. Er is al sprake van de oprichting van een actiecomité. Vandaar mijn vragen.

Bent u op de hoogte van de bedieningsproblemen aangaande het station Noorderkempen, eigenlijk de verbinding tussen Noorderkempen en Antwerpen-Centraal?

Hebt u reeds cijfers inzake de vertragingen en de afgeschafte treinen van de jongste weken?

Wat zijn de oorzaken van de vele vertragingen en afgeschafte treinen? Klopt het dat het beschikbaar reservemateriaal of het beschikbaar backupmateriaal daarvoor al dan niet ingezet wordt?

Wordt er momenteel aan een oplossing gewerkt om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden?

24.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, de gemiddelde treinbezetting in 2009 varieerde tussen 5 en 150 reizigers, naargelang het moment van de dag. In 2010 is dat geëvolueerd naar een gemiddelde bezetting tussen 10 en 240 reizigers op weekdagen. In 2009 gebruikten op weekdagen ongeveer 700 reizigers de trein per richting. In 2010 is dat aantal geëvolueerd naar 840 tot 880 reizigers. Tijdens het weekeinde gebruiken ongeveer 330 tot 400 reizigers de trein per richting. De gemiddelde bezetting varieert dan tussen de 4 en 45 reizigers.

De bezettingcijfers tonen duidelijk de functie van de treinverbinding als forenzentrein richting Antwerpen.

Met de bijkomende treinen 's avonds om 20 u 37 en 21 u 37 uit Antwerpen reizen voor de twee treinen samen gemiddeld een veertigtal personen op weekdagen en een dertigtal op een weekenddag, en met de nieuwe treinen om 20 u 23 en 21 u 23 uit Noorderkempen, een vijftiengttal personen op weekdagen en een veertigtal tijdens de weekeinden.

tombées en panne, des trains en retard, voire annulés, se sont multipliés. La ministre a-t-elle connaissance de problèmes de desserte sur la liaison Noorderkempen - Antwerpen-Centraal? Dispose-t-elle déjà de chiffres relatifs aux retards et aux suppressions de trains récents sur cette liaison? Un matériel de réserve y sera-t-il mis en service? La ministre s'efforcera-t-elle de trouver une solution qui permette d'éviter ces problèmes à l'avenir?

24.02 Inge Vervotte, ministre: En 2009, le taux d'occupation moyen du train concerné a oscillé entre 5 et 150 voyageurs. En 2010, ce taux a fluctué entre 10 et 240 voyageurs en semaine. En 2009, environ 700 voyageurs ont utilisé ce train en semaine, par sens. En 2010, ce nombre a oscillé entre 840 et 880 voyageurs. Le week-end, entre 330 et 400 voyageurs à peu près utilisent ce train par sens, avec un taux d'occupation moyen compris entre 4 et 45 voyageurs. Ces chiffres illustrent clairement la fonction que remplit ce train en tant que train de navetteurs en direction d'Anvers. Quarante personnes en moyenne

Het stiptheidspercentage van de IR-relatie Antwerpen-Centraal – Noorderkempen bedroeg bij aankomst in Noorderkempen in juni 2009 97,6 %, in juli 94,5 %, in augustus 96,9 %, in september 95,9 %, in oktober 95,5 %, in november 97,7 % en in december 95,8 %. Bij aankomst in Antwerpen-Centraal was dat voor juni 98,8 %, voor juli 95,8 %, voor augustus 96,6 %, voor september 96,8 %, voor oktober 96,4 %, voor november 95,4 % en voor december 94,1 %. De stiptheid van de relatie was in 2009 dus goed.

Er zijn vanaf december 2009 wel problemen ontstaan. Reeds in december 2009 en januari 2010, en nog meer in februari 2010, werden heel wat treinen afgeschaft. In december 2009 ging het om 14 treinen. Zoals u weet, mogen enkel treinen die uitgerust zijn met ETCS – door iedereen nu goed gekend – op de hogesnelheidslijn rijden. De NMBS heeft vier stuurrijtuigen van het type M6 uitgerust met ETCS 2, zodat ze op lijn 4 kunnen rijden met een locomotief van het type 13 in het midden. Dat maakt het mogelijk om dagelijks 1 trein effectief in te zetten en 1 trein in reserve te laten staan in Antwerpen, om het aantal afschaffingen of vertragingen tot een minimum te herleiden. Uiteraard kan een technisch incident aan een locomotief of een stuurrijtuig of een andere panne, op een ogenblik dat het andere materieel onbeschikbaar is, bijvoorbeeld wegens verplicht onderhoud, voor reële problemen zorgen.

De NMBS volgt het onderhoud van de treinstellen en de herstellingen van de pannes van nabij op. De voorbije maanden is de beschikbaarheid van het treinmaterieel beduidend lager geweest dan normaal. Dat was vooral het gevolg van het winterweer. Het in reserve houden van een treinstel voor 1 relatie gebeurt alleen op de lijn tussen Antwerpen en Noorderkempen, juist vanwege die technische complexiteit. De NMBS streeft steeds naar een optimale dienstverlening, maar om het kostenplaatje toch enigszins beperkt te houden, kan in geen andere maatregelen worden voorzien.

Het is nog te vroeg voor een evaluatie van de uitbreiding. Na 1 jaar zal de eerste evaluatie worden gemaakt.

De toegankelijkheid van de parking wordt verbeterd door de in- en uitritten te vervangen door een nieuwe toegang op circa 60 meter van de Oudaenstraat. De nieuwe toegang zal 3 in- en uitritten bevatten. Die maatregel zorgt voor een vlottere verkeersafwikkeling. De uitvoering is afhankelijk van het verloop van de vergunningsprocedure gepland tegen eind 2010 of begin 2011. De bouwkosten zijn geraamd op 130 000 euro. De parking telt vandaag 333 parkeerplaatsen. Op basis van de behoeften kan de parking in een eerste fase worden uitgebreid met circa 100 plaatsen. In een tweede fase kan een nieuwe parking worden aangelegd van circa 200 plaatsen.

en semaine - 30 un jour de week-end - voyagent sur les deux trains supplémentaires provenant d'Anvers en soirée. Et vingt-cinq personnes en semaine - 40 le week-end – utilisent les nouveaux trains du soir en provenance de Campine septentrionale.

