

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 18 JANUARI 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 18 JANVIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Chers collègues, j'aimerais commencer notre réunion par une réflexion d'ordre général. Si je compte bien, 121 questions sont inscrites à l'ordre du jour. Le Règlement dit que, pour chacune d'entre elles, l'auteur principal et le ministre disposent de cinq minutes au total et que les intervenants supplémentaires disposent de deux minutes.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, ce qui se conçoit bien s'énonce clairement. Il est donc inutile de développer longuement vos questions, que vous connaissez sans doute très bien. La ministre connaît, quant à elle, très bien les réponses qu'elle doit y apporter.

Ensuite, madame la ministre, je ne sais pas si vous devez respecter un timing? Vous me dites rester jusqu'à 18 h 00. Pour ma part, je partirai un peu plus tôt. Je compterai sur l'un des vice-présidents pour me remplacer.

Il est exceptionnel qu'autant de questions soient posées. La pause de fin d'année en est la cause. Je vous demanderai donc d'être concis si vous souhaitez obtenir des réponses aujourd'hui. À défaut, les points non abordés seront reportés à dans deux semaines.

S'il n'y a pas d'autre remarque, je signalerai que Mme Ine Somers montre l'exemple, puisque sa question n° 17089 est retirée.

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

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

01.01 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, op donderdag 5 november werd er bij het spoor gestaakt. Gezien het aantal treinen dat reed, kunnen wij stellen dat de actie een groot succes was.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, hoe evalueert u de treinstaking?

Ten tweede, wat is de huidige stand zaken in het sociaal overleg?

Ten derde, bestaan er cijfers over de kostprijs van de stakingsactie voor de samenleving in het algemeen en de NMBS in het bijzonder?

Ten vierde, hoe werd de staking door het personeel opgevolgd? Hebben er zich werkwilligen aangemeld? Zo ja, hoeveel?

01.02 Minister Inge Vervotte: Ik kan u alleen maar de informatie meegeven, waarover ik zelf beschik. Er hebben 9 476 personeelsleden gestaakt.

U vraagt mij de kostprijs daarvan. Het is voor mij natuurlijk heel moeilijk om die te berekenen, aangezien wij niet over alle gegevens beschikken. Het is moeilijk om de totale kostprijs van een stakingsactie te berekenen, zeker door de impact van de spoorwegen. Ik kan u daarop dus geen adequaat antwoord geven.

Wat het sociaal overleg zelf betreft, ik zal daarop dieper ingaan in mijn antwoord op de vragen over B-Cargo, die later nog aan bod zullen komen. Ik kan u nu alvast meedelen dat er blijvend inspanningen worden geleverd om via het sociaal overleg naar oplossingen te zoeken. Het sociaal overleg heeft geduld en tijd nodig. Iedereen weet dat. Wij hebben duidelijk de richting aangegeven. Die richting is ook aangegeven door het dossier dat ik op Europees niveau heb ingediend. Ik zal straks verdere toelichting geven bij alle stappen die zijn gezet.

Het standpunt dat ik eerder in de plenaire vergadering heb ingenomen, namelijk dat het sociaal overleg uitgeput diende te worden, blijft actueel. Het overleg is momenteel aan de gang.

01.03 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u tijdens de volgende vragen verder daarop zult ingaan. Ik meen dat het interessant zou zijn om een idee te hebben – ik begrijp dat het moeilijk is om dadelijk hierop te antwoorden – van de impact van zo'n staking. Een staking heeft, afhankelijk van de opvolging, een kostprijs voor de samenleving. Ik meen dat het belangrijk is om dat mee in beschouwing te nemen op het ogenblik dat er gestaakt wordt.

Ik begrijp dat u in onze commissie daarop niet volledig kunt antwoorden, maar voor een parlementslid is dat wel belangrijke informatie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vais tenter de synthétiser cette première question qui est assez longue.

Les conditions de voyage, notamment sur la ligne 96, se sont fort dégradées ces derniers temps. Ma question date du 25 novembre 2009 et, malheureusement, depuis lors, cela ne s'est pas vraiment amélioré, notamment en raison des conditions climatiques.

Je m'intéresse ici plus particulièrement à la problématique des trains à double étage pour lesquels on nous avait promis monts et merveilles. Ils sont effectivement en grande partie très avenants. Toutefois, il faut bien constater qu'eux aussi sont victimes de pannes de toutes sortes, outre le fait que la SNCB ne semble pas toujours pouvoir disposer d'une capacité de traction suffisante pour leur mise en service. Cette situation ne touche d'ailleurs pas uniquement la région du Centre en province du Hainaut. De nombreuses lignes rencontrent les mêmes problèmes.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire sur quels critères ont été choisis les nouveaux trains à double étage? Leur fiabilité, censée apporter plus de confort, a-t-elle correctement été appréciée? L'entretien du matériel est-il régulier et la réparation du matériel est-elle durablement assurée? La suppression de centres d'entretien est-elle la cause d'avaries de plus en plus importantes sur le matériel ferroviaire? La SNCB ne peut "noyer le poisson" avec des excuses, comme elle le fait de temps en temps, et avec des explications sur la base de statistiques globales qui n'ont aucune signification, puisqu'elles tiennent compte des trains hors heures de pointe qui sont plus susceptibles d'être à l'heure.

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

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, la forte augmentation des retards

causés par des avaries au matériel est effectivement observée depuis la mise en service des voitures à double étage M6. Il convient de remarquer que l'achat de ces voitures a été fait sur la base d'une consultation du marché européen.

Le cahier des charges pour l'achat du matériel prévoit des critères de fiabilité exprimés en nombre de pannes admises. Le suivi de garantie mis en place résulte de l'expérience acquise par la SNCB sur d'autres dossiers d'achat de matériel roulant. Il comprend un enregistrement de toutes les avaries dans une base de données, une analyse de la base de données par les différentes parties et l'organisation de réunions de garantie régulières avec le constructeur. Cette organisation a permis de mettre en évidence un certain nombre de problèmes pour lesquels les constructeurs ont apporté une solution satisfaisante. Certaines améliorations sont encore en cours de généralisation.

La SNCB exécute l'entretien de son matériel roulant sur la base des instructions fournies par les constructeurs et sur la base de sa propre expérience. Actuellement, pour le transport des voyageurs, aucune suppression de centre d'entretien n'a été exécutée ni prévue.

Afin de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, la SNCB a mis en service un grand nombre de voitures à double étage, s'élevant actuellement à 405. La traction de ces trains est effectuée par les locomotives de type 27 datant de 1983.

Afin de pouvoir circuler avec des voitures à double étage modernes et réversibles, des adaptations importantes ont été exécutées sur les locomotives de type 27. Ce matériel est très sensible à des avaries passagères et doit être suivi de très près. Actuellement, la SNCB augmente le nombre de trains composés de voitures à double étage. À l'avenir, la SNCB prévoit l'utilisation de nouvelles locomotives T18 pour la traction de ces trains. Des améliorations interviendront dès 2010.

Les motifs justifiant la suppression partielle ou complète d'un train peuvent être divers: la voie est obstruée à la suite notamment d'un accident, d'un incident, par les autorités judiciaires, à la suite d'un acte de malveillance (vol de câbles) ou d'un acte de désespoir.

La capacité de l'infrastructure peut être réduite suite à des avaries qui lui sont propres: défaut à la voie, bris de caténaires, avarie de la signalisation, etc.; en cas de circonstances atmosphériques extrêmes: du givre important sur les caténaires empêchant la captation du courant de traction, des tempêtes et du gel sévère provoquant des avaries à la voie ou à des caténaires.

Pour tous les trains qui sont entièrement ou partiellement supprimés, le motif de la suppression est toujours connu. Ces données sont rigoureusement tenues à jour. Lorsque la cause de la suppression n'est pas immédiatement évidente, elle n'est définitivement établie qu'après enquête et concertation avec les différentes sociétés du groupe SNCB. Lors du deuxième trimestre de 2009, 2,2 % des trains ont été supprimés.

En ce qui concerne l'incident auquel vous faites référence, à défaut de précisions quant au jour des faits décrits, il est difficile d'en expliquer exactement les causes.

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

Les conditions de dédommagement de la clientèle en cas de retard ponctuel ou récurrent et la procédure requise font l'objet d'un accord entre la SNCB et l'État, acté dans le contrat de gestion. La procédure semble peut-être complexe mais elle nécessite aussi des garanties contre la fraude éventuelle par une consultation facile des retards des trains.

Comme vous le savez, la ponctualité est, pour moi, une priorité absolue. La fiabilité du matériel ferroviaire est un des aspects importants dans cette problématique. J'interviendrai auprès des responsables pour que les améliorations nécessaires soient apportées. Ce point a été explicitement repris dans ma note de politique générale présentée en novembre dernier.

Comme vous le savez, beaucoup d'investissements dans le matériel roulant sont selon moi nécessaires et seront bientôt consentis.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie et je suis très content que vous soyez revenue aux manettes de la SNCB, entre autres.

En effet, il n'est pas évident de gérer une SNCB dont le nombre de voyageurs augmente constamment, plus de 200 millions.

Comme vous l'avez signalé, les voitures à deux étages apportent vraiment un plus, mais les locomotives doivent être adaptées. Les investissements doivent donc également suivre ce mouvement. Vous pouvez compter sur notre appui le plus total en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, à la suite du déraillement d'un train en gare de Mons le jeudi 19 novembre 2009 vers 23 h, le trafic entre Saint-Ghislain et Mons a été fortement perturbé pendant plusieurs jours. Les navetteurs partant de Saint-Ghislain/Quiévrain se sont donc déportés sur les parkings de la gare de Mons, afin de pouvoir se rendre à leur travail en train. Il en est bien évidemment résulté une sous-capacité des parkings navetteurs montois à absorber ce surplus de véhicules.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire ce que prévoit la SNCB Infrabel pour faire face à ce genre de situation consécutive à une avarie ferroviaire?

Outre les difficultés à trouver une place, se pose, pour les Montois et les navetteurs venus d'autres entités, la nécessité de recourir à des places à durée limitée avec le risque de se voir, en plus, verbaliser par la police.

La SNCB a-t-elle pris contact avec les autorités en charge du contrôle des disques bleus et autres tickets de stationnement, afin qu'en cette période consécutive à un accident, une lecture beaucoup plus souple des situations de stationnement soit adoptée par les services de contrôle des stationnements?

Les navetteurs dans cette situation sont-ils en droit de demander la prise en charge par la SNCB de tout procès-verbal dû à ce transfert de navetteurs depuis les communes situées au-delà de l'accident?

Pourquoi en de telles circonstances la SNCB ne met-elle pas en place des navettes bus entre les parkings navetteurs des communes pénalisées et la gare la plus immédiatement accessible? Cela permettrait de maintenir le parc de stationnement dans les communes en question, sans risquer de voir s'engorger démesurément les parkings de la première gare opérationnelle à proximité.

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, dans le cas du déraillement dramatique d'un train en gare de Mons le 19 novembre dernier, la SNCB a assuré, durant toute l'amplitude de l'obstruction de la ligne, l'acheminement de ses voyageurs par autobus entre les gares concernées, à savoir entre Mons et Saint-Ghislain d'une part, et entre Mons et Quévy, d'autre part.

En outre, des navettes de train ont également circulé entre Quiévrain et Saint-Ghislain, ainsi qu'entre Lille, Tournai et Saint-Ghislain.

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

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Je ne ferai pas d'autres commentaires car votre réponse me satisfait.

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

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

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

04.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben blij mijn vragen terug aan minister Vervotte te kunnen stellen. Het kader waarin zulks gebeurt is aangenamer en het lijkt mij ook vruchtbaarder dan in het verleden.

Mevrouw de minister, mijn vraag betreft de folder *De Post Vakantiegenoegens*. Ik vond het de moeite de aandacht hierop te vestigen, zonder te overdrijven, want de nederlandstalige werknemers van De Post kregen onlangs het bericht dat de stad Istanbul "bevrijd" is. Dat is natuurlijk goed nieuws, maar het was een vertaling van "un voyage gratuit". In de folder wordt "pour la première personne: gratuit" in het Nederlands vertaald door "de eerste bevrijde persoon".

De Post bood blijkbaar ook een reis van vier dagen en drie nachten aan naar Istanbul voor de prijs van nul euro voor de eerste persoon. Ik wil niemand op slechte gedachten brengen, maar dit leek mij toch wel geweldig "gratis". Voor bepaalde periodes werd dan weer wel een supplement gevraagd.

Ik wil dit allemaal wel relativeren, want ik maak ook wel fouten in het Frans.

Mevrouw de minister, wie is verantwoordelijk voor een dergelijke vertaling? Hoe kan De Post de verdeling van dit soort folders tolereren? Is al bekend of dat inderdaad een succesvolle operatie was?

Wat betreft de "eerste bevrijde persoon", vraag ik mij af of het wel goed is dat door De Post op die manier promotie wordt gemaakt, als was het een reisagentschap?

04.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, alvorens in te gaan op de vraag is het belangrijk volgende informatie te geven.

U weet dat De Post geen deel meer uitmaakt van de omgevormde vzw en ook niet meer bijdraagt tot de financiering ervan. Sinds 1 juli 2009 beheren vakbonden de vzw en bepalen zij de toetredingsmodaliteiten en de tussenkomsten ten gunste van betrokken gepensioneerden, dit allemaal zonder tussenkomst van De Post. Ik geef dit even mee maar ik zal u toch de informatie die mij verstrekt werd ook meedelen.

De Post deelt mij mee dat het hier gaat om een folder die is verspreid door de Sociale Dienst voor Gepensioneerde Werknemers van De Post. PENSOC is onafhankelijk en valt dus ook niet onder de toepassing van de wetgeving met betrekking tot het gebruik van talen in bestuurszaken.

De volgende inlichtingen werden mij verstrekt. De folder in kwestie bevat een aanbieding die rechtstreeks uitging van het reisbureau Tom Travel en waarin De Post niet tussenkwam. De vertaling geleverd door het reisbureau werd onzorgvuldig nagelezen en de verantwoordelijken werden hierop gewezen en gevraagd daar in de toekomst meer aandacht aan te besteden. Uiteraard betreurt men ook het incident.

04.03 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord en hoop dat het signaal inderdaad duidelijk genoeg is zodat men daar in de toekomst met de nodige zorgvuldigheid mee zal omgaan.

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

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

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

sur "la brochure PENSOC" (n° 17270)

05.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, deze vraag ligt een klein beetje in dezelfde lijn.

In de brochure *PENSOC* van de sociale dienst van De Post lezen wij op de eerste pagina dat, zoals in de vorige nummers, de namen alfabetisch staan en het aanhechtingskantoor is vermeld in de taal van het Gewest waarin het ligt. Het is te betreuren dat wij bij verschillende namen de naam van een persoon lezen, de functie in het Nederlands en vervolgens Bruxelles-X of zelfs Bruxelles-Parlement européen. De Post ziet Brussel blijkbaar als eentalig Franstalig.

Ik wou vragen om dit te corrigeren, het taalbeleid consequent toe te passen en in de toekomst ook oog te hebben voor dergelijke details.

05.02 Minister Inge Vervotte: Ik dien hierop uiteraard in dezelfde trend te antwoorden, maar ik zal er misschien nog bij onderstrepen dat De Post alle respect opbrengt voor de taalwetgeving. Ik wil dit zeker en vast onderstrepen. De Post is niet meer betrokken in deze vzw. Het is een onafhankelijke vzw. Het is belangrijk voor u om te weten dat die onafhankelijke vzw niet onder de toepassing valt van de wetgeving met betrekking tot het gebruik van talen in bestuurszaken. De Post vallen hier wel onder en zij onderstrepen dat zij zich daar zeker aan houden.

Het gaat hier duidelijk opnieuw om een onzorgvuldigheid. Ik denk dat het belangrijk is dat wij hierop blijven wijzen. Wij kunnen alleen maar om extra aandacht vragen. Onze tussenkomst kan zich enkel daartoe beperken.

05.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, *post factum* vind ik dat wij daarvoor respect moeten hebben, maar *ante factum* hoop ik dat dit respect in acht zal worden genomen bij eventueel volgende publicaties.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

06.01 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je souhaiterais faire le point avec vous sur le dossier du RER. Je considère ce projet comme capital pour résoudre les problèmes de mobilité de et autour de Bruxelles. En octobre 2008, Infrabel a lancé une étude pour examiner toutes les jonctions possibles, notamment la jonction Nord-Midi et réduire les possibilités de deux ou trois scénarios dans les douze à dix-huit mois.

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

Par ailleurs, en ce qui concerne le matériel roulant, vous aviez annoncé l'entrée en négociation finale avec Siemens pour une commande d'1,4 milliard d'euro. Ce matériel entrerait en service à partir de 2011. D'une part, du matériel neuf, s'il est fiable, est une bonne nouvelle puisqu'il y aura moins de pannes mais, d'autre part, il ne permettra pas de résorber les retards si les lignes sont saturées.

Madame la ministre, quelles sont les options envisagées par Infrabel et la SNCB pour éviter la saturation du réseau ferroviaire à Bruxelles? Dispose-t-on déjà des conclusions des études annoncées en octobre 2008? Qu'en est-il de la jonction Nord-Midi? Par ailleurs, la livraison de matériel roulant par Siemens est-elle toujours prévue dans les délais annoncés? La construction de ces véhicules se ferait-elle en collaboration avec l'usine Bombardier de Bruges qui, dans le cadre du marché public européen lancé pour ce marché, était le second soumissionnaire retenu? Enfin, qu'en sera-t-il du coût et du déficit d'exploitation?

06.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Bue, Infrabel est très soucieuse d'améliorer la capacité du

réseau ferroviaire dans et autour de Bruxelles, afin de faire face à l'accroissement de la demande.

Plusieurs projets de longue haleine sont en cours de réalisation ou vont démarrer dans les prochains mois: une mise à quatre voies de la ligne 50A venant de Gand à Bruxelles sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale entre Anderlecht et Bruxelles Midi; la mise à quatre voies de la ligne 161 venant de Namur à Watermael-Boitsfort et Etterbeek; la réalisation de la liaison Schuman-Josaphat en tunnel, afin d'améliorer sensiblement la desserte de l'est de Bruxelles et de créer une liaison performante entre le quartier européen et l'aéroport de Bruxelles National et, enfin, l'adaptation des zones d'entrée des gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, afin de faciliter l'entrée en même temps que la sortie de ces gares et afin de rééquilibrer le trafic dans les trois pertuis de la jonction Nord-Midi.

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

À la fin du premier semestre 2010, Infrabel annoncera des conclusions relatives au schéma directeur des infrastructures quant à l'option de tracés en vue du renforcement, de l'adaptation ou de la création de liaisons ferroviaires et de l'entrée ou de la sortie des gares répondant aux besoins établis. Ensuite, vers la fin de l'année 2010, Infrabel formulera des propositions relatives au design des constructions ferroviaires, y compris architecturales, à programmer en tenant compte de leur intégration au milieu urbain.

Il est à noter que depuis le 14 décembre 2009, les points d'arrêt Bruxelles-Ouest et Simonis sont desservis. La desserte de ces deux points d'arrêt permet d'augmenter le nombre de trains de et vers Bruxelles sur la jonction Nord-Midi, déjà saturée à certains moments de la journée.

En attendant la mise en service du réseau RER, la SNCB a acquis du matériel voyageurs à deux niveaux, ce qui a permis d'augmenter sensiblement le nombre de places assises, notamment pour les trains circulant dans la jonction Nord-Midi. La livraison des automotrices RER s'échelonne sur la période 2011-2015. Le constructeur n'a pas fait état de retards pour l'instant. Le fournisseur classé deuxième était la firme Alstom.

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

06.03 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses complètes. Nous allons devoir rediscuter du déficit après 2012 alors que nous savons que la majeure partie du réseau ne sera mise en place qu'après cette date. Il y a donc pas mal d'inquiétudes sur la prise en charge de ce déficit alors que ce projet est en route depuis de nombreuses années.

06.04 Inge Vervotte, ministre: Nous travaillons toujours de la sorte. Nous avons des projets mais l'engagement budgétaire est toujours repris dans le contrat de gestion. Je n'ai aucune base légale pour faire autrement. Quoi qu'il en soit, le cadre politique est très clair et le prochain contrat de gestion devra être à la hauteur des ambitions. Tout le monde est conscient de l'importance de ce dossier et s'engagera pour le faire aboutir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

07 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation de murs antibruit le long des voies de chemin de fer" (n° 17372)**

- **Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire" (n° 17835)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het optrekken van geluidsschermen langs de spoorwegen" (nr. 17372)**

- **mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast ten gevolge van het spoorverkeer" (nr. 17835)**

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, suite à une directive européenne, une carte du bruit a été réalisée par la Région wallonne le long de ses grands axes ferroviaires sur 132 km.

Les résultats tardivement publiés indiquent que plus de 4 000 personnes sont exposées à un niveau de bruit supérieur à 75 dB sur une durée de 24 heures de passage des trains. Pour un niveau sonore situé entre 55 et 59 dB, la population dérangée par le train s'élève à environ 28 000 personnes. Les experts ont également mesuré le bruit auquel sont exposés les riverains durant la nuit seulement. Et ici, les constats indiquent qu'environ 2 500 personnes sont soumises à un niveau de bruit de plus de 70 dB.

Déjà, il serait intéressant de savoir si ce niveau de décibels est indiqué aux seuls passages des trains ou si le taux mesuré au passage du train est ensuite divisé sur le temps total d'une journée, auquel cas le résultat serait nettement sous-estimé lors du passage des trains.

Les lignes ferroviaires produisant le plus de nuisances sonores sont une dizaine dont la ligne 34 (Liège Palais-Liers), la ligne 40 (Bressoux-Ans), la ligne 96 à hauteur de Braine-le-Comte – ce qui me préoccupe tout particulièrement –, la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles), la ligne 125 (Angleur-Seraing), la ligne 130 (Charleroi-Namur) ainsi que la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies-Gembloux) avec un trafic de près de 60 000 trains par an.

Une des solutions proposées est le changement du matériel utilisé par la SNCB. En la matière, les nouveaux équipements acquis par la SNCB ont-ils aussi été choisis en tenant compte de ce critère? Ce critère sera-t-il pris conséquemment en compte à l'avenir? Ma collègue Valérie De Bue vient de parler des voitures de RER.

Une autre solution consiste aussi à édifier des murs antibruit. L'argument du coût comme des difficultés matérielles à les réaliser sur des sites déjà en exploitation, argument qui explique peut-être le silence de la Région wallonne, semble être à relativiser si, comme le dit l'enquête, seules 600 habitations sont touchées.

D'ailleurs, madame la ministre, comment se fait-il que ce soit la Région qui soit concernée par le dossier pour des murs concernant le trafic de la SNCB et des murs à réaliser sur les emprises ferroviaires?

L'argument du coût pourrait d'ailleurs être positivement retourné en réalisant des murs antibruit photovoltaïques, murs à peine plus coûteux que des murs antibruit en verre, permettant ainsi à la SNCB de générer des rentrées financières. Des murs de ce genre ont déjà été réalisés dans le Nord-Pas-de-Calais, subventionnés d'ailleurs par l'Europe qui, soit dit en passant, demandait un plan d'action pour la réduction des nuisances sonores pour 2008, ce qui montre l'urgence à se mobiliser en la matière.

Madame la ministre, des études ont-elles été menées à ce sujet, des contacts ont-ils été pris? Ce serait un bon moyen de soutenir nos entreprises du photovoltaïque, fortement ébranlées – au moins en Région wallonne – par la suppression des primes à l'installation des panneaux photovoltaïques par les particuliers.

07.02 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, volgens dezelfde studie blijken 4 000 Walen in de omgeving van een spoorlijn te wonen en gedurende een periode van 24 uur blootgesteld te worden aan een geluidsniveau van meer dan 75 decibel. Volgens Europa zou er tegen 18 juli 2008 een actieplan moeten zijn uitgewerkt om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken.

Mevrouw de minister, kunt u de cijfers bevestigen? Is er een actieplan? Welke maatregelen stelt u voor om de geluidshinder te beperken? Hoe is de situatie in Vlaanderen en Brussel? Zijn daarover ook cijfers beschikbaar?

07.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, in België is de uitvoering van de desbetreffende Europese richtlijn de verantwoordelijkheid van de regionale overheden. In een eerste fase werden langsheen de spoorlijnen met meer dan 60 000 treinen per jaar geluidskaarten opgesteld. De NMBS-groep verleende zijn medewerking door de gegevens over de situering van de baanvakken, de kenmerken van de spoorweginfrastructuur en het aantal en type treinen per periode van het etmaal ter beschikking te stellen.

Les autorités régionales doivent ensuite établir un plan d'action, qui sera préparé en concertation avec le secteur ferroviaire.

Pour plus de détails sur les résultats et sur les autres obligations relatives à l'application de cette directive, je vous prierai de contacter les instances régionales concernées.

Zonder op de inhoud van de genoemde actieplannen vooruit te lopen, kan ik wel al mededelen dat het treinmaterieel voortaan aan strenge geluidsnormen moet voldoen. Sinds 2006 is de beschikking betreffende technische specificaties voor interoperabiliteit inzake subsystemen rollend materieel, geluidsemissies van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem van toepassing. De bedoelde normen zijn enkel van toepassing op nieuw treinmaterieel of op bestaand, omgebouwd materieel, indien de ombouw een nieuwe homologatie vereist.

Par le renouvellement systématique du matériel roulant, les émissions sonores diminuent.

Actuellement 17 % du matériel ferroviaire de la SNCB pour le trafic voyageurs est du type silencieux et satisfait dès lors aux normes de bruit européennes. Du fait de l'afflux de 305 automotrices RER et de l'afflux supplémentaire de voitures à double étage de type M6, ce pourcentage atteindra presque 40 % en 2015.

Het reduceren van het geluid van de goederentreinen vergt voornamelijk Europese maatregelen. Zeker in de huidige economische context is een aanpassing van het goederenwagenpark slechts mogelijk, indien dat geen extra kosten veroorzaakt voor de spoorwegoperatoren of de wagoneigenaars. U weet hoe moeilijk de situatie van het goederenvervoer is.

Pas als een groot deel van de in Europa gebruikte interoperabele goederenwagens geluidsarmer zal zijn, zal een reductie met 8 à 10 decibel haalbaar zijn. Daartoe moeten in alle lidstaten gelijkaardige maatregelen worden genomen.

En général, il a été démontré qu'il est beaucoup plus rentable de réduire le bruit à la source que de construire des murs et des bermes antibruit aux endroits où les voies traversent des zones résidentielles mais là où Infrabel construit de nouvelles voies ou élargit le chemin de fer existant, les mesures sont prises afin de limiter à la valeur demandée dans les études d'incidence du projet.

Des écrans antibruit en verre sont à éviter à tout prix le long des voies de chemin de fer. Ils sont sur le plan acoustique totalement inefficaces du fait du rebondissement du bruit entre l'écran et la paroi du train. De plus, de tels écrans attirent le vandalisme et les graffitis en particulier et occasionnent de la sorte une dégradation de l'espace public autour des lignes de chemin de fer. Pour des raisons similaires, il ne nous semble pas intéressant de combiner des écrans antibruit avec des panneaux solaires.

De plus, la faible hauteur de ces panneaux et l'ombrage occasionnés par des maisons ou la végétation à proximité réduiraient sensiblement la rentabilité énergétique et financière.

07.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Je suis convaincu par ses propos.

Je crois qu'il ne faut pas oublier un élément. C'est qu'en plus des voitures voyageurs, il y a les trains marchandises. J'habite à 70 mètres d'une gare. Je peux confirmer qu'un gros effort a été consenti au niveau bruit mais les trains marchandises, eux, font encore beaucoup plus de bruit. Je suppose que des améliorations seront également réalisées.

07.05 Inge Vervotte, ministre: On sait qu'il faut prendre d'autres mesures, placer d'autres panneaux. En ce qui concerne le trafic marchandises, nous avons une politique différente.

07.06 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Ik had nog een vraag waarop u geen duidelijk antwoord hebt gegeven. Misschien kunt u ze nu niet onmiddellijk beantwoorden, maar dan kunt u dat misschien schriftelijk doen. Zijn er al cijfers bekend van analyses met betrekking tot geluidsoverlast die werden gemaakt in Vlaanderen en Brussel?

07.07 Minister Inge Vervotte: Ik heb daar een antwoord op gegeven in de zin dat het de verantwoordelijkheid is van de gewesten. Die cijfers moet u dus bij die overheden opvragen. Ik heb al een beetje vooruitgelopen op de medewerking die wij daaraan verleend hebben. De actieplannen en dies meer behoren tot de verantwoordelijkheid van de gewesten. Het behoort hun dan ook toe om daarover te communiceren. Ik heb geantwoord op de vragen, voor zover ze onze verantwoordelijkheid betroffen.

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

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

08 **Samengevoegde vragen van**

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

08 **Questions jointes de**

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

La question n° 17397 de M. De Potter est retirée; la question n° 17938 de Mme Musin est transformée en question écrite.

08.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over het winterplan bij de NMBS. Vorig jaar in januari werden hierover reeds vragen gesteld in de commissie en in de plenaire vergadering. Wij stelden toen immers vast dat bij de eerste winterprik het verschil met andere landen en de gevolgen op het spoor vrij groot waren. Daarom stel ik volgende vragen, omdat wij medio december vaststelden dat er deze winter opnieuw problemen waren met de winterprik en dat er gevolgen waren voor de spoorweginfrastructuur.

Wat zijn de krachtlijnen van het winterplan? Werd dat vorig jaar opgesteld? Welke maatregelen zijn er genomen?

Wat was de kostprijs van de maatregelen die genomen zijn om de treinen te laten rijden tijdens het winterweer?

Hoeveel manschappen werden ingeschakeld?

Hoeveel treinen werden er afgeschaft ten gevolge van de extreme koude? Een aantal collega's zal waarschijnlijk ook mails gekregen hebben omtrent het afschaffen van een aantal treinen en de gevolgen van de vertragingen.

Mijnheer de voorzitter, mijn tweede vraag heeft een iets andere teneur. Ze gaat over een initiatief dat genomen werd in Nederland.

In Nederland is er tijdens het winterweer een initiatief genomen, dat "het zoutkaartje" werd genoemd, wat ik een mooie naam vind.

08.02 Minister Inge Vervotte: Omdat ze slecht bezig zijn.

08.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, wij gaan straks praten over de rekeningen. Zult u dat dan nog zeggen?

Het doel van dat zoutkaartje is tweërlei.

Het is er enerzijds om de reizigers die gedupeerd geweest zijn tijdens dit winterweer, enigszins een compensatie te geven tijdens de daluren, dat laatste is belangrijk. Men stelde immers vast dat men onvoldoende capaciteit had. Anderzijds besliste de overheid in een aantal Nederlandse provincies om automobilisten van het wegverkeer weg te halen, vanwege de onveiligheid. Zij konden dan de trein nemen tegen een verminderd tarief. Het doel was dus tweërlei. Enerzijds was er dus de compensatie, maar anderzijds was het ook ter wille van de veiligheid, vanwege het slechte wegdek.

Mevrouw de minister, bent u bereid te onderzoeken of een soortgelijk initiatief ook kan genomen worden in België?

08.04 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-groep bereidt zich natuurlijk elke winter voor op mogelijke problemen als gevolg van winterse omstandigheden. Jaarlijks wordt een hulpplan geactualiseerd op basis van de ervaringen tijdens de vorige winter. Dit plan voorziet erin dat in de grote spoorwegcomplexen — zoals de Brusselse stations — enkele voorkeurreiswegen worden bepaald die voor het geheel van de trafiek worden gebruikt, dit om te vermijden dat er wissels moeten worden verlegd. Dit houdt een sterke vermindering van de beschikbare spoorcapaciteit in, en bijgevolg ook van het vervoersaanbod.

De cruciale wissels van het net zijn allemaal uitgerust met wisselverwarming. Op basis van de evaluatie van de incidenten van de voorbije jaren wordt dan ook, waar nodig, tijdig bijkomende wisselverwarming aangelegd. Het bericht “voorziene sneeuw” regelt dan de extra interventies door het personeel, zowel voor het vrijmaken van de sporen en de wissels als voor het vrijmaken van de trappen en de perrons. Dit bericht wordt jaarlijks voor de winterperiode geactualiseerd en de voorbije weken werd dit personeel dan ook meermaals ingeschakeld.

Voor de opvolging van het materieel en voor de uitvoering van de bewaking tijdens vorstperiodes, werd een nieuwe organisatie op punt gesteld. Daarvoor werden bestaande onderrichtingen aan het personeel geactualiseerd en in overeenstemming gebracht met de huidige organisatie van de NMBS. Dit moet ertoe leiden dat onafhankelijk van de temperatuur het materiaal permanent ritvaardig gehouden wordt.

Bij te verwachten hoge luchtvochtigheid wordt er steeds een bericht “condensatiegevaar” verspreid, zodat men preventieve maatregelen kan nemen om defecten aan het rollend materieel te voorkomen. De motoren van de locomotieven en de motorstellen moeten dan vroeger gestart worden. Hiervoor moet in extra personeel worden voorzien. Er wordt een weerbericht verspreid bij te verwachten vrieskou. Dit dient om preventieve beschermingsmaatregelen te nemen voor het rollend materieel.

Voorts werden er ook tests uitgevoerd met een speciaal daartoe uitgeruste locomotief om de gevolgen van ijzelvorming op de bovenleidingen te beperken.

Om de betrouwbaarheid van het materieel te verhogen werden ook aan de voertuigen wijzigingen aangebracht. Zo gebeurde er onder andere een optimalisatie van de controlecircuits voor de detectie van de oliecirculatie van de transformatoren van de locomotieven T13. Deze waren oorzaak van belangrijke problemen tijdens de voorbije strenge vorstperiode. Ook werd de verwarming van de koppeling van de locomotieven 27 verbeterd.

Een consigne regelt de samenwerking met de regionale busmaatschappijen ingeval van pannes. Het bepaalt in welke gevallen er een beroep kan worden gedaan op de regionale busmaatschappijen en hoe deze gecontacteerd kunnen worden. In geval van nood kan worden overgegaan tot het opvorderen van bussen.

Voor het geval De Lijn of TEC niet over voldoende middelen kan beschikken om hulp te bieden, zijn er ook afspraken gemaakt met een aantal privébusmaatschappijen om de reizigers alsnog op hun bestemming te kunnen brengen.

Het winterplan heeft zijn deugdelijkheid wel degelijk bewezen. De voorbije weken heeft de NMBS-groep meermaals van dit plan gebruik gemaakt en ook het nodige personeel ingezet.

Nu volgt een deel van mijn antwoord in het Frans, omdat het een samengevoegde vraag betrof.

Pour le mois de décembre 2009, les chiffres ne sont pas encore disponibles intégralement et ne me permettent de répondre que partiellement. Durant la semaine du 14 au 20 décembre 2009, 46 959 minutes de retard ont été enregistrées.

In de week van 14 december tot 20 december bedroeg het stiptheidscijfer zonder neutralisatie 75,3 %, van 21 december tot 27 december 88,2 % en van 28 december tot 3 januari 94 %. Die cijfers zijn globale cijfers. Daaruit kan natuurlijk niet worden afgeleid hoeveel treinen vertraging opliepen als gevolg van het winterweer.

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

S'agissant du matériel, les causes principales des pannes et des retards sont les suivantes:

- Des infiltrations de neige dans les différents coffres posés sur les véhicules – ce qui provoque des courts-circuits et de graves avaries. C'est le cas des moteurs, des convertisseurs et des cabines à haute tension.
- Une accumulation de neige en grande quantité entre les mécanismes de commande: portes, marche-pieds, freins et attelages entre les véhicules.
- Le gel des pantographes et l'usure prématurée des appareils de contact en raison de la présence de givre sur les caténaires.
- Le gel des circuits pneumatiques.

In de week van 14 december tot 20 december werden er 746 treinen geheel of gedeeltelijk afgeschaft, van 21 december tot 27 december waren dat er 442, en van 28 december tot 3 januari 215 treinen. Opnieuw gaat het om globale cijfers. Hoeveel van die afschaffingen specifiek te maken hebben met het winterweer, kan niet uit die cijfers worden afgeleid.

De vraag over de diensten die de NMBS in september lanceerde is niet aan bod gekomen, ik zal daar dus niet verder op ingaan.

Ik kom nu tot de vragen over Nederland. De negatieve weerslag van de weersomstandigheden op het binnenlands treinverkeer in december 2009 was in België minder groot dan in Nederland. Er moet toch gezegd worden dat er in Nederland bijna geen treinen reden. Als wij het verschil in aanpak bekijken tussen de Belgische Spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen, dan denk ik dat wij toch kunnen stellen dat de Belgische Spoorwegen echt aangetoond hebben dat zij ook in moeilijke omstandigheden in staat zijn om zo goed als mogelijke resultaten te leveren, met de beperkingen waarmee zij ook zitten.

Daarbij wil ik nog eens expliciet het personeel danken, dat daar echt heel wat inspanningen toe heeft geleverd, verlofdagen heeft opgeofferd en andere meer. Het is altijd de periode waarin iedereen met zijn voetjes in de fauteuil ligt, bij wijze van spreken, of aan het feesten is, maar dit geldt natuurlijk niet voor iedereen. Dit geldt niet voor cafébazen, maar ook niet voor onze mensen van de spoorwegen. Zij moeten heel veel overuren kloppen. Dat zijn altijd zware, kritieke periodes, ook voor het personeel, dus ik wil het personeel ervoor danken.

Wij blijven natuurlijk alert en blijven lessen trekken. Ik heb ook gesprekken gevoerd met veel mensen, die dan klagen over de spoorwegen. Ik begrijp natuurlijk ook wel dat elke trein die afgeschaft wordt, er een te veel is. Als men daar staat op dat perron, dan is men natuurlijk malcontent. Men wil informatie.

Over informatie hebben wij hier al vaker gediscussieerd. Ik denk dat de NMBS en Infrabel daartoe ondertussen al heel wat inspanningen hebben geleverd.

Wij moeten echter blijven beseffen dat wij te maken hebben met materieel. Ik vergelijk het met een auto die een week stilstaan. In radioberichten wordt dan aangekondigd dat er pannes zullen zijn; en dat men er zich op moet voorbereiden niet met een lege batterij te staan. Iedereen heeft daar een of ander begrip voor. Wij hebben te maken met materieel van zeer complexe aard. Er worden heel wat inspanningen geleverd. Zo worden er verwarmers gebruikt op de wissels. Een aantal voorbeelden daaromtrent heb ik al gegeven. Dan kunnen wij toch vaststellen, ondanks al de moeilijkheden waarmee men te kampen heeft, dat men in het opzet toch goed geslaagd is. Zeker in het begin vindt de implementatie plaats van alle aangelegenheden.

Toch stellen wij een echte verbetering vast, ook al zijn de weersomstandigheden moeilijk gebleven. Men heeft duidelijk kunnen aantonen dat dit winterplan toch wel zijn effecten resulteert.

Tijdens die periode werd het compensatiesysteem van treinvertragingen bij de NMBS niet opgeheven. De klant had dus de mogelijkheid om, zoals gewoonlijk, de vertragingcompensatie aan te vragen. Het gaat niet om een specifieke compensatie, wel de algemene compensatie.

De NMBS is niet van plan om een bijkomend tariefproduct van het type "zoutkaartje" in te voeren. Trouwens, met al het zouttekort, zou ook dat na verloop van tijd zijn waarde verliezen, denk ik. Het tarievgamma is ruim en biedt de klant alle gelegenheid om een voordelig product te vinden. Vanuit het beleid heb ik momenteel ook niet de ambitie om zulke zaken te vragen of op te leggen aan de NMBS, of daarvoor in een bijkomende financiering te voorzien.

Wij moeten blijven uitgaan van uitzonderlijke situaties, waarbij wij voorbereid moeten zijn en het maximaal mogelijke moeten blijven doen. Wij moeten evenwel ook altijd de kosten-batenanalyse onder ogen blijven zien. Als wij kosten maken, moeten zij verantwoord zijn. Met het klimaattype dat wij in België kennen, moeten bijkomende kosten systematisch, goed en scrupuleus worden afgewogen, teneinde na te gaan of zij de meerwaarde kunnen verantwoorden.

08.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil mij zeker en vast aansluiten bij de woorden van dank aan het personeel, dat in ondankbare omstandigheden veel overuren heeft moeten kloppen. Het is terecht dat u dat in uw antwoord aanhaalt.

Mijn enige repliek is dat in Nederland de weersomstandigheden erger waren. Het idee om mensen gezamenlijk te vervoeren, leek mij op het vlak van de verkeersveiligheid een goed idee.