Le pourcentage de ponctualité de la liaison IR Antwerpen-Centraal – Noorderkempen s'est chiffré, à l'arrivée en gare de Noorderkempen, à 97,6 % en juin 2009, à 94,5 % en juillet, à 96,9 % en août, à 95,9 % en septembre, à 95,5 % en octobre, à 97,7 % en novembre et à 95,8 % en décembre. À l'arrivée à Antwerpen-Centraal, ce pourcentage a été de 98,8 % pour juin, de 95,8 % pour juillet, de 96,6 % pour août, de 96,8 % pour septembre, de 96,4 % pour octobre, de 95,4 % pour novembre et de 94,1 % pour décembre. Par conséquent, la ponctualité de cette liaison a été bonne en 2009. À partir de décembre 2009, toutefois, des problèmes de manque de ponctualité se sont posés. Entre décembre 2009 et février 2010, un nombre sans cesse croissant de trains a été supprimé. Seuls les trains équipés du système ETCS peuvent circuler sur la ligne TGV. Chaque jour, la SNCB a pu mettre en service 1 train et laisser 1 train en réserve à Anvers afin de réduire le nombre de suppressions et de retards. Il va sans dire que des incidents, des pannes ou d'autres indisponibilités ne sont jamais à exclure.

Au cours des derniers mois, la disponibilité du matériel ferroviaire a été significativement plus faible en raison de l'offensive hivernale. L'extension ne sera évaluée pour la première fois qu'après un an.

L'accessibilité du parking sera améliorée par l'aménagement d'un nouvel accès avec trois entrées et sorties. Les travaux sont prévus fin 2010, début 2011 et leur coût devrait s'élever à 130 000 euros.

Ce parking compte actuellement 333 places et sa capacité pourra être augmentée, respectivement de 100 et de 200 places, en deux phases.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord met gedetailleerde cijfers.

De bezettingscijfers blijken op bepaalde uren en in weekends relatief beperkt. Er is wel een groeiende lijn. Het is natuurlijk net daarom dat de betrouwbaarheid van de treinen hoog moet zijn. Het is een regio die nooit een trein heeft gekend en er dus nu op rekent dat de treinen stipt rijden. Als er een algemeen gevoel is dat men met de trein niet op tijd in Antwerpen of verder geraakt, dan kan het succes van het station Noorderkempem, dat er ontegensprekelijk is, wel eens broos zijn. Daarover maak ik mij ongerust. Ik volg het de komende maanden verder op.

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

25 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vzw Mobilys" (nr. 20908)

25 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'ASBL Mobilys" (n° 20908)

25.01 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, ik val met de deur in huis en begin zonder inleiding aan mijn vragen, die toch louter bedoeld zijn om informatie in te winnen. Het zijn er een negental.

Ten eerste, klopt het dat NMBS Holding een vzw Mobilys heeft opgericht, rechtstreeks, of door toedoen van zijn kaderleden? Zo ja, werd dit gedaan om het mogelijk te maken subsidies te ontvangen van de Nationale Loterij?

Ten tweede, wanneer werd deze vzw opgericht?

Ten derde, heeft deze vzw subsidies ontvangen van de Nationale Loterij? Zo ja, hoeveel en wanneer?

Ten vierde, de vzw Mobilys organiseerde concerten in grote treinstations. Wie was de concertorganisator, wie was de toeleverancier of welk evenementenbureau organiseerde die voor rekening van de vzw, en dus onrechtstreeks voor de NMBS-Groep?

Ten vijfde, klopt het dat deze vzw in vereffening gaat en dat er een belangrijk aan te zuiveren deficit bestaat? Zo ja, hoe groot is dit deficit en wie zuivert het aan? Wanneer werd de beslissing genomen tot vereffening over te gaan?

Ten zesde, bestaan er binnen NMBS Holding nog andere vzw-structuren?

Ten zeven, bestaan er binnen de NMBS-vervoersmaatschappij nog andere vzw-structuren?

Ten achtste, ik stel dezelfde vraag voor Infrabel.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il s'avère qu'à certaines heures et durant les week-ends, les taux d'occupation sont assez limités, même s'ils sont en progrès. C'est précisément pour cette raison que la fiabilité des trains doit être élevée, faute de quoi le succès de la gare de Noorderkempem pourrait bien être fragile.

25.01 Patrick De Groote (N-VA): La SNCB Holding a-t-elle créé une ASBL Mobilys en vue de pouvoir percevoir des subventions de la Loterie Nationale? De quels montants s'agit-il? Quand l'ASBL a-t-elle été fondée? L'ASBL a organisé des concerts dans de grandes gares. Qui en était l'organisateur et quels fournisseurs en ont permis le déroulement? Est-il exact que l'ASBL est en liquidation? Qui épongera le déficit? Existe-t-il d'autres ASBL au sein de la SNCB Holding, de la société de transport et d'Infrabel?

Ten negende, wat is uw visie daarop? Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

25.02 Minister **Inge Vervotte**: Op 10 juli 2007 werd de vzw Mobilys opgericht. De stichtende leden waren kaderleden van NMBS Holding. De vzw had tot doel de duurzame mobiliteit en in het bijzonder het gebruik van het openbaar vervoer te promoten. De vzw heeft in 2007 een bijdrage geleverd aan de organisatie van de Nacht van het Openbaar Vervoer. Hiervoor heeft zij 175 000 euro subsidies ontvangen op 19 juni 2008.

Het doel van de Nacht van het Openbaar Vervoer was de Trein-Tram-Busdag in een feestelijke sfeer onder te dompelen en zowel de gebruikers als de niet-gebruikers aan te tonen dat het openbaar vervoer een modern en fris imago heeft.

Het evenement moest het openbaar vervoer positioneren als het veilige en milieuvriendelijke alternatief voor de toekomst en nieuwe gebruikers aantrekken door ze het openbaar vervoer te laten proberen en bestaande vooroordelen weg te werken. Tevens was het de bedoeling het station te valoriseren.

Het openbaar vervoer wordt nog al te vaak gezien als alternatief voor de auto voor woon-werkverplaatsingen of woon-schoolverkeer, maar het openbaar vervoer kan ook tijdens het weekend een veilig alternatief zijn.

De Nacht van het Openbaar Vervoer had tot doel jonge fuivers actief op te roepen met het openbaar vervoer te komen. De uren van de evenementen werden afgestemd op de dienstregelingen van treinen, bussen en trams. Voor de organisatie werd samengewerkt met het evenementenbureau Conrad Consulting. De keuze van het agentschap gebeurde via een openbare aanbesteding.

Op 21 december 2009 werd beslist de vzw te ontbinden. De vereffening is op 29 maart 2010 afgesloten met een batig saldo van 1 068 euro.

De andere vzw-structuren waar NMBS Holding bij betrokken is, zijn de volgende. Er is de vzw Liège Carex, die het bevorderen van het oprichten van een hogesnelheidsdienst voor vrachtovervoer per spoor, verbonden met het vertrouwde platform van Liège Airport, als doel heeft. Infrabel en NMBS Holding zijn lid sinds 30 oktober 2008.

De internationale vzw Euro Carex heeft als doel om doorheen alle lidstaten van de Europese Unie de oprichting te bevorderen van een hogesnelheidsdienst voor vrachtovervoer per spoor die met luchthavenplatformen is verbonden. Liège Carex is stichtend lid van Euro Carex.

Zowel binnen NMBS als binnen Infrabel bestaan geen vzw-structuren. De drie entiteiten van de NMBS Groep kunnen participeren in een vzw of een vzw oprichten zolang het niet gaat over vzw's die betrokken zijn bij de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst en zij geen gebruik maken van de overheidsdotatie in dat kader.

25.02 **Inge Vervotte**, ministre: L'ASBL Mobilys a été créée le 10 juillet 2007 par des cadres de la SNCB Holding. L'ASBL avait pour but de promouvoir la mobilité durable et en particulier, le recours aux transports en commun. En 2007, l'ASBL a contribué à l'organisation de la Nuit du Transport en Commun. Pour ce faire, elle a perçu une subvention de 175 000 euros le 19 juin 2008. L'objectif de la Nuit du Transport en Commun consistait à créer une ambiance de fête autour de la journée Train Tram Bus et à présenter une image moderne des transports en commun, tant aux utilisateurs qu'aux non-usagers. Les heures de ces événements étaient prévues en fonction des horaires des trains, trams et bus. L'organisation a été assurée en collaboration avec l'agence Conrad Consulting. Ce choix a été opéré sur la base d'un marché public.

Il a été décidé de dissoudre l'ASBL le 21 décembre 2009. Clôturée le 29 mars 2010, la liquidation a laissé apparaître un boni de 1 068 euros.

La SNCB Holding est également impliquée dans l'ASBL Liège Carex, qui entend promouvoir la création d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse relié à la plate-forme de Liège Airport. Infrabel et la SNCB Holding en sont membres depuis le 30 octobre 2008.

L'ASBL internationale Euro Carex vise à promouvoir dans tous les États membres de l'Union européenne un service à grande vitesse pour le fret ferroviaire en liaison avec des plates-formes aéroportuaires. Liège Carex est un membre fondateur d'Euro Carex.

Il n'y a pas d'ASBL au sein de la

SNCB ni d'Infrabel. Les trois entités du Groupe SNCB peuvent avoir une participation dans une ASBL ou en constituer une tant qu'elles ne sont pas liées à la réalisation des missions de service public et qu'elles n'utilisent pas la dotation publique dans ce cadre.

25.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

26 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accès piéton de la gare de Bruxelles-Central" (n° 20930)**

26 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voetgangerstoegang in het station Brussel-Centraal" (nr. 20930)**

26.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, la gare de Bruxelles-Central a été rénovée il y a peu. Aujourd'hui, elle offre un accueil amélioré aux voyageurs qui y transitent. Des commerces nombreux, accueillants et bien achalandés rendent la gare vivante et dynamique. Ces commerces nécessitent bien entendu d'être livrés. Certains d'entre eux le sont sans doute par l'accès à la gare depuis la Grand-Place.

Cet accès est donc l'objet de zones de conflits potentiels et incessants – je l'ai vécu – entre les piétons et les camions qui utilisent ce passage pour y manœuvrer, tout comme d'ailleurs les véhicules de certains membres du personnel de la SNCB, à commencer par les agents de Securail. En effet, les camions n'ont pas l'espace suffisant pour y faire demi-tour en toute sécurité, alors même que cet accès est le passage privilégié d'un grand nombre de voyageurs arrivant dans la capitale ou la quittant. Le risque de voir un piéton heurté par un véhicule est donc grand.

Madame la ministre, cet accès a-t-il été prévu, dès le départ, pour servir tant de zone de desserte des véhicules que de zone de passage pour les piétons? Si oui, n'est-il pas nécessaire de le sécuriser, soit, en y affectant une personne chargée d'aider par guidage les conducteurs de véhicules dans leurs manœuvres, soit en aménageant physiquement le lieu pour que les passagers et les camions n'y soient pas présents en même temps?