Sommige gemeenten hebben ook met mest gestrooid. Zoutkaartje vond ik evenwel een betere naam.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nummer 17398 van de heer De Potter is uitgesteld.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen naar Landen" (nr. 17404)
- mevrouw **Magda Raemaekers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verdwijnen van treinritten in Limburg" (nr. 17487)
- mevrouw **Magda Raemaekers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen Limburg-Brussel" (nr. 18423)

09 Questions jointes de

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

09.01 Magda Raemaekers (sp.a): Mevrouw de minister, als u het goedvindt, zal ik mijn twee vragen samen behandelen, aangezien ze bij elkaar aansluiten. Vorige maand werden de vroegste en de laatste intercitytrein tussen Hasselt en Landen afgeschaft. 's Ochtends gaat het om de trein die om 5 u 20 in Landen vertrekt en om 5 u 44 in Hasselt aankomt. 's Avonds gaat het om de IC-trein die om 22 u 31 in Hasselt vertrekt en om 22 u 56 in Landen aankomt. Het betekent dat de pendelaars die die treinen gebruiken om te gaan werken, niet meer met de trein of het openbaar vervoer op hun werk raken en zij geen andere mogelijkheid hebben dan hun wagen te gebruiken, want ook De Lijn biedt hiervoor geen alternatief. Of het nu om tien mensen gaat of meer maakt niet uit, dat maakt het verschil niet. Iedereen moet het openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Ik kom tot het tweede deel van mijn vraag. Mevrouw de minister, dagelijks trekken heel wat Limburgers naar de hoofdstad om er te werken. Velen onder ons, ook ik, gebruiken het openbaar vervoer. Ik kan u

verzekeren dat het de voorbije weken meer dan ooit een belevenis is. Dat ondervond ik aan den lijve. Door de vele vertragingen komen de reizigers steevast in de problemen door het missen van aansluitingen, met enorme vertragingen tot gevolg, zowel op de heen- als de terugreis. Sedert de nieuwe uurregeling in december werd ingevoerd, verliep het treinverkeer nog maar zelden normaal. Vertragingen van een half uur zijn schering en inslag.

Ik begrijp dat de weersomstandigheden er geen goed aan doen, maar we kunnen hier toch stilaan spreken van structurele problemen die niet meer onder een pak sneeuw bedekt mogen worden. Volgens de ACOD Spoor is het materieel een catastrofe. Het verkeert in een erbarmelijke staat. Voor de Limburgers is het dus huilen met de pet op. We worden dagelijks geconfronteerd met vertragingen en afgeschafte treinen, of het nu bar weer is of niet.

Mevrouw de minister, welk alternatief wordt er de Limburgse pendelaars geboden voor het traject Hasselt-Landen? Zijn er nog meer afschaffingen op komst voor Limburg?

Kunt u een overzicht geven van de vertragingen en afschaffingen van de treinen van en naar Limburg sinds de aanpassing van de dienstregeling op 13 december? Plant u bijkomend onderzoek naar die verbindingen naar aanleiding van de vele verzuchtingen van de reizigers?

09.02 Minister **Inge Vervotte**: De NMBS heeft inderdaad beslist om vanaf 13 december 2009 een beperkt aantal, weinig gebruikte, treinverbindingen af te schaffen. Daartoe behoren de twee treinen die u vermeldde.

Dat hebben wij ook naar aanleiding van de beheersovereenkomst aangekaart. Wij blijven de NMBS vragen om kostenefficiënt te werken, de stiptheid te verhogen, een lat die wij redelijk hoog leggen, het aantal reizigers constant te laten stijgen, in meer stopplaatsen te voorzien en hogere frequenties te verzorgen enzovoort. De NMBS heeft geargumenteed - en ik had daar ook begrip voor - dat zij aan al die vragen enkel tegemoet kan komen, als er ook mogelijkheden zijn om te managen en te reguleren.

Dit is een debat dat ik op gang heb getrokken: financieel, maar ook ecologisch, is het voor een samenleving soms niet meer verantwoord om lege treinen te laten rijden. In een doorverbinding, waarvoor de maatschappelijke kosten nog relevant zijn, is dat wel nog verantwoord. Zo niet moeten we moeilijke beslissingen durven te nemen. Het is natuurlijk extra hinderlijk voor de reizigers die er gebruik van maken.

We moeten de NMBS meer zien als een schakel in de mobiliteit. U verwees terecht naar het feit dat er dan naar de gewesten moet worden gekeken. Wat doet de Lijn? Daaromtrent moeten afspraken worden gemaakt.

Maatschappelijk, ecologisch, sociaal en financieel kan ik het niet meer verantwoorden om treinen te laten rijden waarop te weinig volk zit. Ten opzichte van de NMBS-groep heb ik mij bereid verklaard om die boodschap in het Parlement uit te dragen en te verdedigen.

Ik ga concreet in op uw vraag. Er is een capaciteitstekort op bepaalde lijnen tijdens de piekuren. De NMBS doet er alles aan om maximaal beschikbaar materieel in te zetten op de momenten dat het absoluut noodzakelijk is. Een trein inleggen is duur en vraagt ook het nodige personeel en materieel. Treinen met een zeer zwakke bezetting hebben een zeer lage kostendekkingscoëfficiënt en vormen een zware belasting voor het budget en zelfs voor het milieu. Ik vind het dan ook logisch dat treinen die amper reizigers vervoeren, worden afgeschaft als ze een besparing aan financiële middelen, personeelsinzet en materieel opleveren. Die kunnen beter op een efficiëntere manier voor capaciteitsproblemen op andere assen worden aangewend.

De vroegste trein Landen-Genk heeft een bezetting van gemiddeld vijf reizigers. De laatste trein heeft een gemiddelde bezetting van gemiddeld twaalf reizigers. Ter vergelijking, de vroegste trein tussen Landen en Hasselt had in oktober gemiddeld vijf reizigers, in mei zes reizigers, in juni vijf reizigers, in juli vijf reizigers, in augustus vier reizigers, in september zeven reizigers, oktober zes reizigers. Op de trein van 06 u 03 waren er in oktober twee reizigers, in mei twee reizigers, in juni drie reizigers, in juli drie reizigers, in augustus drie reizigers, in september drie reizigers. Ik denk dat het altijd over dezelfde drie reizigers gaat. In oktober hebben ze vriendjes meegebracht, want toen waren er vijf reizigers.

Het is juist dat er naast het bestaande aanbod van die verbinding geen alternatieven zijn. Zij moeten ofwel

terecht bij De Lijn, ofwel is het misschien een idee om de reizigers op te sporen en te carpoolen. Ze kunnen er zelfs een sociale activiteit van maken.

Met alle respect, wij stellen vast dat het aantal reizigers op de betreffende lijn zeer laag is.

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

De aanpassing van de dienstregeling op 13 december 2009 heeft op zich weinig of geen invloed gehad op vertragingen of afschaffingen van de treinen van en naar Limburg. Het is wel juist dat een opeenvolging van een aantal incidenten het begin van de dienstregeling heeft verstoord.

Het treinverkeer op het hele Belgische net ondervond hinder ten gevolge van de winterprik. In tegenstelling tot de Nederlandse Spoorwegen hebben er in België altijd treinen gereden, zij het met vertraging of verminderde samenstelling. Bij winterse omstandigheden is de infrastructuur en het rollend materieel storingsgevoeliger en bovendien is het net in en rond Brussel tijdens de piekuren verzadigd. Een kettingreactie van vertragingen ontstaat daardoor heel gemakkelijk.

Ik geef u de stiptheidscijfers voor de belangrijkste treinrelaties uit Limburg richting Brussel voor de periode van 13 tot 31 december 2009. De stiptheid van de ICE-relatie Knokke-Tongeren-Genk bedroeg in de richting Knokke 80,6 % en in de richting van Tongeren-Genk 79,5 %. De stiptheid van de ICK-relatie Genk-Gent-Sint-Pieters bedroeg in de richting van Genk 79,3 % en in de richting van Gent-Sint-Pieters 76,1 %. Op de ICE-relatie werd een trein volledig en 46 treinen gedeeltelijk afgeschaft. Op de relatie ICK werden twee treinen volledig en 22 treinen gedeeltelijk afgeschaft.

Dat zijn allesbehalve goede resultaten. De stiptheid op het hele spoorwegnet is beneden het gewenste niveau, met als absoluut dieptepunt de maanden november en december 2009. Het is dus niet alleen een probleem van treinen van en naar Limburg.

Ik heb de ceo's van de NMBS-groep hierop meermaals aangesproken. Zoals u intussen weet, is de verbetering van de stiptheid en de communicatie een absolute prioriteit voor mij.

De stiptheid van de Limburgse treinverbinding wordt net als de stiptheid van andere verbindingen nauwlettend opgevolgd, zowel op het regionaal als op het centraal niveau en in samenwerking tussen verschillende directies met de NMBS-groep. Structurele problemen worden ook grondig onderzocht en zo mogelijk ook bijgestuurd.

U mag ervan op aan dat ook de mobiliteit van Limburg ons zeker en vast ter harte gaat en dat wij goed genoeg beseffen dat daar investeringen noodzakelijk zijn. We proberen dat ook in overleg te doen met collega's die verantwoordelijkheid dragen op het regionale niveau, met het oog op een totale visie op mobiliteit, ook voor Limburg, zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer.

09.03 Magda Raemaekers (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Er zitten inderdaad nooit meer dan 10 mensen op de trein Hasselt-Landen. Als ik had geweten dat u daarnaar zou verwijzen, dan zou ik ook op die trein gaan zitten zijn. Dan was er toch weer een reiziger extra.

Het is ook niet ecologisch verantwoord dat die reizigers, omdat ze evenmin bij De Lijn terechtkunnen, hun auto moeten nemen. Ik weet niet of er een mogelijkheid is tot carpooling. Ik blijf bij mijn standpunt dat de regering ervoor moet zorgen dat die pendelaars, ofwel via De Lijn, ofwel via de NMBS, met het openbaar vervoer op hun werk geraken. Ik heb alle begrip voor de situatie en ik sta er ook achter, maar kunt u dan geen overeenkomst sluiten met de NMBS, opdat er in samenwerking met De Lijn toch iets aan gedaan zou worden?

Voorts ben ik heel blij dat u geen verdere afschaffing van Limburgse treinen hebt gepland, mevrouw de minister. Ik ben u daarvoor dankbaar. Ik ben ook dankbaar dat u zal opvolgen dat er een betere stiptheid zal worden nagestreefd voor de treinen van Limburg. Limburg mag toch geen achtergesteld gebied blijven, zeker niet op dat vlak. Ik ben blij dat u daarvoor de minister bent en dat u daarvoor zult zorgen.

Le **président**: Madame Raemaekers, vous avez un débit de paroles très rapide. Chers collègues, je vous demande de ne pas parler trop vite car les traducteurs ne peuvent pas suivre!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

10.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over het PIDAAS-project hebben wij in het verleden al een aantal overlegmomenten gehad. Wij hebben ter zake over de stand van zaken overlegd.

Ik wou u in het kader van het verbeteren van de informatieverstrekking aan de treinreizigers het volgende vragen.

Wat is de stand van zaken na de test in 2009 van een belangrijke toepassing van het PIDAAS-project?

Een eerste versie van de applicatie via auditieve informatie is in vijf stations van de lijn 26 rond Brussel getest. De tests van de eerste versie zouden begin april 2009 zijn afgelopen. De uitbreiding van de functionaliteiten van voornoemd auditief informatiesysteem werd voor zowel de auditieve als voor de visuele informatie tegen juni 2009 voorzien.

Wat is de stand van zaken van het project?

Wat zijn de resultaten van de eerste testfase?

Hoe wordt de uitbreiding van de functionaliteiten in kwestie ervaren?

Hoe ziet de toekomstige planning voor de implementatie eruit?

10.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ingevolge een achterstand in de modernisering van de seininrichting op het oostelijke ringspoor rond Brussel diende naar andere locaties te worden uitgekeken. Er is nu voor vier onbewaakte stopplaatsen gekozen, met name Hever, Haacht, Boortmeerbeek en Wespelaar-Tildonk.

Het prototypesysteem met geautomatiseerde omroepberichten is op maandag 7 december 2009 op de vier voornoemde stopplaatsen in werking gesteld.

Een eerste fabriekstestfase heeft tot enkele, noodzakelijke aanpassingen en verbeteringen van het systeem aanleiding gegeven.

Vanaf 7 december 2009 is er gedurende een maand een constante observatie geweest, om de werking van het systeem te kunnen evalueren. De resultaten zijn positief. De werking van het systeem blijkt stabiel te zijn.

De uitbreiding van de functionaliteiten zal bij de installatie van het systeem op de vijf stopplaatsen van het oostelijke ringspoor worden toegepast. Dat is voor februari 2010 gepland. De toevoeging van de visuele berichten is in ontwikkeling en zal in april 2010 bij de installatie van het systeem te Charleroi worden toegepast.

Na de hiervoor vermelde installaties en indien de werking ervan positief is, zullen er in de loop van het tweede semester van 2010 nog eens vijf stations worden uitgerust. Het systeem zal vervolgens gedurende de vijf daaropvolgende jaren geleidelijk naar alle stations en onbewaakte stopplaatsen van België worden uitgebreid.

10.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het concrete

antwoord en voor de concrete perspectieven.

Zij zijn heel belangrijk. Ook in het bewuste dossier is een verwittigd reiziger er immers altijd twee waard en voelt hij zich zeker ook zo.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

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

11 Questions jointes de

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

11.01 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende, namelijk op 3 december, stond te lezen in een recent advies van de juridische dienst van de federale politie aan de vervoersmaatschappij MIVB, dat controleurs van de NMBS en de MIVB niet over de mogelijkheid beschikken om zwartrijders te verplichten hun identiteit kenbaar te maken. Wanneer men er bij incidenten de politie bij roept, mag deze de namen van zwartrijders niet doorgeven aan de controleurs. Uit dit advies blijkt de moeilijke opdracht waarvoor controleurs staan wanneer zwartrijders niet willen meewerken en hun identiteit geheim houden.

Mevrouw de minister, mijn vraag dateert van begin december. Wat heeft u ter zake ondertussen ondernomen? Kunt u toelichting geven bij het probleem en omtrent het overleg met Binnenlandse Zaken en het Brussels Gewest?

Kunt u ook toelichting geven bij de statistieken over de controles naar zwartrijders? Eind december heb ik een antwoord gekregen op mijn vraag over agressie tegen het spoorpersoneel. Zowel verbale als fysieke agressie is de eerste zeven maanden van vorig jaar — tot zover gingen de cijfers — fors toegenomen, vergeleken met de jaren daarvoor. Wij kunnen spreken van een stijging met 25 % in vergelijking met de cijfers van 2008 en 2007. Hoeveel zwartrijders werden er vorig jaar betrapt bij de NMBS? In hoeveel gevallen waren er problemen omdat de zwartrijder zijn identiteit geheim hield?

11.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag dateert inderdaad reeds van 3 december. Als het woord zou bestaan, zou ik durven zeggen dat de vraag reeds "vermaand" is.

Uit berichten in de pers blijkt inderdaad dat zowel de Brusselse vervoermaatschappij MIVB als de NMBS problemen hadden met het beboeten van zwartrijders. De woordvoerder van de NMBS bevestigt dat conducteurs, die zwartrijders betrappen op hun trein, een boete kunnen uitschrijven. Er is echter wel een probleem met zwartrijders die weigeren hun identiteit mee te delen. Zij kunnen hiertoe niet worden gedwongen door de controleurs van de NMBS. Wel kan de spoorwegpolitie tussenbeide komen, maar ook dan krijgen controleurs geen toegang tot de identiteit van de zwartrijder. Secuirail zou op dit moment onderhandelen met de politie over dit probleem.

Vindt u dat controleurs van een openbare vervoermaatschappij het recht moeten hebben om in elk geval de identiteit van zwartrijders te kunnen achterhalen, al dan niet met tussenkomst van de politie? Welke maatregelen stelt u concreet voor om het geschetste probleem op te lossen? Kunt u een stand van zaken

geven betreffende de onderhandelingen tussen Securail en de politie? Plant u zelf overleg met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie, over dit onderwerp? Binnen welke termijn ziet u dat?

Het aspect van de administratieve boetes zou worden besproken. Minister Turtelboom had ons bevestigd dat er een wetsontwerp zou komen waarbij aan de controleurs de mogelijkheid zou gegeven worden om een pv op te stellen tegen zwartrijders. In welke mate komt dit ontwerp dan tegemoet aan de vraag van de vervoermaatschappijen? Op welke termijn meent u dit af te handelen?

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, alles is reeds grotendeels gezegd. Collega Vandenhove heeft op 6 januari, als ik mij niet vergis, de vraag gesteld aan minister Turtelboom. Minister Turtelboom heeft toen gezegd dat een administratieve afhandeling in de pijplijn zit en dat er overleg zou zijn met de NMBS. Ook over het vattingsrecht zouden er blijkbaar onderhandelingen zijn. Graag had ook ik een stand van zaken gekregen.

11.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de vragen die reeds gesteld zijn. Ik kan ook verwijzen naar de vraag die collega Doomst heeft gesteld in de plenaire vergadering van 8 december aan minister Turtelboom. Er werd daar een tekst van ontwerp in het vooruitzicht gesteld op korte termijn. Het interesseert ons uiteraard te weten hoelang die korte termijn zal duren.

11.05 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal antwoorden op alle punctuele vragen en dan op het einde nog een globale analyse maken van hoe ik het nu verder zie.

Voor alle duidelijkheid wil ik eerst onderlijnen dat treinbegeleiders en agenten van Securail wel degelijk de bevoegdheid hebben om de identiteitskaart van een reiziger te vragen. De wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen belast de treinbegeleiders en veiligheidsdiensten van Securail met het vaststellen bij proces-verbaal van inbreuken betreffende de politie der spoorwegen. De problematiek van het zwartrijden valt onder deze wetgeving.

Het koninklijk besluit houdende het reglement van de politie op de spoorwegen, van 20 december 2007 bepaalt: "De reizigers moeten hun vervoersbewijs vertonen en ter controle overhandigen aan de statutaire personeelsleden die beëdigd zijn, telkens zij daar om verzoeken. De reiziger moet zijn identiteit bewijzen wanneer dit noodzakelijk is voor de controle van de regelmaat van het vervoerbewijs of bij afwezigheid van het vervoerbewijs". Ik wens dat te onderstrepen, want soms, door onze politieke wil, die terecht is, krijgt men in de communicatie het foute idee. De mensen die vandaag beëdigd zijn mogen wel degelijk de identiteitskaart en de identiteit van de reiziger vragen.

Uit dit artikel blijkt ook dat de treinbegeleider bevoegd is om de identiteitskaart te vragen en dus te controleren. Het treinbegeleidingspersoneel beschikt aldus als beëdigd ambtenaar, na het afleggen van de eed voor de rechtbank van eerste aanleg, over de wettelijke mogelijkheid om de identiteit van een klant te controleren.

Men krijgt natuurlijk een probleem in volgende gevallen. Bij klanten die een dergelijke identiteitscontrole weigeren of die verklaren niet in het bezit te zijn van een geldig identificatiebewijs wordt in eerste instantie de tussenkomst van Securail gevraagd.

Als overtreders toch blijven weigeren zich te identificeren moet het spoorwegpersoneel de hulp van politiediensten inroepen. Vroeger kwamen die diensten zonder problemen tussenbeide en gaven zij de identiteit van de betrokken persoon door. Zo stelden zij de beëdigde ambtenaar in staat een proces-verbaal op te stellen. Het klopt dat een rondzendbrief van de commissaris-generaal van de federale politie voor algemene toepassing alle politiediensten gelast heeft geen persoonsgegevens meer te communiceren aan derden. Het gevolg is dat wanneer de politie nu ter plaatse komt voor een identificatie, zij zelf, in plaats van het spoorwegpersoneel, het proces-verbaal moet opstellen voor het niet in bezit zijn van een geldig vervoerbewijs.

Kortom, door deze wijziging mag de treinbegeleider, die beëdigd ambtenaar is, de identiteitscontrole wel vragen. Als men de identiteitsgegevens geeft, is er geen probleem. Als men weigert, is er wel een probleem. Dan moet de treinbegeleider een beroep doen op Securail. Als ook de interventie van Securail geen effect heeft, moet men een beroep doen op de politie. Vroeger kon men de identiteit vragen aan de politie en zij gaf de gegevens door; zij kon dat immers niet weigeren.

Het is nu belangrijk goed na te denken over wat werkbaar is na verloop van tijd en wat het beste systeem is. Vroeger werd er onmiddellijk een proces-verbaal opgemaakt. Sinds die rondzendbrief uit 2007 van de commissaris-generaal, is dat niet meer zo. Nu is het de politie zelf die het proces-verbaal opmaakt.