Si tel n'était pas le cas, serait-il possible de demander aux véhicules en question d'utiliser les zones de desserte prévues à cet effet ou de déterminer des heures spéciales pour les livraisons, afin de rendre cette zone piétonne plus sûre?

26.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, en raison de son exigüité, le chemin d'accès à l'entrée Madeleine de la gare de Bruxelles-Central est une zone très difficile à gérer qui fait l'objet de préoccupations depuis un certain temps déjà au sein de la SNCB Holding. Outre les nombreuses livraisons destinées aux concessions implantées dans la galerie commerciale, il faut ajouter toutes les interventions effectuées par les divers services techniques,

26.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): De vele winkels in het onlangs gerenoveerde Centraal Station brengen leven en dynamiek in het gebouw.

Voor de leveringen aan een aantal van die handelszaken wordt gebruik gemaakt van de toegang tot het station vanop de Grote Markt. Er worden manoeuvres uitgevoerd door vrachtwagens en voertuigen van personeelsleden van de NMBS, onder meer van de Securailagenten. Van die toegang wordt echter ook druk gebruik gemaakt door de reizigers. Het risico dat een voetganger wordt aangereden is dan ook groot.

Was het van bij het begin de bedoeling dat die toegang zowel door voertuigen als door voetgangers zou worden gebruikt? Lijkt het u niet aangewezen die toegangsweg te beveiligen, te vragen dat de voertuigen gebruik zouden maken van de voor hen bestemde zones of specifieke uren vast te stellen voor de leveringen?

26.02 **Minister Inge Vervotte**: De toegangsweg tot de Madeleine-ingang van het station Brussel-Centraal is erg smal, wat een vlot gebruik bemoeilijkt. Er moeten immers goederen worden geleverd aan de winkels in de galerij en

tant internes que privés, qui transitent par cet accès.

Le petit parc que le chemin d'accès traverse n'appartient pas à la SNCB Holding. Il est dès lors impossible d'y aménager des places de parking et des points de livraison supplémentaires. Des démarches ont déjà été entreprises par le gérant de la gare.

Dans le règlement interne destiné aux concessions, il est demandé que toutes les livraisons aient lieu durant les heures creuses, entre 10 et 15 h mais, dans la pratique, ce n'est pas réalisable, d'une part, en raison de processus de protection et de livraisons propres aux fournisseurs et, d'autre part, en raison de la densité du trafic dans le centre-ville.

La SNCB Holding prévoit du reste la pose de bacs de fleurs à quelque 15 mètres devant l'entrée de la gare afin d'empêcher les voitures et camionnettes de stationner juste devant les portes et de bloquer le passage aux voyageurs. Ces bacs de fleurs devraient être installés d'ici l'été. Ainsi, il n'y aurait plus d'entraves pour les voyageurs qui se dirigent vers le boulevard de l'Impératrice.

Début 2009, il a été demandé à la ville de Bruxelles de remplacer au début du chemin d'accès niveau Putterie les bornes escamotables qui avaient été mises hors service et de remettre une clé au gérant de la gare. Ce même modèle de clé est également utilisé par les pompiers et par les services de police. Le 12 janvier 2010, la SNCB Holding a reçu la confirmation du service "travaux de voirie" de la ville de Bruxelles que ce dossier est à l'étude. La desserte de ces bornes permettra à la SNCB Holding de fermer le chemin d'accès pendant certaines périodes de pointe, lesquelles devront être déterminées avec les services de sécurité Securail et tous les autres services concernés.

bovendien wordt die toegang ook gebruikt door verscheidene technische diensten, zowel van de NMBS als van particuliere bedrijven.

Het parkje waar de toegangsweg door loopt, is geen eigendom van de NMBS-Holding, en er kunnen dus geen bijkomende parkeerplaatsen of leveringspunten worden aangelegd.

In het interne reglement voor de concessiehouders wordt gevraagd dat alle leveringen zouden plaatsvinden tijdens de daluren (tussen 10 en 15 uur), maar dat blijkt in de praktijk niet haalbaar, onder meer wegens de organisatie die eigen is aan de leveranciers en het drukke verkeer in het stadscentrum.

NMBS Holding plant tegen de zomer bloembakken te plaatsen om te verhinderen dat auto's en bestelauto's vlak vóór de deuren parkeren.

De stad Brussel bestudeert op het ogenblik de vervanging van de verzinkbare palen. Door die palen zal NMBS Holding de toegangsweg op bepaalde spitsperiodes kunnen afsluiten.

26.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Merci, madame le ministre, vous avez bien répondu sur le fait que les jardinières protégeront le devant. Pour ce qui est des bornes escamotables, c'est sans doute une bonne solution. Cela dit, parfois, le personnel de Securail lui-même roule un peu trop vite sur cette voie partagée entre piétons et véhicules; je vous sens très sensible à ce dossier et j'espère qu'il n'y aura jamais d'accident à cet endroit-là. C'est le but.

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

26.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Soms rijdt het personeel van Securail zelf te snel op die weg die voetgangers en voertuigen delen.

27 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par la SNCB" (n° 20931)

27 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS ondervonden moeilijkheden" (nr. 20931)

27.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, les informations qui nous sont communiquées sur les difficultés de la SNCB, et partant, celles de ses clients, nous conduisent à nous interroger.

27.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Wij vernemen dat de NMBS de treinen niet snel met veiligheidssystemen kan uitrusten zonder treinverbindingen buiten

Nous entendons que la SNCB ne peut équiper rapidement les trains de systèmes de sécurité sans devoir supprimer des liaisons ferroviaires. Nous avons aussi entendu que, de toute façon, il manquerait de personnel compétent en nombre suffisant pour pouvoir réaliser rapidement cette mise aux normes de sécurité, que ce soit sur les voies ou sur le matériel roulant. Certains jours, le nombre de voitures est réduit, malgré l'affluence des voyageurs prévisible et que prévoit la SNCB aux heures de pointe. Sur railtime.be apparaît alors l'étrange mention "retard dû à affluence des voyageurs".

Je n'évoquerai pas non plus le fait que certaines gares, dont Bruxelles-Central, sont engorgées à cause de l'augmentation du nombre de liaisons qui transitent par leurs voies devenues insuffisantes. Je vous ai déjà interrogée sur tous ces sujets - notamment à propos de la possibilité d'ouvrir un second tunnel sous celui qui existe déjà à la gare centrale ou encore sur l'utilisation à plein régime de trains qui ne peuvent pas mais qui circulent souvent avec des pièces défectueuses, faute de fournitures.

Et c'est là que je voudrais pointer du doigt le manque de proactivité de la SNCB en ce domaine. Le propre d'une direction d'entreprise est d'anticiper sur ses évolutions de manière à faire face aussi efficacement que possible à une montée en charge de son activité: en la matière, en programmant des travaux d'agrandissement des gares, en commandant en temps et heure le matériel roulant nécessaire et en anticipant les recrutements indispensables à l'installation de nouveaux systèmes de sécurité. Or rien de tout cela n'a été entrepris. Et je sais que ce n'est pas votre faute, puisque vous n'étiez pas ministre durant les années précédentes. Mais, aujourd'hui, il faut prendre des mesures dans l'urgence, avec pour conséquence des difficultés de tous ordres.

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer les raisons de ce manque d'anticipation de la part des responsables de la SNCB? Pouvez-vous nous dire ce que vous pouvez et comptez mettre en place pour que la situation change radicalement et rapidement?

27.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, le groupe SNCB a pris les mesures nécessaires pour absorber l'augmentation prévue du nombre de voyageurs transportés. Je ne citerai que les travaux pour le projet RER: achat de 120 locomotives de type 18 et 305 automotrices Desiro, plus 400 voitures à double étage.

Évidemment, pour pouvoir commander du matériel roulant, pour investir dans des gares ou des lignes ferroviaires du groupe SNCB, cela nécessite des moyens financiers. L'État ne leur a jamais mis à disposition autant de moyens financiers pour effectuer les investissements nécessaires que dans les contrats de gestion actuels 2008-2012.

Mais il est clair que tous les processus entre la rédaction d'un cahier des charges, la commande et la réalisation d'un projet ou la livraison du matériel roulant, tout cela prend du temps; trop de temps pour nous, mais c'est la réalité.

Un exemple: en 2008, nous avons décidé de commander du nouveau matériel de trains pour plus de 1,7 milliard d'euros. Dès cette année, ces trains seront systématiquement mis en circulation. Ce nouveau

dienst te stellen. Bedrijfsleiders moeten op evoluties kunnen anticiperen, zodat er zo efficiënt mogelijk kan worden gereageerd op een toename van de activiteiten. Op het stuk van de werken voor de uitbreiding van de stations, de investeringen in nieuw rollend materieel en de onontbeerlijke indienstneming van personeel voor de installatie van de nieuwe veiligheidssystemen werd er niets ondernomen, zodat er nu dringend moet worden opgetreden.

Wat zijn de redenen van dat gebrek aan vooruitziendheid bij de directie van de NMBS?

Welke maatregelen zal u treffen om te zorgen voor een radicale en snelle ommekeer?

27.02 Minister Inge Vervotte: De NMBS-Groep heeft de nodige maatregelen genomen om de verwachte toename van het aantal reizigers op te vangen. Voorbeelden daarvan zijn de werken voor het GEN-project, de aankoop van de 120 locomotieven van type 18, 305 Desiro-motorstellen en meer dan 400 dubbeldekkers. Nooit heeft de Staat meer financiële middelen ter beschikking gesteld dan in de huidige beheerscontracten voor de periode 2008-2012. De realisatie van de projecten neemt te veel tijd in beslag maar dat is de realiteit.

Vanaf de maand april worden 72 nieuwe M6-wagons met 10 000 zitplaatsen in het netwerk ingezet.

matériel, qui sera également plus solide et fiable, permettra d'améliorer la ponctualité si, naturellement, le constructeur respecte ses engagements.

Concrètement, à partir du mois d'avril, 72 nouvelles voitures M6 offrant 10 000 places assises circuleront sur le réseau. À partir de 2011, 305 automotrices Desiro seront livrées; elles offriront des places à plus de 85 000 voyageurs. Ces commandes garantiront au total 1 000 nouvelles voitures et environ 100 000 places assises supplémentaires. Enfin, 60 nouvelles locomotives ont également été commandées.

De plus, le matériel est constamment modernisé: entre 2008 et 2016, 550 voitures seront équipées d'un nouvel intérieur et disposeront également d'un équipement technique renouvelé. Ceci aura également une influence positive sur la ponctualité.

Toutefois, on constate souvent une dérive des plannings dont les causes sont indépendantes de la SNCB: permis de bâtir, homologation du matériel, sous-responsabilité du constructeur, problèmes techniques rencontrés par le constructeur. Dans le même temps, l'augmentation du nombre de voyageurs ces dix dernières années a été supérieure à l'objectif prévu dans le contrat de gestion.

Le groupe SNCB a également anticipé les retards dans la mise en œuvre de l'ETCS dès 2005. En effet, à cette date, la SNCB, alors unitaire, a décidé de la généralisation de la TBL1+.

Le groupe SNCB a bien prévu le recrutement et les moyens nécessaires pour faire face aux défis qui se présentent, tels les retards dans la livraison du matériel et dans la mise en service de nouvelles infrastructures ainsi que l'accélération du planning d'installation de la TBL1+.

Cependant, les retards encourus entraîneront le maintien en service d'équipements dépassés technologiquement et dont le remplacement avait été décidé pour raison d'obsolescence.