Dit systeem heeft meerdere nadelen. Het belangrijkste is dat de NMBS niet meer rechtstreeks betrokken is. Zij moet zich nu burgerlijke partij stellen als zij het dossier wil kennen. Daarbij komt nog dat, in strijd met wat in de algemene vervoersvoorwaarden bepaald is, de reiziger niet meer de mogelijkheid heeft zich te regulariseren, want de procedure is onmiddellijk gerechtelijk. Vroeger werd een proces-verbaal opgemaakt, en een groot gedeelte van de mensen betaalde onmiddellijk. Nu zit men met een gerechtelijke procedure, wat zoals u weet een aantal problemen met zich brengt. De NMBS moet zich nu burgerlijke partij stellen.

Naast het inkomstenverlies loopt de NMBS ook ernstige imagoschade op, zoals blijkt uit de mediaberichten. Bij het controlepersoneel groeit dan ook de perceptie dat recidivisten en mensen die zich niet willen identificeren dit alsmaar meer straffeloos kunnen doen.

De problematiek van het zich niet kenbaar maken aan een beëdigde ambtenaar van de NMBS ingeval van interventie door een politiedienst, werd op 21 april 2008 reeds aan de verantwoordelijken van de federale politie gemeld. Dit werd eveneens besproken op het topperleg tussen de federale politie en NMBS Holding in de loop van juni 2008.

In haar antwoord van 6 augustus 2008 bevestigde de federale politie dat zij met de bevoegde gerechtelijke autoriteiten een aanvaardbare oplossing zoekt. Om het probleem te verhelpen moet een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit de communicatie van gegevens in het raam van artikel 44 van de wet op het politieambt mogelijk maken.

Het initiatief daartoe berust dus bij de minister van binnenlandse zaken en bij de minister van justitie. De "Corporate Security Services" van de NMBS Holding en de federale politie zijn momenteel in contact met het College van de procureurs-generaal om een pragmatische oplossing voor het probleem te vinden. Die oplossing zal de agenten van Securail en de treinbegeleiders moeten toelaten de opdrachten uit te voeren die hen door de wet worden toegekend. We wachten op het advies van het College.

Deze problematiek, die meestal ook aanleiding tot agressie is, is uiteraard een prioriteit voor mij, rekening houdend met de menselijke gevolgen en met het feit dat die soms leidt tot sociale conflicten. Als er agressie is op een treinbegeleider, doet dat soms de bom barsten. Men gaat over tot stiptheidsacties die grote gevolgen hebben op het verkeer. Het is voor mij dus een probleem, zowel op het menselijke niveau, als op het niveau van mijn eigen mensen en bovendien zijn er de gevolgen die het kan hebben op het net wanneer men merkt dat dit leidt tot sociale conflicten.

Het is aangewezen dat de NMBS-groep de bevoegdheid verleent tot het toepassen van een systeem van administratieve boetes zoals reeds het geval is voor andere openbare vervoersmaatschappijen. Het is evident dat bij de toepassing van een systeem van administratieve sancties het probleem van de vaststelling van de identiteit uitgeklaard moet zijn. Er is een voorstel in opmaak om de wet op de politie van de spoorwegen te vernieuwen. In dat voorstel is in de mogelijkheid voorzien om administratieve sancties toe te passen voor een aantal welomschreven overtredingen, waarvan het reizen zonder geldig vervoersbewijs er één is. Tijdens de laatste bijeenkomsten van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit, is er gebleken dat er nog een aantal juridische problemen voorkomen in het wetsvoorstel.

Ik som er een aantal knelpunten op.

Ten eerste, het bepalen van het juridisch kader waarbinnen de administratieve sancties toegepast worden, en het organiseren van het toezicht op de correcte uitvoering van die bevoegdheid en op de correcte uitvoering van de procedures.

Ten tweede, het verzekeren van het recht op mondelinge verdediging en beroep.

Ten derde, het onderverdelen van de inbreuken en de gradaties van de boetes en het toewijzen van geïnde boetes, ook voor zwartrijders. Het verlenen van de bevoegdheid aan een commercieel bedrijf om administratieve boetes op te leggen, laat staan om ze te innen, zou namelijk juridisch zeer complex zijn.

Ten vierde, de Europese verplichting om alle spoorwegoperatoren onder gelijke voorwaarden toegang te verlenen tot het gebruik van het spoorwegennetwerk.

Er zijn dus nog wel een aantal juridische knelpunten. Ik wil niet pessimistisch zijn, maar het is ook mijn plicht om te wijzen op alle juridische problemen die er nog zijn. De juristen van de verschillende betrokken departementen onderzoeken momenteel welke oplossingen kunnen worden gegeven aan deze knelpunten. Daarna kan het wetsvoorstel ook aan het Parlement voorgelegd worden. Ik heb samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken de wil om dit dossier snel tot een goed einde te brengen.

Ik wil er u tegelijkertijd ook op wijzen dat – wij hebben daarover ook intern discussies gevoerd – wij ons niet de illusie moeten maken dat het systeem van administratieve boetes alle problemen met zwartrijders zal oplossen. Het is aantrekkelijk om het systeem te bestuderen en te implementeren, wat overlast betreft. Wij moeten echter aandachtig zijn voor de effecten die dit bij zwartrijders zal hebben en voor wat dit zal oplossen.

Reizigers die reizen zonder vervoersbewijs kunnen in eerste instantie betalen in het station zelf. Doen zij dat niet, dan krijgen zij een tweede aanmaning om de prijs van hun treinreis plus een supplement te betalen. Indien zij ook dat niet doen, kan men bij de invoering van een systeem van administratieve boetes overgaan tot het opleggen van een boete. Dit is geen garantie dat de NMBS dan wel het te innen bedrag zal ontvangen, want vaak gaat het over minder bemiddelde mensen, die niet over de nodige financiële middelen beschikken. Daarom betalen zij niet, niet wanneer zij de mogelijkheid tot regularisatie hebben, niet wanneer zij nogmaals aangemaand worden en, vrezen wij, opnieuw niet wanneer hen een administratieve boete wordt opgelegd.

Ik ben er bovendien niet van overtuigd dat het opleggen van een administratieve boete door een treinbegeleider de agressie zal verminderen. Dat moeten wij goed in het oog houden. Daarom moeten alle wij aspecten goed bekijken. Aangezien deze boete hoger zal liggen dan het te betalen supplement, zal de reiziger daardoor niet meer afgeschrikt worden en misschien zelfs nog een agressor worden.

Ik ben een voorstander van het systeem van administratieve boetes. Er is een politieke wil om dit in te voeren, maar wij moeten alle elementen goed in overweging nemen en elkaar niets wijs maken over wat het zal oplossen en wat niet. Misschien moeten wij het systeem diversifiëren naar bijvoorbeeld overlast en zwartrijden. Wij moeten kijken of het vroegere systeem misschien niet een aantal aantrekkelijkheden had en adequater was. Ook dat moet mee in rekening worden gebracht. Het zijn allemaal aspecten die ik hier in het parlementaire debat aan u wil meegeven.

Het aantal vastgestelde onrechtmatigheden per jaar bedroeg in 2007 208 273. In 2008 ging het naar 250 236 gevallen. In deze cijfers zitten niet enkel personen die moedwillig zwartrijden. De cijfers bevatten eveneens reizigers die hun treinkaart hebben vergeten. Ter informatie geef ik u hierbij ook het aantal tussenkomsten door Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS Holding, met betrekking tot de identificatie van reizigers die geen geldig vervoersbewijs hadden en waarvoor een politietussenkomst noodzakelijk bleek. In 2007 waren er 5 165 gevallen en in 2008 5 638. Er is een politieke wil om oplossingen te vinden voor de hier net geschetste problemen.

11.06 Bruno Stevenheydens (VB): Mevrouw de minister, dank u voor uw uitvoerig antwoord. U hebt ernaar verwezen dat het probleem al een tijd aansleept. Sinds 2008 zijn er al gesprekken. Uit uw antwoord blijkt dat u het probleem zeer ernstig neemt. U zegt dat er een pragmatische oplossing moet komen maar die komt er bij Binnenlandse Zaken niet. We zijn nog een hele tijd zoet met het oplossen van de problemen rond dat wetsontwerp.

De omzendbrief van de commissaris-generaal van 2007 heeft de problemen begroot. Voordien was er uiteraard een probleem van zwartrijders, maar was er geen probleem met die identiteit omdat de politie ze mocht doorgeven. Hoe is de richtlijn in de omzendbrief er gekomen? Is er een veroordeling geweest omwille van de privacy? Als dat niet het geval zou zijn, lijkt de pragmatische oplossing in afwachting van verdere wetgeving omtrent de administratieve sanctie mij dat Binnenlandse Zaken die omzendbrief herroept en dat de politie opnieuw de identiteitsgegevens mag doorgeven aan de NMBS. Dan kan men veel korter op de bal spelen, zoals men dat vóór 2007 ook gedaan heeft. Mevrouw de minister, kunt u nagaan of het mogelijk is dat Binnenlandse Zaken die omzendbrief van 2007 of minstens die bepaalde richtlijn herroept?

11.07 Minister Inge Vervotte: In het debat dat wij nu hebben met de collega's en met de juridische

knelpunten die wij nu zien, meen ik dat dit een piste is die misschien voor bepaalde aspecten zou moeten worden bekeken. Daarom maak ik zoveel onderscheid met overlast. Ik meen dat bij overlast de juridische knelpunten met betrekking tot onder andere forfaitarisering en inning anders kunnen worden bekeken dan bij het zwartrijden. Bij het zwartrijden zit men ook met de andere aspecten die ik opgesomd heb. Misschien moeten wij met betrekking tot de administratieve boetes of de omzendbrief een aantal oplossingen zoeken. In het overleg dat wij hebben met de collega's van zowel Binnenlandse Zaken als Justitie zou de vraag kunnen worden gesteld om tot een verschillende aanpak te komen voor overlast en zwartrijden. Dan kan wat u suggereert zeker een optie zijn.

11.08 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw zeer uitgebreide antwoord. U stelt dat de politieke wil aanwezig is. Het is uiteraard een goede zaak dat eraan gewerkt wordt maar voor mij duurt het eigenlijk allemaal heel lang. U stelt terecht dat er verschillende afspraken moeten zijn tussen Justitie en Binnenlandse Zaken. Wij wachten op een wetsvoorstel. Inzake de timing hebt u gezegd dat u eraan bezig bent en dat u uw best doet. Ik heb echter geen concrete timing vooropgesteld gekregen. Ik stel ook vast dat u probeert rekening te houden – dat siert u – met de verschillende soorten problemen en met alle aspecten daaraan verbonden. Er zijn ook mensen die uit noodzaak gaan zwartrijden omwille van hun sociale omstandigheden.

U kaart ook het probleem van de overlast en de juridische knelpunten aan. Ik vrees echter dat wij hier weerom in een probleem verzeild zullen geraken. Vermits men met zoveel zaken rekening moet houden zal men niet tot één oplossing kunnen komen maar zullen er verschillende mogelijkheden van aanpak zijn. Ik vrees dan ook dat de echte oplossing nog lang niet in zicht is.

11.09 Minister Inge Vervotte: Mijnheer De Groote, ik moet u tegenspreken, want het is juist andersom. Indien we alleen maar blind vooruitgingen of ons focusten op één aangelegenheid, dan denk ik dat we er inderdaad moeilijk uit zouden kunnen geraken, als we rekening willen houden met alle aspecten en opmerkingen, terecht gegeven door het juridisch veld, door de Europese instanties, door de NMBS als onderneming. De NMBS hoopt dat de agressie daalt in plaats van te stijgen. Het is dus juist omdat we de oplossing niet op de lange baan willen schuiven, dat we de aanpak willen diversifiëren. Ik moet u daarin dus tegenspreken. Juist door op de gekozen manier te werken, denk ik dat we sneller tot een consensus zullen komen, die uitvoerbaar is en die niet tegengesproken zal moeten worden door juristen of anderen, waardoor die verbroken zou kunnen worden of niet uitgevoerd zou kunnen worden.

11.10 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het is inderdaad een complex verhaal. Uit uw antwoord stellen we vast dat het eigenlijk al dateert en bekend is van april 2008.

In uw repliek zegt u dat er een paradox is. Ofwel nemen we een globale oplossing, die tijd vergt vooraleer tot resultaten te komen. Ofwel, zoals de heer De Groote vraagt, nemen we deeloplossingen, zodanig dat de mensen die op het terrein de controles uitvoeren, zien dat er vooruitgang is.

Op dit moment denk ik dat het een van de problemen is wie er dagelijks mee geconfronteerd wordt, dat hij of zij zich machteloos voelt, zeker en vast door enkele al dan niet juridisch correcte krantenartikels. Dat laatste is wel een belangrijk element. Vergelijken we de antwoorden van staatssecretaris Schouppe en die van minister Turtelboom op een aantal vragen, dan blijkt dat de juridische impact geheel verschillend was van hetgeen gecommuniceerd werd. Op het terrein zit men nu wel met een perceptieprobleem.

11.11 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Geerts, we moeten ons afvragen waartegenover de mensen zich machteloos voelen of waarover zij zich gefrustreerd voelen. Zij zijn gefrustreerd en voelen zich machteloos aangaande de straffeloosheid. Als we oplossingen uitdokteren, moeten we erover waken dat we het probleem ten gronde en reëel aanpakken. Ik ben er dus niet zo van overtuigd dat men zich gefrustreerd en machteloos voelt, omdat de betrokken personeelsleden geen administratieve boetes mogen uitschrijven, maar misschien wel wegens de straffeloosheid. We moeten beseffen dat met de goedkeuring van een wetsvoorstel of wetsontwerp over administratieve boetes het Parlement misschien niet de oplossing zal hebben gevonden, als blijkt dat de straffeloosheid nog niet daalt, omdat we uiteindelijk de doelgroep niet hebben kunnen bereiken. Om die reden vond ik het noodzakelijk om al de aspecten te bekijken en te fragmentariseren. Zodoende wekken we niet de indruk dat we het probleem oplossen, terwijl we tegelijkertijd het probleem behouden en misschien zelfs nog vergroten.

11.12 David Geerts (sp.a): Op een trein wordt geen onderscheid gemaakt tussen bijvoorbeeld een administratieve afhandeling, een vattingsrecht, of een strafrechterlijke aansprakelijkheid. Ik weet ook wel dat

de juridische implicaties totaal verschillend zijn. Alles wordt op een hoop gegooid: zwartrijden, strafrechterlijke zaken...

Het probleem is dat de complexiteit een aantal personeelsleden een gevoel van onmacht geeft.

11.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, bedankt voor het uitgebreide en genuanceerde antwoord, want ik had de indruk dat de media in de berichtgeving over het onderwerp – wat toch de aanleiding was voor heel wat debatten – van een mug een olifant heeft gemaakt. Het ging helemaal niet om zoveel gevallen. En men kan vandaag wel degelijk onder andere de identiteit vragen.

De belangrijkste doelstelling is de veiligheid op het openbaar vervoer. Het moet voor iedereen aantrekkelijk zijn. Dat mogen we niet uit het oog verliezen. De veiligheid geldt uiteraard zowel voor de reizigers als voor het personeel. Wij moeten inderdaad naar een gedifferentieerde aanpak gaan. De vaststelling van zwartrijden is nog iets anders dan de vaststelling van agressie. Het kan wel samengaan. Een gepaste aanpak voor de verschillende fenomenen en problemen op het openbaar vervoer moet worden aangemoedigd.

Tot slot, als noch het personeel, noch Securail in een bepaald geval tot een oplossing komt, dan moet men de politie erbij roepen. Dan werkt men via een proces-verbaal en komt men inderdaad in de mallemlen van de politierechtbanken terecht. Als er dan signalen zijn over richtlijnen om zwartrijders pas na drie keer betrapping effectief te beboeten, dan is er iets mis met het sluitstuk van de stapsgewijze aanpak. Op dat punt moeten we iets strenger zijn.

11.14 Minister Inge Vervotte: Ik deel uw mening uiteraard. Ter informatie en eerlijkheidshalve moet ik eraan toevoegen dat er al een verbetering is. Vroeger werd er geseponneerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van de hulppostman" (nr. 17435)

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project 'hulppostman'" (nr. 17480)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de functie hulppostbode" (nr. 17493)

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hulppostbode" (nr. 17572)

12 Questions jointes de

- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration des aides-facteurs" (n° 17435)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet d'aide-facteur" (n° 17480)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides-facteurs" (n° 17493)

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides-facteurs" (n° 17572)

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

12.01 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de directie van De Post deelde begin december mee om als alternatief voor het omstreden voorstel van de wijkpostbodes de zogenaamde hulppostmannen in te voeren.

Kunt u dit voorstel toelichten? Wanneer werd het met u besproken? Wat zijn de verschilpunten met het oorspronkelijk voorstel van de wijkpostbodes? Is het juist dat een van de verschilpunten zal zijn dat de vergoeding per uur stijgt van 8,4 euro per uur in het oorspronkelijk voorstel voor de wijkpostbodes naar 9,65 euro per uur? Klopt het dat men in het voorstel van de hulppostmannen, in tegenstelling tot het eerdere voorstel van de wijkpostbodes, naar een volwaardige job kan doorgroeien?

Ik lees ook de bekommernissen van de vakbonden en de kritiek dat er onvoldoende garanties zijn dat men daarbij in een hogere loonschaal zou evolueren. Ik vernam begin december ook dat het personeel zich op 10 januari zou kunnen uitspreken. Dat is ondertussen gepasseerd. Heeft het personeel zich daarover kunnen uitspreken? Wat is het resultaat daarvan?

12.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb ongeveer dezelfde vragen.

Wat is het takenpakket van de hulppostbodes? Gaat het om een voltijdse functie? In welke mate zal de functieomschrijving verschillen van deze van een gewone postbode? Kunnen de betrokken hulppostbodes doorgroeien naar volwaardige postbodes? In welke mate is er een verschil in de bezoldiging?

12.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 17 december tekenden de vakbonden en de directie van De Post het voorakkoord over de hulppostbode. Mijn vragen gaan in dezelfde richting als mijn voorgangers.

Is er een akkoord met de sociale partners? Zijn er struikelblokken? Wat zijn de verschillen tussen het voorliggende plan met betrekking tot de hulppostboden en het vorige plan met betrekking tot de wijkpostboden, dat niet zo goed werd onthaald en waaromtrent problemen rezen op het vlak van de bezoldiging, de taken, het maximum aantal uren en het aantal hulppostboden?

Kunt u enige toelichting geven over een eventuele opstart van proefprojecten met betrekking tot de hulppostboden? Hoeveel zijn het er en waar en wanneer worden zij ingezet?

Blijft de doelgroep voor het rekruteren van hulppostboden behouden? Blijven dat studenten, huisvrouwen en gepensioneerden?

Zullen, conform het voorstel van de wijkpostboden, de bestaande postboden die willen afbouwen zich kunnen omschakelen tot hulppostbode en zal dit dezelfde inhoud hebben als de nieuw te rekruteren hulppostboden? Hoeveel hoopt De Post met dit voorstel te besparen?

12.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, zoals u allen weet, werkt De Post verder aan de optimalisering van haar distributienetwerk in voorbereiding van de liberalisering. Ik kan het volgende niet genoeg benadrukken. Ik heb soms het gevoel, dat is geen verwijt naar het Parlement, maar een algemene opmerking, dat men soms niet beseft in welke nieuwe wereld wij vanaf 1 januari 2011 zullen functioneren.

Soms worden er zaken gezegd met betrekking tot besparingen en dergelijke. Het is onze doelstelling om naar een gezonde kostenstructuur te gaan die ons in staat stelt om een marktpositie te blijven behouden ten aanzien van de concurrenten die op onze markt zullen komen. Het is moedig dat een ceo zich dat aantrekt en het uitvoert.

Deze regering heeft een kader uitgevaardigd die maakt dat de geliberaliseerde markt geen volledig geliberaliseerde markt zal zijn, maar een markt waarop rekening wordt gehouden met de verschillende evenwichten. Dat betekent evenwel — dat legt Europa ons op — dat wij op die nieuwe markt concurrenten moeten toelaten en dat er geen verdoken staatssteun meer mag gaan naar ondernemingen. Ik herhaal, want soms wordt daaraan te weinig aandacht besteed, dat de overheid niet zonder meer een bedrag mag geven om taken uit te voeren. Soms zegt men dat de overheid een of ander bedrag moet geven, maar dat kan niet. Alles moet worden gecontroleerd en gereguleerd, anders wordt het beschouwd als verdoken staatssteun. Dat betekent dat de opdracht erin bestaat — en De Post werkt daaraan gelukkig al een paar jaar — om ervoor te zorgen dat de kostenstructuur gezond is en kan concurreren met de kostenstructuur van de andere ondernemingen die zich op ons grondgebied zullen vestigen. De overheid mag niet compenseren, geen staatssteun geven en dergelijke. Het enige wat mag, is dat De Post een correcte prijs krijgt voor de opdrachten die zij krijgt van de overheid. Dat is de financiering die de overheid geeft.

Sommigen zeggen dat er de besparingen worden doorgevoerd omdat de federale regering geen geld heeft, maar dat heeft er niets mee te maken. Onze opdracht bestaat erin om tegen 2011 klaar zijn met een gezonde kostenstructuur om de concurrentie aan te kunnen. Ik spreek over concurrentie op een markt met een structurele daling van volumes. Deze daalden bijvoorbeeld met 4,5 % tijdens het eerste semester van vorig jaar. Er is ook een toegenomen automatisering in de sorteercentra, waardoor het manueel voorbereidingswerk voorafgaand aan de eigenlijke postbedeling, tot een minimum wordt herleid.

Misschien vergat ik het volgende nog te onderstrepen. In de kostenstructuur in een postale onderneming is de hoogste kost uiteraard het personeel. Het is een dienstverlening waarbij men te maken heeft met mankracht. Als men kostenbesparend moet werken dan bestaan er daarvoor geen 1001 methodes. De grootste hap in de kostenstructuur heeft te maken met het personeel.

In het kader hiervan werd het project wijkpostbodes naar voren geschoven, maar zoals u weet kon hiervoor aanvankelijk geen akkoord worden bereikt met de sociale partners.

De directie deed daarom een nieuw voorstel, dat na uitvoerige onderhandelingen met de vakbonden tot een ontwerp van akkoord leidde. Voornoemd ontwerp wordt door de vakbonden aan hun instanties voorgelegd. Op 21 januari 2010 – ik kan u de resultaten dus nog niet meegeven – vergadert het paritair comité met de bedoeling het dossier te kunnen afronden.

In het ontwerpakkoord staat dat De Post voortaan hulppostbodes zal inschakelen, indien zij bijkomende personeelsleden nodig heeft – lees dus: indien er personeelsleden vertrekken. Het is dus een soort selectief vervangingsbeleid dat wij doorvoeren, zodat wij zeker zijn dat personeelsleden die een job hebben, hun job niet verliezen. Wij moeten echter toekomstgericht werken. Wij moeten immers aan onze kostenstructuur doorwerken.

De hulppostbodes krijgen een contract van onbepaalde duur. Zij zullen post ophalen, sorteren en bezorgen of louter geadresseerde post en huis-aan-huiszendingen bestellen. Met de invoering van de nieuwe medewerkers kan De Post een nieuw uitreikingmodel doorvoeren. Contact met de burger, bijvoorbeeld bij een aangetekend schrijven, is een taak van de postman. De hulppostbodes zullen de daarnet geformuleerde taken uitoefenen. Het takenpakket van beide verschilt dus.

Volgens voormeld model worden de binnenactiviteiten op termijn in ongeveer 130 platforms gecentraliseerd. Zij komen in de plaats van de huidige 450 uitreikingkantoren, wat dus natuurlijk ook besparingen inzake mobiliteit, kantoren, afhuren van ruimtes en verwarming oplevert. Het is dus ook een centralisatieopdracht, die voor besparingen zorgt.

De hulppostmannen zullen hun loopbaan tegen een lager loon dan een postbode beginnen. Zij kunnen desgevallend naar de functie van postbode doorgroeien.

Het ontwerpakkoord brengt mee dat er een groter aantal voltijdse jobs tegen sociale voorwaarden kan worden aangeboden.

In een eerste fase komen de medewerkers die momenteel een tijdelijk contract hebben, in aanmerking voor een functie van hulppostman met een contract van onbepaalde duur. Ook daar is er dus een doorschuifstelsel, omdat een en ander bij de syndicale organisaties gevoelig lag.

12.05 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag dateert van 3 december 2009. Niettemin wordt zij nog te vroeg beantwoord. Wij konden het niet weten. Begin december 2009 had u de datum van 10 januari 2010 vernoemd. Het is nu 21 januari 2010 geworden.

Wij zijn benieuwd wat de uitkomst van de samenkomst van het paritair comité zal zijn. Het is te vroeg om mij over de kwestie uit te laten. Ik zou graag weten hoe het personeel over de zaak denkt.

Een aantal zaken is aan het voorstel van de wijkpostbodes aangepast. De directie had drie maanden geleden verklaard niet van het oorspronkelijke plan te zullen afwijken. Zij dacht er niet aan. Gelukkig is er nu wel ruimte voor bijsturing.

Ik dank u ook, omdat u nog eens het gegeven hebt geschetst. Wij moeten ons voor 2011 klaarmaken en de concurrentie aangaan.

Er kan geen sprake zijn van verdoken staatssteun. Dit belet niet dat ik heel deze evolutie betreur, mevrouw de minister. Toen ik vorige week een aangetekende zending moest afhalen in een PostPunt bij mij in de buurt kon ik niet anders dan heel de zaak te betreuren. Vroeger was De Post een hoogwaardige, kwalitatieve onderneming met veel discretie. Spijtig genoeg is er al heel wat veranderd om aan die concurrentiële uitdaging van 2011 te kunnen beantwoorden. Ik kan dit alleen maar betreuren.

12.06 David Geerts (sp.a): U had het over een nieuwe wereld op 1 januari 2011 inzake gezonde kostenstructuur en een sterk bedrijf. De loon- en arbeidsvoorwaarden van het personeel uit die sector blijven uiteraard ook belangrijk. Ik denk dat er inderdaad een gezond bedrijf moet zijn, maar het kan niet zijn dat mensen met een arbeidscontract toch in de armoede verzeilen. Dat is de reden waarom wij destijds veel vragen hebben gesteld omtrent het contract van 3 uur voor de wijkpostbodes. Wij stellen een verbetering vast inzake loon- en arbeidsvoorwaarden met de hulppostbodes.

12.07 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoorden die altijd heel interessant zijn.

12.08 Minister Inge Vervotte: Ik ben blij dat ik u nog iets kan bijbrengen.

12.09 Patrick De Groote (N-VA): Soms krijgt men een sec antwoord, maar u geeft altijd bijkomende informatie en een bijkomende visie.

U stelt dat men niet beseft in welke nieuwe wereld men in 2011 zal terechtkomen. Ik denk dat wij juist door middel van vragen onze bekommernis en vrees uiten voor zowel De Post als het spoor.

Ik sta volledig achter uw woorden als u zegt dat het uw bedoeling is om te komen tot een gezonde kostenstructuur zodat wij die concurrentie aankunnen. Ik kan daar alleen maar aan toevoegen: akkoord, maar niet ten koste van alles.

12.10 Minister Inge Vervotte: Ik kan die mening alleen maar delen en daarom heeft de regering bijvoorbeeld richtlijnen uitgevaardigd voor de vrijgemaakte markt. Tegelijkertijd denk ik dat in de onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst een aantal krijtlijnen werden uitgetekend die voor een kader hebben gezorgd waardoor De Post heel duidelijk weet met welke aspecten zij rekening zal moeten houden. De Post weet nu welke de omgevingsfactoren zijn en dit is heel belangrijk voor het bedrijf. Het is nu aan hen om met die omgevingsfactoren voldoende rekening te houden in hun ondernemingsplannen en strategische plannen.

12.11 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, er stond in de krant van 18 december dat het personeel zich uiterlijk tegen 21 januari zou kunnen uitspreken.

Houdt u de commissie dan op de hoogte, of moeten wij vragen indienen, uiteraard met het risico dat wij een dag te vroeg zijn? Ik weet niet hoe wij dit het beste afspreken. Moeten wij vragen indienen, of communiceert u het ons?

12.12 Minister Inge Vervotte: Ik vermoed dat het wel in alle kranten zal staan. Daar het een publiek bedrijf is, vermoed ik dat dit niet voor het publiek verloren zal gaan.

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

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

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

13.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de herinrichting van het station Essene-Lombeek. Er werd daar gevraagd om het parkeren te soigneren. Parkeren leidt inderdaad tot sneller abonneren. Door het toenemende aantal reizigers blijkt het huidige aantal reglementaire parkeerplaatsen niet langer te voldoen. Heel recent werd het vroegere stationsgebouw gesloopt, waardoor de vrijgekomen ruimte ideaal zou zijn om de stationsparking uit te breiden. Het voorstel werd reeds gelanceerd door de gemeente.

Hebt u reeds de vraag vanuit Ternat ontvangen?

Welke plannen zijn er?

Kunt u de blijde boodschap brengen dat die uitbreiding van de stationsparking zal onderzocht worden?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft nog geen officiële vraag ontvangen van het gemeentebestuur van Ternat in verband met een mogelijke uitbreiding van de parking van de stopplaats Essene-Lombeek.

Het oude stationsgebouw werd afgebroken door de NMBS Holding. De NMBS Holding heeft onderzocht om de site van het stationsgebouw in te richten als parkeerplaatsen. Die site ligt echter in een groene zone. Men kan daardoor moeilijk een parking in die zone voorzien, uitgezonderd de bestaande parking.

De NMBS Holding ziet momenteel de mogelijkheid om aan de overzijde van de overweg, waar onlangs door Infrabel nieuwe perrons zijn aangelegd, in een uitbreiding van parking te voorzien.

13.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mevrouw de minister, dank u voor het concrete antwoord. Ik hoop dat de nood via die piste zal worden gelenigd.

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

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

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

14.01 **Annick Ponthier** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, reeds jaren is er vraag naar een maximale inzet van snelle treinen in de dienstregeling van de NMBS. Onze wegen slibben dicht en het autoverkeer neemt elk jaar toe. De trein is een goed alternatief voor de wagen, daarvan moet ik u zeker niet overtuigen, maar dan moet de trein, ook en zeker buiten de spitsuren, minstens zo snel zijn als de auto, en als het even kan sneller.

Alweer moeten wij vaststellen dat Limburg op dat vlak achteraanhinkt. Iedere andere provinciehoofdstad heeft, ook buiten de spitsuren, een klok vaste treinverbinding van minder dan een uur met Brussel. Dat kan blijkbaar niet voor Hasselt.

Lange tijd werd Limburg daarover door de NMBS-leiding wandelen gestuurd met een verhaaltje over vraag en aanbod. De sneltreinen zijn evenwel een succes en wij zijn van mening dat het aanbod de vraag kan creëren.

Mevrouw de minister, onze vraag is dan ook zeer concreet en wij vertolken daarmee de vraag van vele Limburgse pendelaars die dagelijks geconfronteerd worden met dat probleem.

In eerste instantie wensen wij een uitbreiding van het aantal sneltreinen tussen Brussel en Hasselt 's morgens en 's avonds. Momenteel rijden er drie P-treinen vanuit Brussel naar Hasselt. Wij willen dat graag uitgebreid zien naar een extra rit 's morgens tussen 08 u 00 en 09 u 00 — ik denk dat we dat nog kunnen catalogeren als spitsuur — en 's avonds tussen 19 u 00 en 20 u 00.

In een verder stadium vragen wij de mogelijkheid te bekijken om overdag elk uur klok vast een sneltrein te laten rijden tussen Hasselt en Brussel, zoals dat het geval is in andere provincies.

U hebt daarstraks tegen mijn Limburgse collega gezegd dat u de investeringen in het raam van een goede mobiliteitsstudie, ook in Limburg, broodnodig acht. Ik verwacht op mijn vragen dan ook een positief antwoord. Ik kijk ernaar uit.

14.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Ponthier, het is misschien algemeen geweten, maar ik wil het herhalen voor degenen die dat minder opvolgen.

Het feit dat Hasselt geen sneltreinverbinding heeft, is deels te wijten aan het feit dat er tussen Brussel en Hasselt geen rechtstreekse spoorlijn loopt. Voor een verbinding met Hasselt dient via Landen gereden te worden, op de enkelsporige lijn tussen Landen en Hasselt. Een alternatief bestaat via Aarschot en Leuven, waar de trein dient te keren. Om het tijdverlies van het keren te Leuven weg te werken, werd de bocht van Leuven aangelegd, waardoor rechtstreeks gereden kan worden tussen Brussel en Aarschot, maar waarbij

het station van Leuven niet bediend wordt.

De sneltreinen die van Hasselt naar Brussel rijden via de bocht van Leuven, bedienen het station van Leuven niet, terwijl Leuven een belangrijke bestemming is voor de reizigers van de stations van de lijn 35 Hasselt-Diest-Aarschot-Leuven, en omgekeerd natuurlijk. Om die reden maken momenteel dan ook enkel P-treinen van die nieuwe spoorbocht gebruik. Bij het omleiden van een van die bestaande treinverbindingen — de ICE Tongeren-Kust zou daarvoor geschikt zijn — zou die verbinding immers wegvallen voor de reizigers uit Leuven. Een dergelijk scenario, waarbij een klokvaste verbinding elk uur gebruikmaakt van de Leuvenboog wordt onderzocht in het raam van de opstelling van een nieuw IC/IR-plan, maar kan niet op korte termijn doorgevoerd worden, omdat het een grote reorganisatie van het treinaanbod rond Leuven zou betekenen.

Op korte termijn kunnen wij enkel nagaan of er bijkomende P-treinen kunnen worden ingezet die de Leuvenboog gebruiken en dus een snellere verbinding tussen Hasselt en Brussel mogelijk maken zonder de Leuvense reiziger te benadelen. Bijkomende treinen naar of uit Brussel impliceren ook bijkomende rijpaden in de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Infrabel heeft aan de spoorwegondernemingen gevraagd om reeds dit jaar, aanbod december 2009, het aanbod op deze drukke as te rationaliseren omdat deze Noord-Zuidverbinding verzadigd is. Het inleggen van bijkomende treinen blijkt wegens die reden uitgesloten.

Tussen Hasselt en Brussel bestaan twee rechtstreekse verbindingen met een goede spreiding om het halfuur en een rittijd van 1 uur 10 minuten. Het betreft de gekanaliseerde verbinding ICE kust-Tongeren, die via Leuven en Aarschot rijdt en de ICK Gent-Genk die via Leuven en Landen rijdt. Momenteel rijden er zowel 's morgens als 's avonds 4 P-treinen via de Leuvenboog, met een rittijd Hasselt-Brussel Noord tussen 51 minuten en 1 uur 1 minuut. De ICE Tongeren-kust en ICK Gent-Genk doen respectievelijk ongeveer 1 uur 10 minuten en 1 uur 13 minuten over deze afstand. Vanaf 20 uur neemt de bezetting van de treinen vanaf Leuven-Aarschot tot Brussel af en daardoor is het inleggen van een extra verbinding na 20 uur niet meer te verantwoorden. Ik voeg een tabel bij, dan ziet u het percentage van het aantal reizigers, en andere.

Het is wel duidelijk dat de reizigers de snelle P-trein verkiezen boven de tragere ICE die zich in Leuven dient te keren. De samenstelling en de bezetting van Brussel tot Leuven-Aarschot voor alle rechtstreekse treinen van de brede avondpiek toont aan dat de bestaande P-treinen een terechte functie vervullen bij het afvoeren van de pendelaars uit Brussel richting Leuven-Hasselt. Na 18 uur ligt de behoefte veel lager. Een bijkomende en latere P-trein is dus niet te verantwoorden.

Er wordt naar gestreefd in de toekomst de bocht van Leuven intensiever te gebruiken. Een startdatum voor die aanpassing is momenteel nog niet vastgelegd, aangezien dat een belangrijke aanpassing van het aanbod van Leuven zal betekenen en de omleiding van treinen via de bocht van Leuven, teneinde de rittijd te verkorten, gecompenseerd zal moeten worden door andere verbindingen naar Leuven.

14.03 Annick Ponthier (VB): Dank u, mevrouw de minister, voor uw antwoord.

We kunnen daaruit dus concluderen dat we op onze honger blijven voor onze vragen. Ik geef ook toe dat die vraag misschien verrassend was, aangezien de NMBS op 13 december met haar nieuwe dienstregeling van start is gegaan en die nieuwe dienstregeling op vele plaatsen ongetwijfeld heeft bijgedragen tot een verbetering van het aanbod en tot een uitbreiding van het aantal treinstellen. Jammer genoeg moeten we echter vaststellen dat Limburg ter zake weer achterblijft.

Daarom durven we de vraag te stellen of het allemaal niet beter en efficiënter kan. U praat over een tabel. Kan ik die krijgen om een en ander verder te onderzoeken. Wij zijn ervan overtuigd dat de resultaten van de gevraagde wijzigingen wel rendabel kunnen blijken, mits de nodige aanpassingen. Enige creativiteit is daarvoor natuurlijk nodig.

Ik wil erop wijzen dat er door ACOD Spoor een alternatief is aangeboden voor de lijn Maastricht-Luik-Brussel. Daar zou een wijziging mogelijk zijn, aangezien er nauwelijks mensen op die lijn reizen. De treinen in Leuven laten stoppen kan helpen hun bezettingsgraad op te krikken en kan bovendien een opening creëren voor de B-treinen die uit Hasselt vertrekken.

Ik hoop dat u de moeite neemt om het voorstel van ACOD Spoor verder te bekijken en uit te werken en ons daarover te berichten, indien u ter zake resultaten heeft.

14.04 Minister **Inge Vervotte**: Dat is door de NMBS onderzocht. Er zitten inderdaad niet zo veel reizigers tussen Maastricht en Luik, maar in het stuk erna wel.

Dit is precies het probleem waarmee we kampen: telkens wij dienaangaande oplossingen zien – laat ik het zo formuleren –, is dat ten nadele van een groter aantal reizigers. Alle voorgestelde alternatieven zijn onderzocht. Daar kunt u vragen over stellen. Dat is allemaal bekeken. Wij moeten telkens de afweging maken voor hoeveel reizigers de oplossing een meerwaarde is en hoeveel reizigers we ermee wij zo verder in de problemen brengen.

Wij blijven bekommerd om de problematiek. Het moet voorwerp van onderzoek blijven. Er zijn nu eenmaal wel degelijk beperkingen, zoals het feit dat er geen rechtstreekse lijn is, om er maar een te noemen. Er is dus altijd een impact op andere lijnen.

Wij kunnen zeker en vast aan de hand van die informatie nog verder van gedachten wisselen. Misschien vinden wij nog andere oplossingen en cours de route.

14.05 **Annick Ponthier** (VB): Ik hoop dat wij kunnen rekenen op een concrete oplossing. Ik kan u verzekeren dat Limburgers altijd voor twee tellen. Als dat het aantal reizigers kan bepalen!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

15 Questions jointes de

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

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

15 Samengevoegde vragen van

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

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

15.01 **Colette Burgeon** (PS): Madame la ministre, je vous remercie d'avoir patienté, car je présidais une autre commission à l'extérieur du bâtiment.

Depuis des années, les voyageurs de la ligne Binche-Bruxelles ont le sentiment d'être les grands oubliés de la SNCB. Ils sont choqués du manque de confort et de ponctualité des trains effectuant ce trajet. Ainsi, le matériel utilisé est composé d'automotrices quadruples qui ont plus de trente ans et qui ne correspondent plus du tout aux exigences de confort des trains modernes.

Quant au problème des correspondances, il est récurrent. À La Louvière-Sud, quelques minutes séparent l'arrivée normale du train venant de Bruxelles du départ des deux trains omnibus desservant la région; vers Mons: Bracquegnies, Thieu, Havré, Obourg, Nimy et Mons; vers Charleroi: Morlanwelz, Carnières, Piéton, Forchies, Marchienne, Charleroi. En raison de leur manque de ponctualité, ces trains sont presque toujours ratés par les navetteurs revenant de Bruxelles. Ils doivent donc attendre une heure en gare de La Louvière-Sud.

Ces dernières années, j'ai déjà eu l'occasion d'interroger à plusieurs reprises vos prédécesseurs sur ces deux problèmes. Et les élus de la Communauté urbaine du Centre ont eu l'occasion de vous en entretenir, il y a peu. En réponse à ces interventions, la SNCB a décidé d'affecter à cette ligne une rame de voitures M6 très confortables et ce, dès la fin du mois de septembre. Cette rame effectue deux liaisons ferroviaires: les départs de La Louvière-Sud vers Bruxelles de 6 h 34 et 13 h 34 (trains 3906 et 3913) et les arrivées à La Louvière-Sud de 10 h 26 et 17 h 26 (trains 3909 et 3937).