Les besoins en personnel pour les investissements n'ont pas été sous-estimés mais Infrabel est confronté à la pénurie d'ingénieurs et de techniciens sur le marché de l'emploi: 93 postes d'ingénieurs et 139 postes de techniciens ont été demandés et les charges budgétées n'étaient pas comblées au 1^{er} janvier 2010. En outre, 47 recrutements supplémentaires seront nécessaires pour l'accélération de l'implémentation du système TBL1+.

27.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Au moment où l'emploi semble souffrir partout en Belgique, ces nouvelles doivent nous inciter à relayer l'information selon laquelle le cadre de la SNCB va être complété.

Dans le contrat de gestion, je pense qu'il faudrait aussi prévoir les manquements divers, notamment des firmes, et les problèmes suscités par les permis d'urbanisme, comme on l'a encore vu récemment à Linkebeek, non pas pour des raisons communautaires, mais autres. Les contrats de gestion devraient intégrer le fait qu'il y aura de toute façon des freins.

In 2011 worden 305 Desiro-motorstellen met 85 000 plaatsen geleverd. Die bestellingen zijn goed voor 1 000 nieuwe wagons en ongeveer 100 000 extra zitplaatsen. Ten slotte, werden ook 60 nieuwe locomotieven besteld. Tussen 2008 en 2016 krijgen 550 wagons een nieuw interieur en wordt hun technische uitrusting vervangen.

Men stelt een verschuiving van de plannings vast, die niet op het conto van de NMBS kan worden geschreven. Daarnaast is het aantal passagiers het afgelopen decennium sterker gestegen dan wat in het beheerscontract als doelstelling werd vastgesteld. De NMBS-Groep heeft in 2005 al geanticipeerd op de vertragingen bij de invoering van het ETCS, en heeft gezorgd voor de nodige indienstneming en middelen om het hoofd te kunnen bieden aan vertragingen bij de levering van het materieel en de ingebruikneming van de nieuwe infrastructuur. Infrabel wordt geconfronteerd met een tekort aan ingenieurs en technici op de arbeidsmarkt: er werd een oproep tot kandidaatstelling gedaan voor 93 betrekkingen van ingenieur en 139 betrekkingen van technicus, en de daartoe op de begroting uitgetrokken kredieten waren op 1 januari 2010 nog niet uitgeput. Daarnaast zullen er 47 extra personen moeten worden aangeworven voor de versnelde invoering van het TBL1+-systeem.

27.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het beheerscontract moet ook voorzien in oplossingen voor de onderscheiden tekorten. Ik zou ook willen dat het beheerscontract van de NMBS bepaalt dat u tien jaar lang minister blijft!

Je voudrais qu'on prévoie aussi dans le contrat de gestion de la SNCB que vous restiez ministre pendant dix ans!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

28 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kosten van de rijpaden en stops" (nr. 20933)

28 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les coûts liés aux sillons et aux arrêts" (n° 20933)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vrij serieuze vraag, die we volgens mij niet in twee minuten afgehandeld krijgen, maar ik zal proberen om er zo snel mogelijk over te gaan.

Het zijn nogal wat vragen over de financiële kant van de spoorwegen, zeg maar.

In essentie gaat het over het operationeel verlies van de NMBS in 2009, waarover we al van gedachten hebben gewisseld in de commissievergadering van 2 februari. Een aantal factoren die bij het operationeel verlies van de NMBS speelden, waren de gestegen personeelskosten, door de indexering uiteraard, maar ook de energiekosten.

Een ander punt dat toen aangehaald werd, zijn de kosten van de rijpaden. Zeker als we de financiële resultaten van de NMBS vergelijken met die van Infrabel, zit daar wel wat verschil op. Uiteraard kan dat ook aan het beheer en het beleid liggen, maar een element dat toch voor communicerende vaten tussen beide zou kunnen zorgen, zijn de kosten van de rijpaden.

Als we die kosten vergelijken binnen Europa, dan blijkt volgens een onderzoek van de OESO dat voor het laten rijden op de sporen Infrabel nog vrij gemiddeld scoort, maar vooral voor het laten stoppen van treinen in stations moet er toch wel veel betaald worden ten opzichte van bijvoorbeeld Nederland. Ik geef enkele cijfers mee. Voor een stop in kleine stations in 2009 moet 5,92 euro worden betaald. Voor stations van klasse 2 zoals Aarschot, Aalst of Aarlen, gaat het om 14,80 euro. Voor de grote stations, zoals Antwerpen-Centraal of Gent-Sint-Pieters, gaat het om 59,22 euro. In 2010 zouden die bedragen nog iets hoger liggen. In Nederland gaat het om bedragen van 5 euro voor grote stations, 2,5 euro voor IC-stations en voor kleine stations 0,80 euro per stop. Dat zijn dus toch wel heel grote verschillen.

Naar aanleiding van de gedachtewisseling over de financiële resultaten deelde u mee dat u aan de NMBS-groep een lijst van de kosten had gevraagd en aan de raden van bestuur voorstellen over waar de kosten naar beneden kunnen worden gehaald om de financiële resultaten de komende tijd te kunnen verbeteren.

De verantwoordelijken van de entiteiten van de NMBS-groep dienden te onderzoeken welke bijdrage elke entiteit kan leveren voor de gezondmaking van de groep en welke oplossingen efficiëntiewinsten konden realiseren zonder dat aan de globale dienstverlening van de NMBS-klanten wordt geraakt. Het gevaar bestaat immers dat men

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les facteurs qui ont contribué à la perte opérationnelle de la SNCB en 2009 sont non seulement l'augmentation des frais de personnel mais aussi les coûts de l'énergie et des sillons. Si nous comparons ces coûts à l'échelon européen, une enquête de l'OCDE indique qu'Infrabel enregistre des résultats assez conformes à la moyenne pour l'utilisation des voies, mais en ce qui concerne l'arrêt des trains dans les gares, les coûts sont quand même élevés par rapport aux Pays-Bas.