Si, sur le plan du confort, on ne peut que se réjouir de l'arrivée des voitures M6, il apparaît que ces trains ne

sont, d'une part, qu'exceptionnellement à l'heure et, d'autre part, assez couramment supprimés (particulièrement pour le 3937). La presse régionale s'en est d'ailleurs émue très récemment. Les voyageurs ne peuvent donc pas faire confiance à ces trains, tant à l'aller qu'au retour

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

Un matériel de traction inadapté, des locomotives datant de près d'un demi-siècle qui tombent régulièrement en panne et qui manquent d'adhérence, un temps de freinage - serrage et desserrage - anormalement long sont à l'origine de ces problèmes. Pourtant, des solutions techniques existent. Pourquoi ne pas remplacer les locomotives de la série 26 par des 21 ou 27 utilisées sur les trains P (trains supplémentaires aux heures de pointe) de la ligne Charleroi - Bruxelles? En effet, ces locomotives ne sont pas employées - pour la plupart entre le trajet aller du matin et le trajet retour de l'après-midi. Ce pourrait être mis en œuvre quitte à affecter la série 26 ainsi libérée à cette ligne. Pourquoi ne pas utiliser les locomotives de la série 11 retirées du service Benelux, ces locomotives étant des "cousines" des séries 21 ou 27? À défaut, quelles mesures compte prendre la SNCB pour réduire ces retards systématiques et rendre la confiance à ses clients de la région du Centre dont la colère gronde de plus en plus?

J'en arrive ainsi à ma deuxième question, madame la ministre. À la suite d'une démarche conjointe des parlementaires et des bourgmestres de la Communauté urbaine du Centre auprès de votre prédécesseur et de la SNCB, des voitures du type M6 ont été déployées aux heures de pointe sur la ligne Binche-La Louvière-Bruxelles-Louvain-la-Neuve. Il faut rappeler que les usagers de cette ligne souffrent d'un manque de confort scandaleux malgré les plaintes répétées des responsables politiques de la région du Centre depuis de nombreuses années.

Il ne faudrait pas que l'expérience en cours avec l'introduction des voitures M6 se solde par un échec et que l'on fasse – si vous me permettez l'expression – machine arrière. Il n'est pas admissible que les clients de la SNCB de ma région doivent choisir entre le confort et la ponctualité alors que la situation actuelle qui se traduit par de très lourds retards est imputable à l'usage de locomotives inadaptées.

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

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

15.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, bij wijze van boutade, spijtig genoeg heb ik niet een paar treintjes in mijn schuif steken, anders zou ik ze graag inzetten. Toen ik minister ben geworden, heb ik er wel heel veel besteld. Die komen eraan.

Ik ga echter uiteraard ten gronde in op uw vraag.

En effet, les statistiques de ponctualité pour la relation ferroviaire entre Binche et Bruxelles pour le troisième trimestre 2009 sont en dessous de la moyenne du réseau, en particulier à l'arrivée à Binche. Ceci est encore plus marqué pour septembre 2009. Les détails sont à votre disposition. Je ne vais pas les lire.

Le train qui part de Binche à 6 h 20 a circulé, entre le 7 septembre (date de la mise en service des voitures M6) et le 15 novembre dernier, c'est-à-dire une période de 15 jours ouvrables, à 17 reprises à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes et à 30 reprises avec un retard d'au moins six minutes. Il a été supprimé trois fois. Dans la même période, le train qui arrive à 17 h 28 à La Louvière-Sud a circulé à 15 reprises à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes et à 29 reprises avec un retard d'au moins six minutes. Il a été supprimé six fois.

La majorité des retards sont le résultat de perturbations causées par des incidents au matériel. C'est évidemment durant les périodes de pointe que la moindre rétention a le plus d'impact. Tous les retards sont examinés à différents niveaux du groupe SNCB.

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

sont pas conçues pour circuler en traction multiple.

Le fait que ces trains circulent avec des voitures à double étage, avec des locomotives de type 26, représente une solution temporaire qui a été mise en place pour résoudre le problème de la suroccupation, avec de nombreuses interventions. Dans un an et demi au plus tard, les locomotives seront remplacées par des locomotives de type 21 ou de type 27.

La forte augmentation des retards causés par des avaries au matériel est effectivement observée depuis la mise en service des voitures à double étage M6. La SNCB reconnaît qu'il y a eu des problèmes techniques. En outre, le personnel de conduite a dû s'adapter à ce nouveau type de matériel.

Le suivi de garantie qui a été mis en place a permis de mettre en évidence un certain nombre de problèmes pour lesquels les constructeurs ont apporté une solution satisfaisante. Certaines améliorations sont encore en cours de généralisation. Il est prévu qu'au minimum les deux trains de pointe, le matin et le soir, soient assurés en voiture M6. L'irrégularité du trafic ferroviaire fait l'objet d'un suivi tant de la part de la SNCB que d'Infrabel. Des actions entreprises par Infrabel concernent la régularisation du trafic ferroviaire, la fixation aux normes pour l'élaboration des horaires, les mesures pour améliorer la fiabilité de l'infrastructure, les interventions plus rapides lors d'avaries à l'infrastructure, la diminution de la fréquence des incidents causés par des tiers et l'amélioration continue de la communication en cas de trafic perturbé.

Des actions conjointes Infrabel-SNCB ont pour but de réduire le nombre de pannes et de dérangements qui pourraient perturber le trafic ferroviaire et prévoir les procédures nécessaires pour résoudre le plus vite possible ces pannes et ces dérangements éventuels, qui constituent une raison importante des retards et des saturations de la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

En outre, Infrabel et SNCB étudient les causes des retards et les solutions pour y remédier. Cette étude commence ce mois-ci et les premiers résultats sont attendus pour mai 2010.

15.03 Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous parlez de la commande de nouvelles locomotives. En effet, nous recevrons celles de type 21 ou 27 d'ici un an et demi environ. Je suppose qu'entre-temps, les voitures à double étage seront toujours maintenues, même si on enregistre pas mal de retard de plus de six minutes.

Etant donné que vous obtiendrez les résultats de l'étude en mai 2010, je reviendrai vous poser les questions à ce moment. Néanmoins, j'aimerais avoir une réponse par rapport au maintien de ces deux doubles trains.

15.04 Inge Vervotte, ministre: Comme je l'ai dit dans ma réponse, ils seront maintenus!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

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

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les correspondances à la SNCB" (n° 18428)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling die ingaat op 14 december 2009" (nr. 17605)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek" (nr. 17734)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact van de nieuwe dienstregeling" (nr. 17735)

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17830)

- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsluiting van de campussen van de VUB" (nr. 17871)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17874)

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstregeling van de NMBS" (nr. 17879)

- de heer Bruno Stevenhuydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17882)

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17883)

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aansluitingen bij de NMBS" (nr. 18428)

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

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een algemene vraag en een specifieke vraag, voornamelijk omwille van een aantal studenten en mensen die aan de VUB werken. De trein vertrekt in Mechelen. U weet dat Mechelen nog altijd onze arrondissementshoofdplaats is en dat Heist-op-den-Berg daarvoor een diepe buiging maakt.

Wat de rechtstreekse trein Mechelen-Etterbeek betreft, blijkt dat door de nieuwe dienstregeling er treinen zijn afgeschaft en dat er in beide richtingen maar één rechtstreekse trein meer overblijft, 's morgens om 8 u 05 en 's avonds om 17 u 15.

Een aantal studenten zegt dat de verbinding naar de VUB niet zo schitterend is. Er werd een aantal acties ondernomen om aan de NMBS een betere dienstregeling tussen Mechelen en Etterbeek te vragen. De wijzigingen hebben natuurlijk ook een effect op de andere lijnen van Antwerpen naar de hoofdstad.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat is de bezetting van alle rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek? Wat is de reden van de afschaffing van de andere rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek? Is de NMBS bereid om eventueel bijkomende rechtstreekse treinen in te leggen?

Mijn andere vraag was van een algemenere aard en betreft de nieuwe dienstregeling. Wij hebben vorig jaar een analyse en een evaluatie gemaakt. Een nieuwe dienstregeling veronderstelt altijd verbeteringen en verslechtingen. Hoeveel verbeteringen en hoeveel verslechtingen zijn er? Hoeveel reizigers zijn hierbij betrokken, zowel in positieve als in negatieve zin?

16.02 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een punctuele vraag. De vragen over de verbinding tussen Etterbeek en Mechelen zijn al gesteld. Het is goed dat vanuit studentenhoek toch nog kritisch op zaken wordt gereageerd. Wat is daarvan aan?

Ik las ook dat de nieuwe regeling dit jaar voor 4 000 reizigers een verslechting met zich meebrengt en voor 27 000 reizigers een verbetering.

Kunt u wat meer toelichting geven bij de overgang van de oude naar de nieuwe dienstregeling? Kunt u ook wat meer toelichting geven bij het gebruik van de wachttijden? Wat was de reden voor de grote vertraging op maandag 14 december? Kunt u ook wat meer uitleg geven over de aanpassing van de dienstregeling,

conform de werkzaamheden aan het GEN? In onze regio wordt het GEN namelijk met de nodige aandacht opgevolgd.

16.03 Paul Vanhie (LDD): Mevrouw de minister, ik zal niet in herhaling vallen. De nieuwe dienstregeling zal wel goede zaken bevatten maar ook minder goede. Een van die minder goede zaken zal waarschijnlijk Etterbeek zijn met de VUB-campus. Ik zou graag een stand van zaken krijgen.

16.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen die mijn voorgangers reeds hebben gesteld. Ik zal mij beperken tot de specifieke vragen zoals die in de schriftelijke voorbereiding werden bezorgd.

Is er al een algemene evaluatie gemaakt van de invoering van de nieuwe dienstregeling? In welke mate heeft die tot vertragingen geleid? Welke lijnen werden hier vooral door getroffen?

Welke oorzaken liggen er aan de basis? Is er vooruitgang merkbaar ten opzichte van de eveneens moeizame invoering van nieuwe dienstregelingen in voorgaande jaren?

Daaraan gekoppeld, op welke manier zal men dit in de toekomst proberen te beperken? Men stelt blijkbaar een compleet nieuw IC-IR-plan in het vooruitzicht en men werkt aan een nieuwe dienstregeling vanaf nul. Dat is om de zoveel jaar wel eens zinvol om te doen. De vorige algemene hervormingen van de dienstregeling hadden echter nogal eens gevolgen met betrekking tot onder andere de stiptheid. Ik hoop dus dat dit op een ernstige manier wordt voorbereid zodat de problemen beperkt kunnen blijven.

16.05 Bruno Stevenhuydens (VB): Mevrouw de minister, ik heb enkel een vraag over de aangekondigde verandering om minder lang te wachten bij het voorzien van de aansluiting voor reizigers die vertraging hebben. Gezien de veelvuldige vertragingen betekent dit dat een groep reizigers in feite steeds vaker de aansluiting kan missen omdat enkele minuten vertraging, als de aansluiting niet wacht, al gauw een uur of een half uur vertraging tot gevolg kan hebben, zeker buiten de spitsuren.

Ik ben zelf een van die reizigers geweest met maar enkele minuten de tijd om over te stappen. Ik werd niet dagelijks maar toch enkele keren per week geconfronteerd met een vertraging van twee minuten. Volgens mij wordt een vertraging van twee minuten niet opgenomen in de statistieken omdat dit te kort is. Die twee minuten waren echter belangrijk om de aansluiting niet te missen.

Ik wil het beeld wel eens schetsen van het profiel van reizigers die hun aansluiting dreigen te missen. Ik ben zelf terug overgeschakeld op de wagen sedert enkele jaren omwille van dat probleem. Het gaat om reizigers die geen zitplaats nemen maar meestal de beste plaats bij de deur kiezen, meestal in het midden van het perron, om dichtbij de aansluiting naar een tunnel te vinden zoals dat in sommige stations is om vlug aansluiting te hebben. Meestal moeten ze het op een lopen zetten en als men niet in pole position bij de deur kan staan mist men bij enkele minuten vertraging de aansluiting.

Dat zijn misschien reizigers die in de toekomst niet meer zullen moeten investeren in een goede conditie maar misschien hun geld kunnen spenderen aan meer lectuur om de wachttijd te overbruggen. Die aankondiging deed mij onmiddellijk denken aan het probleem van de reizigers die elke dag moeten spurten om hun aansluiting te halen. Die mensen zullen dus nog langer met de trein onderweg zijn. Dat zou toch wel een pijnlijke zaak zijn. Volgens mij gaat het niet om een kleine maar eerder om een grote groep reizigers. Ik wil er onmiddellijk de vraag aan koppelen waarom men in de statistieken geen vertraging van slechts een minuut kan opnemen zodat we een volledig beeld krijgen van de vertragingen, want voor sommige aansluitingen heeft men immers theoretisch slechts enkele minuten de tijd.

16.06 Patrick De Groote (N-VA): Ik had nog een vraag over aansluitingen, maar die zit in punt 31 vervat. Dat zijn de vragen over de aansluiting.

De nieuwe dienstregeling ging van start op 13 december 2009. Op heel wat perrons weerklonk het ons vertrouwde deuntje: "De trein met bestemming Brussel heeft een vermoedelijke vertraging van 15 minuten. Gelieve ons hiervoor te verontschuldigen."

De overschakeling op de nieuwe dienstregeling brengt altijd wat vertragingen mee. Dat zijn we gewoon.

Wat zijn de oorzaken daarvan?

Welke lijnen werden er vooral getroffen? Werd de haalbaarheid van de nieuwe dienstregeling op voorhand onderzocht? Zo ja, hoe gaat men dan te werk?

De NMBS zou toch een professionele organisatie moeten zijn. Kan zij zich tegenover de reizigers nog verantwoorden? Soms waren er heel grote vertragingen, om niet over gemiste aansluitingen te spreken.

Blijven deze aanpassingen in de dienstregeling behouden, of wordt er nog naar oplossingen gezocht voor die groep reizigers voor wie de nieuwe dienstregeling een enorme verslechtering in de verbinding met zich meebrengt?

16.07 Ine Somers (Open Vld): Mijn vraag in de samengevoegde vraag 31, waarvan de inhoud gaat over de nieuwe dienstregeling en het mogelijk effect op de vertraging, is nagenoeg dezelfde als de vragen van punt 22. Mag ik ze nu stellen? Het is geen probleem als dat niet kan. Ik wil alleen vermijden dat er twee keer over hetzelfde onderwerp moet worden gesproken.

16.08 Minister Inge Vervotte: Wij hebben ze apart behandeld.

Le **président:** Vous pouvez le joindre. C'est le même objet. Pour moi, on peut la poser.

16.09 Ine Somers (Open Vld): Het is een vraag over stiptheid. Uit de resultaten van TreinTramBus blijkt dat 48 % van de treinreizigers een gemiddelde vertraging heeft van minstens zes minuten en hierdoor moeilijk een aansluiting kan maken. In de nieuwe dienstregeling, in voege vanaf 13 december 2009, zou men minder lang op een aansluiting moeten wachten, wat het negatieve effect op de reiziger enkel kan doen afnemen.

Wat is de reactie op de tegenvallende stiptheidscijfers?

Kunt u als minister bevestigen dat de wachttijden voor de aansluitingen inderdaad verkort zijn? Is hierbij met de minder mobiele reiziger rekening gehouden?

Is er met eventuele vertragingen rekening gehouden?

Is er getest of in het kader van de nieuwe dienstregeling alle aansluitingen haalbaar zijn?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

De **voorzitter:** Vraag nr. 17743 van de heer De Potter is ingetrokken, maar de heer De Groote heeft misschien nog enkele, bijkomende vragen.

16.10 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal aansluitend mijn vraag stellen die over een concreet geval gaat.

Sinds de invoering van de nieuwe NMBS-dienstregeling van half december 2009 worden pendelaars in het station van Lichtervelde vaak met aansluitingsproblemen geconfronteerd. Vroeger wachtten de treinen van lijn 66 Kortrijk-Brugge en de treinen van lijn 73 De Panne-Gent op elkaar. Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling is zulks niet langer het geval. Het gebeurt bijgevolg vaak dat bij een vertraging op de ene lijn de treinreizigers hun verbinding missen.

De NMBS en Infrabel hebben afgesproken om niet of minder lang op een trein met vertraging te wachten. Het voorgaande geval is geen uniek maar een louter concreet voorbeeld. Uiteraard heeft voormelde, nieuwe werkwijze een positief gevolg voor de officiële stiptheidscijfers van de NMBS. De treinreiziger is in voornoemd geval echter wel de dupe. In de statistieken tellen duidelijk de treinen en niet altijd de reizigers.

Ten eerste, mevrouw de minister, wat is uw visie op het probleem van de aansluitingen en van de verminderde bereidwilligheid van de NMBS om in het kader van de stiptheidscijfers op te treden?

Ten tweede, wenst u in de eerstvolgende besprekingen met de NMBS in het kader van de beheerscontracten het probleem in kwestie ten voordele van de treinreizigers mee te nemen?

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw de minister voor haar antwoord op de vragen onder punt 22 en punt 31 van de agenda.

16.11 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, de samenvoeging van beide punten is ten bate van de wachttijden, niet alleen van stipte treinen maar ook van een stipte beantwoording.

De nieuwe dienstregelingen werden uiteraard vooraf aan de hand van simulatietools uitgetest. De voorbereidingen en indienststellingen werden voorbereid door een werkgroep van specialisten van zowel Infrabel als NMBS.

De invoering van een nieuwe dienstregeling wordt uiteraard goed voorbereid. De problemen bij de start van de nieuwe dienstregeling waren niet te wijten aan de invoering ervan. Wij zullen er later nog op terugkomen.

Het proces van invoering op zich leidt niet tot moeilijkheden. Aanpassingen aan de dienstregeling worden bijgevolg niet overwogen.

Het begrip “wachttijd” mag niet met het begrip “overstaptijd” worden verward. De overstaptijd in een station is de tijd die een reiziger nodig heeft om onder normale omstandigheden van de ene op de andere trein over te stappen, ongeacht op welk perron de trein zich bevindt.

In de meeste stations bedraagt de overstaptijd vier à vijf minuten. Hierin is één minuut reservetijd inbegrepen, om de iets minder mobiele reiziger alsnog de kans te geven om de aansluiting te halen. De wachttijd is de maximumtijd die de aansluitende trein extra mag wachten boven op zijn theoretische vertrekkur, om de aansluiting met de trein in vertraging alsnog te verzekeren.

Het toekennen van een wachttijd aan een trein is een moeilijke evenwichtsoefening tussen het streven naar een stipte treindienst - treinen zo weinig mogelijk laten wachten en zodoende geen vertragingen veroorzaken - en het verzekeren van aansluitingen om overstappende reizigers zo weinig mogelijk te laten wachten. Dat is ook de benadering zoals wij ze hebben gegeven, maar ik kom daarop nog terug. In het belang van het merendeel der reizigers en om dus geen indruk van willekeur te geven, vraagt de NMBS aan het personeel om die wachttijden steeds correct toe te passen.

Tijdens de eerste dagen die volgen op de start van de nieuwe treindienst, wordt dagelijks een evaluatie gehouden tussen de NMBS en Infrabel.

De ochtendspits op 14 en 15 december verliep slecht, met veel vertragingen en veel afgeschafte treinen. Dat had echter niets te maken met de problemen eigen aan de nieuwe treindienst, maar wel met een aantal incidenten, zoals een stakingactie van de treinbestuurders van Brussel-Zuid op 14 december, storingen op de infrastructuur, defecten van het treinmaterieel en belangrijke incidenten die te wijten waren aan overmacht.

Er waren ook problemen met de Thalystreinen op het grensbaanvak op de hogesnelheidslijn naar Nederland. Die problemen werden veroorzaakt door de slecht functionerende GSM-R-verbinding.

De impact van de nieuwe dienstregeling is volgens de berekeningen van de NMBS globaal genomen positief. De NMBS heeft 375 000 dagelijkse reizigers. Globaal gezien hebben de aanpassingen een invloed op iets minder dan 30 000 reizigers per dag, waarvan 85 %, dus 24 700, in de positieve zin en 15 %, of 4 200, in negatieve zin.

De nieuwe dienstregeling bevat een aanzienlijk aantal verbeteringen op het treinaanbod, zoals bediening van de nieuwe stations Brussel-West en Simonis op het westelijke ringspoor rond Brussel, de frequentieverhoging op de lijnen 139 Leuven-Ottignies en 43 Liège-Jemelle, de nieuwe treinverbinding tussen Kortrijk en Doornik, het uitbreiden van de bediening van Waregem en het aanbod naar Luxemburg, het aanbieden van een weekenddienst en de uitbreiding van het treinaanbod 's avonds en in de weekdagen op de lijn Antwerpen-Noorderkempen.

Daartegenover zijn er ook een aantal verslechtingen, meestal ten gevolge van werken op het spoorwegnetwerk, waardoor bepaalde ritten of aansluitingen tijdelijk onmogelijk worden, zoals een aantal aansluitingen in Leuven voor reizigers komende van lijn 139 Ottignies-Leuven die naar Brussel moeten, de invloed van de werken op lijn 12 Antwerpen-Essen in het weekend en de invloed van de werken op lijn 26

Mechelen-Halle.