La liste des facteurs de coût a-t-elle déjà été rédigée et des propositions ont-elles déjà été formulées pour réduire les coûts? Quelle part des coûts représentent les redevances d'infrastructure versées à Infrabel? Comment cette part a-t-elle évolué au fil du temps? Sur quelle base la redevance versée par la SNCB à Infrabel pour les sillons et les arrêts est-elle calculée? Les coûts relatifs à ces sillons et ces arrêts correspondent-ils aux montants évoqués dans le rapport de l'OCDE? Comment ces coûts ont-ils évolué dans le temps? Ces coûts diffèrent-ils fortement des tarifs payés à l'étranger? Les coûts sont-ils de nature à entraîner une distorsion dans le résultat de la SNCB en faveur d'Infrabel? Avez-vous l'intention de prendre des mesures en ce qui concerne le coût des sillons et des arrêts?

Par ailleurs, j'ai encore une question à poser en ce qui concerne le transfert des actifs ferroviaires du Fonds de

door de negatieve resultaten van de NMBS-vervoersmaatschappij bijvoorbeeld vroege en late treinen, waar de bezettingsgraad wat lager is, zou gaan schrappen. U kunt natuurlijk ook alleen maar vragen wat in het raam van de beheersovereenkomst is overeengekomen.

Ik denk dat het belangrijk is om hiervoor de nodige aandacht te hebben. Vandaar een heel aantal vragen, mevrouw de minister.

Is de lijst van kostenfactoren reeds opgesteld en zijn reeds voorstellen gedaan om de kosten te drukken? Welk aandeel in de kosten van de NMBS en de NMBS-Reizigers wordt ingenomen door de betaalde infrastructuurvergoedingen aan Infrabel? Hoe is dit aandeel in de tijd geëvolueerd?

Op welke basis wordt de vergoeding die de NMBS betaalt aan Infrabel voor de rijpaden en stops berekend? Komen de kosten voor die rijpaden en stops overeen met de bedragen die de OESO in haar rapport aanhaalt? Hoe zijn die kosten in de tijd geëvolueerd? Verschillen die kosten significant met de prijzen die in het buitenland worden betaald? Bent u van oordeel dat de kosten voor rijpaden en stops van die aard zijn dat ze een scheefftrekking tot gevolg hebben in het resultaat van de NMBS ten voordele van Infrabel? Zo ja, is het uw bedoeling om iets aan de kosten van de rijpaden en de stops te doen, zodat de dienstverlening aan de reizigers van eventuele bezuinigingen gevrijwaard kan blijven?

Tot slot heb ik nog een vraag over de financiële resultaten met betrekking tot de overdracht van de spoorwegactiva van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur aan Infrabel door het KB van 28 september 2008. Hierdoor moet Infrabel geen vergoeding meer betalen aan het FSI. Volgens krantenberichten bedroeg deze vergoeding 300 miljoen euro per jaar, waardoor dat dit een behoorlijke impact op de resultaten heeft. Klopt dit bericht en heeft Infrabel deze toch wel aanzienlijke besparing door het wegvallen van de vergoeding aan het FSI doorgerekend aan haar klanten? Volgens welke verdeelsleutel en hoe kunnen wij dit in de resultaten vaststellen?

[28.02] Minister Inge Vervotte: De drie entiteiten van de NMBS-groepen hebben mij een dossier bezorgd waarin zij vooral de huidige financiële situatie hebben geanalyseerd. In samenspraak met de drie entiteiten heeft Boston Consulting Group een analyse gemaakt van de reële toestand in vergelijking met de vooropgestelde planning. Het ontwerprapport is klaar, maar dient nog te worden verfijnd de komende paar weken.

Van de NMBS heb ik een reeks voorstellen ontvangen om de kosten te drukken. Vorige week heb ik aan alle verantwoordelijken van de NMBS-groep, ceo's en voorzitters, een brief verzonden met de dringende vraag mij na de paasvakantie een gezamenlijke visie op het financiële dossier te bezorgen.

De infrastructuurvergoeding bedraagt 24,5 procent van de totale kosten van de NMBS en 45 procent indien de personeelskosten niet worden meegerekend. De evolutie van de infrastructuurvergoeding kan verklaard worden door de evolutie van de volumes, namelijk het aantal treinkilometers, de wijzigingen aan de dienstregelingen wat een mix is van treinen en aantal treinkilometers en macro-economische evoluties, namelijk de indexatie. Samen met de exploitatiedotatie

l'infrastructure ferroviaire à Infrabel. Infrabel ne doit ainsi plus verser de contribution au FIF et selon la presse, il s'agit d'une somme de 300 millions d'euros par an. Cette information est-elle exacte et Infrabel a-t-elle répercuté cette économie sur ses clients? Comment pouvons-nous nous en rendre compte dans les résultats?

[28.02] Inge Vervotte, ministre: En concertation avec les trois entités du groupe SNCB, le *Boston Consulting Group* a réalisé une analyse de la situation financière réelle en comparaison avec le calendrier prévu. Le projet de rapport est prêt mais doit encore être affiné. J'ai reçu de la SNCB quelques propositions qui permettraient de comprimer les coûts. La semaine dernière, j'ai adressé une lettre à tous les responsables du groupe SNCB en leur demandant instamment de me fournir une vision commune du dossier financier après les vacances de Pâques.

L'indemnité d'infrastructure correspond à 24,5 pour cent du

afkomstig van de staat dekt de infrastructuurvergoeding de werkingskosten van Infrabel.