Tussen Mechelen en Etterbeek reed er in de vorige treindienst één klokvaste trein per uur. De gemiddelde bezetting op het gedeelte Mechelen-Vilvoorde varieerde in november 2009 in beide richtingen van 10 reizigers in de kalme uren tot 200 reizigers in de drukke uren. We hebben daarvan een overzicht en men ziet toch heel grote verschillen. De trein met het hoogste aantal reizigers, trein nr. 3378 van 7 u 33, telt 199 reizigers, terwijl men op de trein van 13 u 33 bijvoorbeeld 14 reizigers telt. U ziet dat de schommelingen in de bezetting per uur groot zijn. De treinen van 7 u 33 en 8 u 33 hebben een hoge bezetting. Daarna ziet men toch een enorme daling, naar 15, 14, 19 en 11 reizigers. Het aantal reizigers begint opnieuw op te lopen vanaf 16 u 23, met 137 reizigers en 17 u 23 met 188 reizigers. De piek zit op 7 u 33 en 17 u 23. Vanaf 18 u 23 is het aantal nog hoog, maar begint het opnieuw te dalen, met 69 reizigers.

De rechtstreekse CityRailverbinding moest wegens werkzaamheden aan de infrastructuur en het verplicht rijden op een enkel spoor in de omgeving van Etterbeek worden beperkt tot het traject Vilvoorde-Etterbeek-Halle in plaats van Mechelen-Vilvoorde-Etterbeek-Halle. Door werken op het oostelijk ringspoor, lijn 26, was er onvoldoende tijd om nog het volledige traject af te leggen en werd er beslist om het gedeelte Mechelen-Vilvoorde af te schaffen. Door dezelfde werken diende eveneens het aanbod aan piekuurtreinen te veranderen. De P-trein van 8 u 12 uit Mechelen moest 7 minuten vroeger vertrekken en de P-trein van 17 u 44 uit Etterbeek moest 30 minuten vervroegen. Wel kwam er een piekuurtrein bij met vertrek in Mechelen om 7 u 36 en aankomst in Etterbeek om 8 u 14. De vertraging op lijn 26, Mechelen-Etterbeek-Halle, op 14 december was te wijten aan een ongelukkige samenloop van spoorwerken, een wisselstoornis in Muizen en adhesieproblemen voor een aantal treinen.

Om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de studenten en het personeel van de VUB en omliggende bedrijven, werd het aanbod van rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek vanaf maandag 4 januari 2010 uitgebreid. Tijdens de ochtendpiek vertrekken opnieuw 4 treinen vanuit Mechelen naar Etterbeek, van 7 u 33 tot en met 10 u 33. In de avondspits komen 4 nieuwe treinen vanuit Etterbeek aan in Mechelen, met aankomst vanaf 16 u 24 tot en met 19 u 27.

Die treinen maken een korte stop in Vilvoorde en geen stop tussen Vilvoorde en Mechelen, omdat ze bij aankomst in Mechelen amper zes minuten de tijd hebben om terug te keren.

Ik wil opmerken dat door die zeer beperkte tijdsspanne in Mechelen en het enkelsporig lijngedeelte ter hoogte van de werfzone op het oostelijk ringspoor, lijn 26, de stiptheid van die treinen zeer kwetsbaar is.

Ten slotte is er op de noord-zuidverbinding ook nog een aanpassing doorgevoerd vanaf 4 januari 2010. De piekuurtrein 8511 met vertrek uit Schaarbeek om 16 u 07 en aankomst in Doornik om 17 u 28 stopt opnieuw te Brussel-Congres. Telkens opnieuw proberen we en telkens opnieuw komt hij er terug bij.

Wat de vragen van mevrouw Somers betreft, de cijfers van TreinTramBus zijn gebaseerd op een staal van klanten die hun vertragingen per mail doorsturen naar de site van TreinTramBus. Dat gebeurde gedurende de maand oktober. Het gaat hier duidelijk om de perceptie van de klant, gezien over zijn hele traject, inclusief eventuele aansluitingen.

De stiptheidscijfers van Infrabel zijn gebaseerd op alle treinen. Het percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging, bedroeg in oktober 88,6 %.

De metingen gebeuren elektronisch en voor alle treinen. Ik kan dat niet voldoende benadrukken. De metingen zijn dus op zich correct. Om diverse redenen komen ze niet overeen met de perceptie van een klant; die alleen maar met zijn trein rekening houdt.

Op de drukste momenten van de dag, wanneer veel reizigers onderweg zijn, ligt het niveau van de stiptheid lager dan het globale stiptheidscijfer, dat is bekend.

Om dicht bij de perceptie van de klant aan te sluiten, heb ik in het beheerscontract 2008-2012 aan Infrabel gevraagd om de stiptheidscijfers te publiceren die nauwer aansluiten bij de erkenning van de reiziger.

Ik hoef de criteria niet te herhalen, ik heb dat in het verleden al gedaan per type trein, het moment van de dag, de spoorlijn naar Brussel, belangrijke verbindingen enzovoort.

In de beheersovereenkomst hebben wij een duidelijk onderscheid gemaakt tussen een globale trein, eraan toevoegend dat de perceptie van de reizigers anders is. Een trein in de piekuren is natuurlijk veel meer waard dan een trein in de daluren. De grote verbindingen zijn veel meer waard dan de andere verbindingen.

Wij hebben op basis van de cijfers toch gepoogd om veel meer aan te sluiten bij en weging te geven aan de perceptie van de individuele reiziger, veeleer dan een globaal algemeen cijfer te hanteren.

Daarnaast berekent Infrabel in zijn tien aansluitingsstations ook het percentage verzekerde en het percentage gemiste aansluitingen. Die resultaten zijn ook op de website terug te vinden en liggen vrij dicht bij het resultaat van trein-, tram- busgebruikers: ongeveer 11 % gemiste aansluitingen, afhankelijk van de stiptheid van de maand, tegenover de 14 % volgens TreinTramBus.

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

Wachttijden worden voorgesteld door de NMBS en Infrabel, getoetst op eventueel nadelige gevolgen voor de stiptheid van het treinverkeer. Indien er geen, of slechts in beperkte mate gevolgen zijn voor de stiptheid, dan keurt Infrabel die wachttijden goed en draagt het bedrijf zijn personeel op om ze strikt te respecteren. In uitzonderlijke omstandigheden, bijvoorbeeld bij relatief zwaar verstoord treinverkeer, kan aan de lijnregelaar bij traffic control, die een globaal zicht heeft over alle treinverkeer op een lijn, gevraagd worden om de maximaal toegelaten wachttijd in een bepaald station te overschrijden. Het toekennen van een wachttijd aan een trein is een moeilijke evenwichtsoefening tussen het streven naar een stipte treindienst - treinen zo weinig mogelijk laten wachten zodat geen vertragingen te veroorzaakt worden - en het verzekeren van aansluitingen om overstappende reizigers zo weinig mogelijk te laten wachten.

Gezien het zeer grote belang dat reizigers hechten aan stipte treinen, streeft de NMBS ernaar om enkel een wachttijd toe te kennen, indien dat effectief verantwoord is. Daarbij wordt rekening gehouden met een aantal criteria, zoals het aantal overstappende reizigers, het beschikken over een alternatief binnen een redelijke tijdsspanne, het aantal reizigers in de wachtende trein, de eventuele gevolgen voor andere reizigers op die spoorlijnen en het risico op een gemiste aansluiting in de verderop gelegen stations. Op basis van die criteria werd station per station en trein per trein beslist of een wachttijd mogelijk was of niet.

De richtlijn dat de IC/IR-treinen in principe nooit wachten, heeft altijd bestaan. Die treinen rijden de hele dag heen en weer tussen twee bestemmingsstations en de vertraging opgelopen door een van de treinen, kan zich overzetten op de volgende treinen en op andere rijrichtingen, zodat, naarmate de dag vordert, de initiële vertraging verder oploopt en uiteindelijk veel meer klanten hinder ondervinden. Voorts zouden die vertragingen zich overzetten op de L-relaties, met meer haltes die op hetzelfde traject rijden, zodat het domino-effect van vertragingen ontstaat.

De wachttijden zijn dus niet verkort, maar in het belang van de reizigers vraagt de NMBS aan het uitvoerend personeel om de wachttijd dan ook correct toe te passen. Dat dient zeker niet geïnterpreteerd te worden als een verminderde bereidwilligheid van de NMBS om in te grijpen. Net als de meeste reizigers hecht ik heel veel belang aan de stiptheid van de treinen en in de huidige beheersovereenkomst heb ik ter zake ook heel wat elementen opgenomen die daartoe moeten aanzetten.

Natuurlijk dient daarbij ook aandacht besteed te worden aan de aansluitingen. Voor de reizigers wordt stiptheid bepaald op het hele traject en niet trein per trein. Vandaar dat ik ook in de beheersovereenkomst heb gevraagd om de stiptheidscijfers te publiceren naar gelang van het aantal reizigers en cijfers te geven over de gemiste aansluitingen in een aantal belangrijke overstapstations. We zullen dus wel degelijk kijken naar de reiziger en niet alleen trein per trein. Ik kan begrijpen dat de NMBS niet voor eender welke aansluiting de wachttijd zomaar kan verlengen bij vertragingen.

Zoals eerder gezegd, moet de afweging gemaakt worden tussen het aantal overstappende reizigers die daarbij voordeel zouden hebben en het aantal reizigers die wachten in aansluitende treinen en die daarbij een nadeel zouden kunnen ondervinden.

Uiteraard proberen wij altijd om daarmee op een evenwichtige manier om te gaan. Het is evident dat het personeel dit klantvriendelijk probeert te bekijken. Er zijn geen rigide of blinde richtlijnen. Wij hebben alleen gevraagd dat de overstapregeling aan de hand van een aantal criteria bekeken wordt. Soms moet men goodwill afwegen tegen de effecten ervan op het verdere verkeer.

Het is evident dat het niet de bedoeling is om tegen een groep aankomende reizigers te zeggen dat men niet meer kan wachten en de deuren te sluiten. De wachttijden hebben echter hun beperkingen, en dat moet men beseffen. Men heeft het na de analyse — dat is één van de redenen waarom het aan bod is gekomen — noodzakelijk gevonden te communiceren met het personeel van NMBS en Infrabel. Uit de analyse bleek immers dat daar soms royaal mee werd omgegaan, met alle gevolgen van dien. Het niet correct toepassen van de criteria inzake aansluitingen bleek één van de oorzaken van het domino-effect dat verdere vertragingen tot gevolg heeft. In die zin moet de stelling van Trein-Tram-Bus en van de Ombudsman, dat Infrabel door minder aansluitingen te verzekeren zijn stiptheidsstatistieken zou trachten op te krikken, ruimer bekeken worden. Een kettingreactie van vertragingen ontstaat inderdaad gemakkelijk. Wij mogen echter niet vergeten dat in de trein die moet wachten ook tal van reizigers zitten die verderop een aansluiting met trein of bus nodig kunnen hebben. Vanuit het oogpunt van die reizigers kan het dus belang hebben de wachttijden te beperken.

Daarnet heb ik al gemeld dat het aantal geslaagde aansluitingen in enkele belangrijke overstapstations nauwkeurig gemeten wordt. Het hoeft geen verwondering dat die resultaten rechtstreeks evenredig zijn met de behaalde stiptheidscijfers. Dit bewijst nogmaals dat een goede stiptheid de basis is voor een goede service aan alle reizigers, ook aan degenen die moeten overstappen.

Uiteraard worden deze resultaten door Infrabel en de NMBS van dichtbij gevolgd. Bovendien zal het opnemen van die resultaten in de berekening van de tarieven geen nieuwe impuls geven, daar de stiptheidsresultaten nu reeds deel uitmaken van de parameters voor nieuwe prijsaanpassingen.

16.12 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal op basis van de tabel en van uw antwoord nagaan of ik nog verdere vragen stel.

De **voorzitter**: Ik zal de tabel met het aantal reizigers laten kopiëren voor de leden.

16.13 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is goed dat al op 4 januari werd gereageerd op de klacht van de studenten. Wij stellen ook vast dat deze regeling voor meer dan 80 % een verbetering is. Dit mag echter niet beletten dat wij blijvend aandacht schenken aan correcties en verbeteringen. Het is goed dat u in die zin de opdracht hebt gegeven om de registratie nog te verfijnen, te verbeteren en in alle objectiviteit te laten verspreiden.

16.14 Paul Vanhie (LDD): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb er begrip voor dat de NMBS investeringen moet doen en dat de aanpassingen ter hoogte van Etterbeek nodig zijn. Wat mij een beetje tegen de borst stoot, is het feit dat er op voorhand geen overleg werd gepleegd met de VUB. Als ik het persartikel van de heer De Knop erop nalees dan stel ik vast dat er op voorhand geen overleg heeft plaatsgevonden. Achteraf is het volgens mij nog vrij goed gekomen omdat de NMBS toegevingen heeft gedaan en meer treinen heeft ingezet. Dat is een pluspunt, maar men had dit vóór 13 december kunnen doen in plaats van in de kerstvakantie.

16.15 Minister Inge Vervotte: Er is wel degelijk overleg geweest, maar de NMBS wou toch doorgaan met de vooropgestelde wijzigingen. Er is wel degelijk overleg geweest. Nadat onder anderen ikzelf invloed heb uitgeoefend, heeft men bijgestuurd. Er is echter wel degelijk overleg geweest. Men heeft alle argumenten naast mekaar gelegd en op basis van verschillende argumenten heeft de NMBS achteraf een toegift gedaan.

Ik wil toch wel meegeven dat er telkens sprake is van een afweging die moet worden gemaakt. Soms is dit niet evident. Wij zeggen vaak aan de NMBS welke haar opdracht is, maar telkens als zij een kleine wijziging wil doorvoeren die zorgt voor een rationele inzet van treinen of personeel dan volgen er allerlei grote acties waardoor men systematisch moet terugkeren op zijn stappen.

In het geval van Etterbeek was de tussenkomst volgens mij verantwoord omwille van de impact op de bedrijven en de VUB. Wij hebben daarover overleg gevoerd en wij hebben een oplossing bereikt. Het blijft echter een moeilijke evenwichtsoefening en ik wil ter zake dan ook pleiten voor de NMBS. Het feit dat men terugkomt op zijn stappen is vaak omdat men uiteindelijk toch bereid is rekening te houden met de opmerkingen. Vaak heeft de NMBS heel wat argumenten. Mensen die het slachtoffer zijn van de wijzigingen hebben echter geen boodschap aan die argumenten. Er moet dan ook telkens een afweging worden gemaakt tussen het individu dat zich slachtoffer voelt en het totaal.

Het is positief dat de NMBS telkens bereid is om een en ander terug in overweging te nemen. Het is dus

veeleer door de goodwill van de NMBS dat er wijzigingen plaatsvinden, maar niet wegens een onprofessioneel optreden door na te laten op wijzigingen te anticiperen.

16.16 Paul Vanhie (LDD): Mevrouw de minister, ik ben het ermee eens dat het een moeilijke oefening is. Het gaat hier echter om duizend personen die werken aan de VUB en om veertienhonderd studenten. Dat is een grote groep. Het is niet zoals in Landen, waar er drie personen opstappen.

Als er een wijziging wordt doorgevoerd, zullen er altijd voor- en tegenstanders zijn. Zo moeilijk is dat. Al doende leert men. Ik ben wel blij dat er een oplossing werd gevonden.

16.17 Bruno Stevenheydens (VB): Mevrouw de minister, uw uiteenzetting over overstappen en de wachttijd vond ik zeer interessant. Ik merk toch op dat er een verschil is tussen de theorie van 4 tot 5 minuten plus 1 minuut extra, en de praktijk, waarbij elke reiziger, zelfs degene die slecht ter been is, de kans zou moeten hebben om zijn trein te halen. Ik denk bijvoorbeeld aan het station van Berchem, waar ik vaak mensen zie spurten, waaruit blijkt dat het in de praktijk anders is dan in theorie.

Om over de juiste cijfers te kunnen spreken, wil ik een voorstel formuleren. U zegt dat er een verschil is tussen de perceptie van de reizigers en de realiteit. In de tekst die wij gekregen hebben, hebt u het ook over klokvastе treinen. Ik stel voor om alle vertragingen, ook al duren zij maar één minuut, op te nemen in de statistieken, zodat wij een juist beeld hebben van de vertragingen. Nu wordt dat beeld scheefgetrokken omdat een vertraging pas vanaf vier of vijf minuten wordt opgenomen in de statistieken. Een vertraging van twee tot drie minuten kan nochtans al doorslaggevend zijn om een aansluiting te missen.

Ten slotte, u zegt dat aan de treinen in de piekuren meer belang wordt gehecht dan aan treinen in de daluren. Daaraan zit er ook een keerzijde. Wie in de piekuren een trein mist, moet niet zo lang wachten op de volgende trein. Wie in de daluren door een kleine vertraging een aansluiting mist, moet soms zeer lang wachten, eenzaam, want er zijn veel minder reizigers in de daluren. Het wachten op de volgende trein duurt dan soms zeer lang.

16.18 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, om elk misverstand te vermijden, ik heb gezegd dat wij bij het opmaken van de beheersovereenkomst uiteraard hebben onderhandeld over de globale stiptheidscijfers. Wij wisten echter goed genoeg, omdat wij ook geluisterd hadden naar het Parlement, naar reizigers, en anderen, dat de globale stiptheidscijfers veel mensen worst kunnen wezen, bij wijze van spreken. Zij willen weten hoe het met hun trein zit, en zij vinden het niet correct dat de treinen allemaal op dezelfde manier worden beoordeeld.

Daarom hebben wij geprobeerd in onze cijfers dichtër te komen bij de perceptie van de mensen. Ik heb dus niet willen zeggen dat de perceptie van de mensen anders is dan de realiteit. Wat ik gepoogd heb, is onze registratiemechanismen te verfijnen.

De beoordeling gebeurt echter op basis van de globale stiptheid. Wij moesten immers afspraken maken. De afspraken in de beheersovereenkomst zijn gebaseerd op globaal te leveren prestaties.

Ik weet dat het telkenmale tot frustraties leidt als de NMBS en Infrabel hun cijfers bekendmaken. De mensen horen dat de treinen voor 91 % stipt rijden, terwijl zij vinden dat hun trein misschien maar voor 77 % stipt rijdt.

Wij willen dus niet alleen dat het wordt geregistreerd, maar wij willen het ook zo wegeп in de beoordelingscijfers zelf. Wij hebben dus gepoogd om vanuit de metingen dichtër bij de perceptie van de mensen te komen en dus wat mensen aanvoelen over hun treinen zwaarder door te laten wegeп in de berekeningen. Treinen die te laat komen in daluren vinden wij minder erg dan treinen die te laat komen in piekuren. De NMBS wordt op het ene dus zwaarder gesanctioneerd dan voor het andere, in het mechanisme van de berekening voor de tarifiering. Wij hebben verschillende parameters. Als een trein te laat aankomt in een groot station worden de NMBS en Infrabel zwaarder gesanctioneerd dan wanneer een trein te laat aankomt in een klein station. Wij hebben gepoogd in het mechanisme van de beheersovereenkomst verschillende parameters op te nemen die dichtër aanleunen bij de perceptie van de mensen. Dus ook die ene minuut vertraging wordt geregistreerd. De NMBS en Infrabel hebben dat allemaal in hun analyses. Alleen is het zo dat er in de beheersovereenkomst werd afgesproken dat vanaf zes minuten vertraging kan worden gesproken over een trein met vertraging. Tot vijf minuten vertraging spreekt men dus niet van een trein met vertraging. Alles wordt echter geregistreerd, vanaf een minuut vertraging. Dat wordt in de analyse

opgenomen, alleen telt het in de weging niet mee voor het sanctioneringsmechanisme dat wij hebben in de verhouding met de NMBS en Infrabel.

16.19 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik zal niet alles opnieuw overlopen.

Ik begrijp dat u stelt dat het voortdurend een evenwichtsoefening is en dat u de wachttijd alleen kunt toekennen als het echt nodig is, op basis van de criteria die u aanhaalt. U moet echter ook begrijpen dat in mijn concreet voorbeeld van Lichtervelde en de huidige aansluitingsproblemen, zich het probleem stelt dat vroeger de treinen van lijn 66 Kortrijk-Brugge en de treinen van lijn 63 De Panne-Gent, op elkaar wachtten zoals de burger dat stelt. U haalt de criteria aan wat die wachttijden betreft maar ik kan moeilijk cijfers vergelijken op basis van de aangehaalde criteria. Ik heb die cijfers niet en ik weet ook niet hoeveel mensen daar opstappen en hoeveel mensen reeds op de bewuste treinen zitten. Voor mij ligt dat dus moeilijk, laat staan voor de burger die dat ervaart.