De formule voor de berekening van de gebruiksheffing kan volgende verschillende elementen bevatten: ten eerste, de lijncategorie, waarbij de heffing kan verschillen van lijn tot lijn; ten tweede, het soort trafiek, namelijk reizigers- of goederenvervoer, nationaal of internationaal vervoer of volgens prioriteit van het verkeer; ten derde, het uur, waarbij een onderscheid gemaakt kan worden tussen piek- en daluren; ten vierde, de brutotonkilometer die wijst op het gewicht van de trein, zowel het treinstel zelf als de lading; ten vijfde, de treinkilometer die duidt op het aantal kilometers die een trein aflegt; ten zesde, per trein, waarbij elke stationstop in rekening wordt gebracht; ten zevende, de reservatieheffing die bekeken wordt op de aangevraagde capaciteit; ten slotte, een voorschot dat in sommige landen gevraagd wordt. Het detail van de formule kan geraadpleegd worden op de internetsite van Infrabel: www.railaccess.be.

De OESO-studie is gebaseerd op cijfers afkomstig van Infrabel.

In Europa zijn er grote verschillen in de wijze waarop de landen de gebruiksvergoeding berekenen. Elk land heeft op basis van richtlijn 2001/14/EC, onderdeel van het eerste spoorwegpakket, zijn eigen systeem om de gebruiksvergoeding te berekenen. Artikel 7 bepaalt het volgende. Voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot de voorzieningen wordt een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

Een algemene vergelijking is dus niet eenvoudig. Verder moet er ook rekening worden gehouden met het feit dat niet alle infrastructuurbeheerders voor hun kosten op gelijke voet staan. Een infrastructuurbeheerder heeft meestal twee inkomstenbronnen: de gebruiksvergoeding en de staatsdotatie. De prijzen kunnen dus sterk verschillen van land tot land op basis van de dekkingsgraad van de kost voor beide bronnen. Zo zal een infrastructuurbeheerder die voor 80 % door de Staat is gesubsidieerd gebruiksvergoedingen kunnen aanrekenen die lager liggen dan een infrastructuurbeheerder die 80 % van zijn kosten moet dekken uit de inkomsten uit de gebruikersvergoeding. Het verschil tussen de kosten voor stops in Nederland en België is het gevolg van dit verschil in dotatie.

De tarieven zijn gebonden aan een globaal financieel model waarbij Infrabel haar kosten dekt en de NMBS haar opbrengsten uit commerciële oorsprong en staatsdotaties genereert. De infrastructuurvergoeding is uiteraard ook van toepassing op andere dan openbare dienstenopdrachten, zoals Cargo en Reizigers Europa.

In deze sectoren zijn identieke tarifieringen van toepassing voor alle operatoren, ook niet-NMBS. Elke verhoging of verlaging, bijvoorbeeld B-Cargo, van betaalde infrastructuurvergoedingen zijn het directe gevolg van een wijziging van de mix van treinen, van het aantal gereden treinkilometers en van de index zoals vastgelegd in de parameters van de formule, beschreven in de netverklaring.

Uw vraag 5 is ingevolge het antwoord op vraag 4 niet van toepassing.

Bij de herstructurering van het FSI werd er door de regering voor

coût total de la SNCB et 45 pour cent si les frais de personnel ne sont pas pris en compte. L'évolution de l'indemnité d'infrastructure peut s'expliquer par l'évolution des volumes et les évolutions macro-économiques, à savoir l'indexation. Avec la dotation d'exploitation accordée par l'État, l'indemnité d'infrastructure couvre les coûts de fonctionnement d'Infrabel. La formule de calcul de la redevance d'infrastructure peut être consultée sur le site internet d'Infrabel: www.railaccess.be. L'étude de l'OCDE se base sur des chiffres fournis par Infrabel.

En vertu de la directive 2001/14/CE, chaque pays européen a son propre système de calcul de l'indemnité d'utilisation. Pour l'ensemble des prestations minimales, on fixe une redevance égale aux coûts découlant directement de l'exploitation du service de trains. Une comparaison générale n'est donc pas aisée. Par ailleurs, tous les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas sur un pied d'égalité en ce qui concerne leurs coûts. Un gestionnaire de l'infrastructure a généralement deux sources de revenus: l'indemnité d'infrastructure et la dotation de l'État. Les prix peuvent fortement différer d'un pays à l'autre en fonction du degré de couverture des coûts pour les deux sources. La différence entre les coûts des points d'arrêt aux Pays-Bas et en Belgique est une conséquence de cette différence de dotation.

Les tarifs sont liés à un modèle financier global selon lequel Infrabel couvre ses coûts et la SNCB tire ses recettes de ses activités commerciales et des dotations de l'État. L'indemnité d'infrastructure s'applique évidemment aussi à d'autres missions que celles de service public, comme Cargo et Voyageurs Europe. Ces secteurs appliquent des tarifications identiques pour

geopteerd om het wegvallen van de vergoeding van de 300 miljoen euro per jaar te compenseren door een vermindering van de exploitatiedotatie met een bedrag van 328 miljoen euro.

Infrabel heeft geen wijzigingen aangebracht aan de tarieven van de infrastructuurvergoeding.

tous les opérateurs, même autres que la SNCB. Chaque augmentation ou diminution d'indemnités d'infrastructure payées est la conséquence directe d'une modification de la combinaison des trains, du nombre de kilomètres train parcourus et de l'indice tel qu'il est fixé dans la formule.

Lors de la restructuration du FIF, le gouvernement a opté pour une compensation de la suppression de l'indemnité de 300 millions par an par une diminution de la dotation d'exploitation d'un montant de 328 millions d'euros. Infrabel n'a pas apporté de modifications aux tarifs de l'indemnité d'infrastructure.

28.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Wij kunnen hier later op terugkomen, wanneer de concretere plannen, die blijkbaar na de paasvakantie worden verwacht, duidelijk worden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.*