Er blijkt voor de reizigers geen enkel ander alternatief te zijn. Zij moeten een uur wachten. Zo eenvoudig is het.

16.20 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Wat de verkorting van de wachttijd betreft, u zei dat die afhankelijk is van een aantal factoren, zoals het aantal wachtende reizigers en het aantal reizigers dat nog moet overstappen. Als men aanpassingen doet, is het belangrijk om na te gaan hoeveel reizigers daardoor hun aansluitende trein missen.

16.21 Minister Inge Vervotte: De wachttijden worden niet ingekort. Wij hebben echter vastgesteld dat men de wachttijden vaak niet correct toepast. De wachttijden worden vastgelegd. Wij hebben vastgesteld dat men er steeds meer aan voorbijging en dat de wachttijd verlengd werd. Dat was een appreciatie van de treinbegeleider op dat ogenblik. Nu zijn er duidelijke richtlijnen die bepalen dat de wachttijden vastgesteld zijn en dat die volgens de omstandigheden correct toegepast moeten worden.

In bepaalde omstandigheden kan men verder gaan dan de wachttijd en een trein laten wachten. In sommige gevallen, wanneer het verantwoord is, kan dat. Als er mensen staan, dan zal men hoogstwaarschijnlijk verder gaan dan de vastgestelde wachttijd. Als men echter te maken heeft met een aansluitende trein waar bijvoorbeeld veel mensen in zitten, dan moeten de wachttijden correct worden toegepast. Men kan bijvoorbeeld niet, omdat men een mooie dame met een buggy ziet aankomen, beslissen om de wachttijd met vijf minuten te verlengen. Dat kan niet. Wij blijven klantvriendelijk, maar wij vragen een correcte toepassing op het ogenblik dat men merkt dat voor veel mensen de schade groter wordt dan voor een individu.

16.22 Ine Somers (Open Vld): U zegt zelf dat er vroeger flexibeler mee omgegaan werd. Nu zegt men dat het strikt volgens de regels moet gebeuren. In de praktijk zal dit dus wel een wijziging teweegbrengen en een invloed hebben op de perceptie van sommige mensen. Ik ga akkoord met een strikte toepassing van de regels en de invulling van een aantal criteria. Aangezien de praktijk in het verleden anders was, zal het echter gevolgen hebben in de perceptie van de mensen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

17.01 Francis Van den Eynde (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, sonore publiciteit op de trein via de luidsprekers, ik zou het eerlijk gezegd niet kunnen gedroomd hebben. Het is een van de weinige punten waar men nog af en toe rustig kan zitten in dit leven. Daar overrompeld worden door publiciteit uit de luidsprekers, dat vind ik geen aangenaam perspectief.

Op 8 december werd ik op de trein van 08 u 57 Gent-Brussel plots geconfronteerd met publiciteit, in de realiteit, niet in mijn dromen. Men vroeg ons een bepaald Oxfam-product te kopen waarmee men zou colporteren op de trein.

Mevrouw de minister, was dat een experiment? Ik heb dat daarna niet meer meegemaakt. Ik heb trouwens het product zelf niet gezien. Het is mij niet aangeboden geweest. Misschien is de verkoper niet ver genoeg geraakt.

Kan het dat men publiciteit maakt op de trein voor het kopen van producten? Zo ja, aan welke voorwaarden moet er dan voldaan worden?

Is het de bedoeling om dit regelmatig in te voeren of was dit een accidenteel feit dat niet had mogen gebeuren? Ik weet het niet, daarom kom ik bij u aankloppen.

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, u moet opletten met wat u zegt, want ik ben op zoek naar geld en u brengt mij misschien op ideeën.

Deze actie is er ook vorig jaar geweest en ook toen heb ik daarop een antwoord geformuleerd. Ik zal daarop echter graag terug een antwoord formuleren.

De NMBS heeft een samenwerkingsakkoord met Oxfam voor het organiseren van de actie Fair Train. Dat is een verkoopactie voor het goede doel van pralines of truffels in het kader van fair trade. Die actie loopt reeds drie jaar, met stijgend succes. Het is dus zeker geen experiment en het gaat ook niet over publiciteit die daar gevoerd wordt via bijvoorbeeld luidsprekers of andere.

De verkopers van de actie Fair Train stonden dit jaar in vijf stations: Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Brussel-Noord, Leuven en Ottignies. Ongeveer 20 verkopers reden mee met de treinen om zakjes truffels in de trein aan de man te brengen.

Omdat normaal in de treinen van de NMBS nooit producten of diensten worden verkocht, is het normaal dat deze actie vragen kan opwekken bij reizigers en parlementsleden. Daarom hebben de verkopers de uitzonderlijke toestemming gekregen om hun verkoopactie in de treinen aan te kondigen. Deze aankondigingen zijn bedoeld om de reizigers te informeren, zodat ze niet onverhoeds geconfronteerd worden met de verkoopactie.

Op die manier weten de reizigers ook dat het een actie is in samenwerking met de NMBS en Fair Train van Oxfam, in het kader van een goed doel. De reacties van de reizigers zijn uitermate positief. De NMBS wil hiervan geen misbruik maken en heeft niet de bedoeling om meer van dergelijke verkoopacties in de trein te organiseren. De NMBS blijft ervan overtuigd dat haar klanten zo weinig mogelijk mogen worden gestoord.

17.03 **Francis Van den Eynde** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister eerst en vooral feliciteren met haar geheugen. Ik heb vorig jaar inderdaad een vraag gesteld, maar die had toen geen betrekking op de verkoop in de trein en zeker niet op publiciteit in de trein. Ik vroeg enkel in welke omstandigheden een verkoop van producten in onze stations kan of niet kan.

Ik was het ook nog niet vergeten. Ondanks mijn leeftijd werkt mijn geheugen nog een beetje.

Wat mij het meest verbaasde, was dat het via de luidsprekers werd aangekondigd. Dat is dus de bedoeling. Om elk misverstand te vermijden, zou het misschien goed zijn om tegelijkertijd te zeggen dat het met de toestemming van de NMBS gebeurt. Zo weet de reiziger duidelijk dat het een toegelaten verkoop is.

17.04 Minister **Inge Vervotte**: De overlast van de actie werd misschien gecompenseerd door het aangeboden chocolaatje. Dat maakt endorfines vrij, wat dan weer voor blijde reizigers zorgt.

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

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

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

18.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, j'avais déposé cette question un peu avant Noël. J'ai pu l'observer et on me l'a également rapporté: devant la nouvelle et superbe gare de Liège,

début décembre, on installait une patinoire. Renseignements pris, c'était une initiative de la SNCB Holding. J'aurais voulu des précisions sur le financement de ce projet et de l'objectif poursuivi.

Par ailleurs, je m'interroge également sur la nécessité d'installer une patinoire devant la gare. Je ne sais pas si vous connaissez bien Liège, madame la ministre, mais cette patinoire entre en concurrence avec une autre, aménagée depuis plusieurs années dans le centre de la ville, place de la Cathédrale. Je me suis laissé dire aussi que les exploitants du site ne voient pas arriver "votre" patinoire d'un bon oeil et on comprendra pourquoi.

Madame la ministre, cette patinoire est-elle vraiment implantée à l'initiative de la SNCB Holding? Si oui, a-t-on prévu d'en implanter dans d'autres gares? Quel est le but poursuivi et quel a été le budget de cette opération? Comment et par qui cette patinoire a-t-elle été exploitée? Quelle est la destination des bénéfices éventuels? A contrario, qui comblera le déficit?

Enfin, la SNCB Holding, les commerces liégeois et les organisateurs des animations de fin d'année se sont-ils concertés?

18.02 Inge Vervotte, ministre: Chère collègue, en effet, la patinoire installée devant la gare de Liège l'a été à l'initiative de la SNCB Holding. Une autre patinoire a été installée devant la gare d'Anvers pour la période des fêtes de fin d'année. L'année 2009 a été marquée pour la SNCB Holding par le lancement de la marque "La Gare" et par les campagnes de promotion qui s'y rapportent.

Le thème de ces campagnes est "La vie entre en gare". Cette vie est symbolisée devant les 37 gares gérées par la SNCB Holding par des totems de quatre couleurs. Chacune de ces couleurs renvoie à un rôle joué par la gare: le transport des personnes, la meilleure gestion du temps par l'ouverture de commerces et la présence de services, la convivialité par la présence du secteur horeca et l'animation sociale.

Des gares de la SNCB Holding accueillent plus de 700 animations chaque année. Au programme 2010, se trouvera d'ailleurs une tournée d'un groupe musical célèbre de gare en gare. La patinoire s'inscrit dans cette optique de "La vie entre en gare". Elle se justifie d'autant plus à Liège où le marché de Noël est très développé. La gare de Liège est une porte naturelle et légitime de la ville et il était logique que le passager, dès son arrivée à la gare, se sente dans l'ambiance des fêtes que la ville s'est donnée.

Les exploitations et la fourniture de la patinoire ont été confiées à l'entreprise Event Construct. Cette entreprise a été choisie suite à une procédure d'appel d'offres. L'entreprise Event Construct avait remis l'offre la plus intéressante. Le coût et les charges de l'exploitation sont pris en compte par la SNCB Holding.

La SNCB Holding s'est concertée avec les commerçants de la rue des Guillemins auxquels elle propose d'occuper des chalets autour de la patinoire. Ils ont d'ailleurs répondu présents à cette invitation. La patinoire a été décidée trop tardivement en 2009 pour s'inscrire dans la campagne générale "Liège, cité de Noël". Des contacts ont néanmoins été pris pour mettre en place une politique de prix similaire.

Des contacts avancés et multiples ont été pris avec la Ville de Liège et les organisateurs des manifestations de Noël pour que l'organisation d'un événement festif devant la gare, une patinoire ou une autre animation, soit inscrite dès mars 2010 dans la dynamique mise en place en ville.

Au passage, Liège ne sera pas la seule ville à disposer de deux patinoires. Il n'est nullement avéré que la patinoire de la gare a porté un quelconque préjudice à la patinoire du centre-ville. Les chiffres le démontrent. Elle a été un complément à celle de la ville, qui est un peu victime de son succès. De nombreux enfants, devant l'affluence en ville, sont venus patiner sur la glace plus calme de la gare.

18.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, quel est le coût de cette opération?

18.04 Inge Vervotte, ministre: Je pourrai vous le faire parvenir.

18.05 Kattrin Jadin (MR): Oui, il serait intéressant de le connaître. D'une manière générale et d'après les réponses précédentes, je suis consciente que nous sommes à la recherche de nouveautés. Je m'interroge quand même sur l'intérêt de telles initiatives, sympathiques par ailleurs. Si vous avez l'occasion de visiter le marché de Noël de Liège, je me ferai un plaisir de vous accompagner et de vous guider.

Vous verrez que les deux sites sont fort éloignés l'un de l'autre. Vous avez répondu que la coordination aurait pu avoir lieu, mais qu'on s'y était pris trop tard. Je m'interroge sur l'utilité de telles initiatives pour la SNCB. En résulte-t-il une augmentation du chiffre d'affaires en comparaison des dépenses effectuées, par exemple? Certes, je me réjouis de l'impact sur les activités des commerçants liégeois. Néanmoins, je doute de l'opportunité d'une telle mesure.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

19.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais tout d'abord vous présenter mes excuses pour mon retard: j'étais coincée dans un train, madame la ministre, entre Namur et Bruxelles. J'ai donc attendu durant une demi-heure dans la campagne et j'ai pu admirer les beaux vallons de La Hulpe.

Madame la ministre, je voudrais revenir sur l'accident survenu à Mons mi-novembre. Je ne reprendrai pas tout le texte de mon interpellation car je me suis engagée à être succincte. En outre, le secrétaire d'État à la Mobilité a déjà donné une partie des réponses la semaine passée.

Lors de sa réponse, il a dit que les premiers résultats de l'enquête avaient été rendus, mais qu'ils étaient encore confidentiels. J'ai cru comprendre que l'enquête comporterait une deuxième étape. Je pense qu'elle concernera notamment la boîte noire. Je souhaiterais, madame la ministre, connaître votre point de vue à ce sujet.

Madame la ministre disposez-vous déjà d'un rapport détaillé de l'accident, notamment pour ce qui concerne le défaut du crocodile qui avait été signalé en matinée? Madame la ministre, comment se fait-il qu'à 23 h, les réparations autour de ce fameux crocodile n'étaient toujours pas réalisées? Visiblement les premiers constats mettent en évidence qu'une série de dispositifs qui permettent de réduire la vitesse du train n'ont pas fonctionné. Pouvez-vous nous donner plus d'informations à ce sujet?

Évidemment, nous partageons la profonde tristesse de la famille de la jeune accompagnatrice victime de cet accident.

Depuis l'accident, j'ai eu l'occasion d'avoir de nombreux contacts avec les conducteurs de train qui m'ont fait savoir leur mécontentement par rapport à cette situation, même si les conclusions quant aux causes de l'accident ne sont pas encore définitives. Mais toujours est-il que les lacunes dont souffre le transport ferroviaire ont été mises en évidence et spécifiquement les appareillages qui permettent d'éviter ces accidents.

Vous vous souvenez sans doute très bien de la question de mon collègue Georges Gilkinet, qui avait déjà interrogé votre prédécesseur sur le fait qu'actuellement, nos trains ne sont pas équipés d'un système de vigilance performant comme cela existe dans d'autres pays. Il attirait également l'attention sur les cadences imposées aux conducteurs qui sont de plus en plus "infernales" et qui ne contribuent qu'à renforcer l'insécurité due à la fatigue ou à la routine.

Dans sa réponse, votre prédécesseur faisait savoir qu'il existe des systèmes comme les ETCS qui doivent être mis en place, même si les délais d'installation ne sont pas encore définis, que cette mise en place nécessitait l'installation de TBL 1, d'abord à certains nœuds du réseau (les gares, les points d'arrêt). En résumé, les endroits qui sont les plus importants en termes de sécurité.

Dans ce cas précis, madame la ministre, ces dispositifs TBL 1+ et ETCS, qui devraient être mis en place, auraient-ils pu, d'une quelconque manière, jouer un rôle dans l'accident? Auraient-ils permis d'éviter l'accident?

Avant de terminer, je voudrais revenir sur les conditions de travail des conducteurs de train. L'augmentation

de la productivité, la non-valorisation, voire la dévalorisation du métier, la non-évolution technique sont évidemment des facteurs qui ne favorisent pas non plus le travail des conducteurs de train.

En ce qui concerne l'augmentation de la productivité, elle se traduit par une augmentation des cadences et un laps de temps restreint entre les trains. Elle signifie une augmentation de la durée du nombre de services critiques, à savoir des débuts de service très tôt le matin ou très tard le soir ou des prestations de plus de neuf heures, y compris pendant la nuit. De plus, il y a la spécialisation des séries; j'ai pu rencontrer à plusieurs reprises des conducteurs de train qui me disaient qu'elle conduisait à une habitude, une lassitude, qui peut entraîner une diminution de leur vigilance.

À entendre ces cris de détresse, ne conviendrait-il pas, madame la ministre, de revoir le statut des conducteurs de train quant au début et à la fin de carrière, ainsi que l'accompagnement des jeunes conducteurs, leur formation? Ne pourrait-on pas, par exemple, mettre en place un système de tutorat par les anciens conducteurs à leur intention?

19.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, madame Boulet, pour vos questions sur les circonstances de l'accident et sur les aspects de sécurité, je vous renvoie à la réponse donnée par le secrétaire d'État Etienne Schouppe.

Par contre, je peux vous communiquer une réponse concernant les conditions de travail du personnel roulant.

Les prestations des conducteurs de train sont déterminées dans le cadre de l'élaboration des roulements établis en fonction du plan de transport. Ces roulements de prestations respectent les dispositions réglementaires entre autres en matière de durée, d'intervalle et d'octroi des jours de repos.

En ce qui concerne les conditions de travail, les actions suivantes ont été entreprises.

Des recrutements massifs ont contribué à réduire le manque temporaire de conducteurs de train, situation qui sera bientôt stabilisée. La très grande majorité des conducteurs de train n'ont plus d'heures supplémentaires à prester. L'introduction de nouveaux horaires a donné lieu à des réunions de concertation préalables avec le personnel concerné. Ces dernières années, les conditions de travail (ergonomie des postes de conduite) se sont considérablement améliorées grâce à la mise en service d'un nouveau matériel de traction.

La qualité et le suivi des formations, sous la surveillance de l'autorité de sécurité du SPF, enregistrent des progrès depuis la création, en janvier 2008, de l'organisme de formation agréé de la SNCB. Ainsi, l'obtention et la conservation d'un brevet de conduite pour un conducteur de train ont acquis un caractère plus formel. La mise en application d'une nouvelle réglementation n'a lieu qu'après la fin d'un cycle annuel de formation permanente. Cette formation de trois jours est obligatoire pour tous les conducteurs de train.

Pour une période de trois ans, la SNCB prévoit dix jours de formation permanente, dont quatre jours sur simulateur.

Début 2009, la SNCB a également adressé un questionnaire anonyme et confidentiel à ses conducteurs de train concernant leur charge psychosociale. Cette enquête, menée sous la supervision des psychologues de l'entreprise, vise à se faire une idée plus claire de la perception qu'ont les conducteurs de train de l'ambiance de travail et de la pression du travail. Le traitement de ces données est en cours. Nous suivons cela de très près.

19.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, mon interpellation traitait aussi des conséquences de l'accident ainsi que des systèmes d'aide à la conduite, de vigilance ou de freinage dans les trains.

J'ai entendu M. Schouppe en commission. Je m'étonne du fait que l'on ne veuille pas traiter mon interpellation en même temps que les autres. Pour ma part, je souhaitais faire une interpellation sur les trois sujets car cet accident met plusieurs aspects en évidence. Pour ce qui est des conditions de travail des conducteurs de train, samedi matin, j'ai rencontré 15 conducteurs de train qui ne font pas spécialement partie du syndicat et qui ne suivent pas une ligne politique particulière. Vous dites que la majorité d'entre eux n'a plus d'heures supplémentaires à prester. J'en ai pourtant rencontré un qui avait 72 heures

supplémentaires à récupérer. Au cours du mois de décembre, on lui a demandé de prêter des heures supplémentaires pour que d'autres puissent passer les fêtes de fin d'année en famille. Ce n'était pas volontaire.

Par conséquent, ce que vous dites sur les conditions de travail, sur les roulements des prestations, les durées et les intervalles ne correspond pas à ce qui m'est rapporté par les conducteurs de train. Certains aspects, notamment les jours de repos ou les intervalles entre les différents trains seraient-ils spécifiques à Mons, ma région ou à la province du Hainaut? Il semblerait que les chauffeurs disposent exactement de huit minutes pour un changement de train. Dès lors qu'il y a un retard de 15 minutes, le train suivant est déjà en retard et ils n'ont, dans ce cas, plus aucune minute de repos. C'est assez inquiétant!

Madame la ministre, vous n'avez pas répondu non plus pour ce qui concerne les systèmes TBL 1+, TBL 2 car cela relève de votre collègue. Or, on refuse que ma question soit traitée par le secrétaire d'État. Il y a visiblement un problème de modernisation chez Infrabel ou de respect des délais par rapport à la mise en place.

On impose des conditions de travail de plus en plus difficiles aux conducteurs de train. C'est en tout cas ce qu'ils me font savoir. Madame la ministre, je ne mets pas en doute votre parole mais je me pose des questions sur l'infrastructure. Je vous suggère de mettre en place des moyens supplémentaires et de passer directement au système de freinage TBL 2, puisque celui-ci semble être plus performant et pourrait aider davantage à la conduite.

Madame la ministre, vous vous doutez que, sur ces points, vos réponses ne m'ont pas satisfaite. À moins que vous ne souhaitiez ajouter l'un ou l'autre élément, je déposerai une motion de recommandation. Je souhaiterais que l'on puisse disposer rapidement des conclusions définitives au sujet de l'accident. Je propose de revoir les différents systèmes de freinage, de vigilance et d'aide à la conduite ou, en tout cas, d'accélérer les investissements en ce sens. Il s'agit également d'augmenter la sécurité des usagers. Nous pourrions aussi explorer d'autres pistes qui pourraient s'avérer plus efficaces. Madame la ministre, je m'adresse à vous, sachant que le secrétaire d'État n'a pas répondu à mes questions.

Enfin, je voudrais que vous vous engagiez, madame la ministre, à revoir les conditions de travail des conducteurs de train. J'ai en effet découvert un monde dans lequel les êtres humains sont mis à rude épreuve. Or je crois qu'ils sont les premiers garants de la sécurité des usagers de la SNCB.

19.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, nous avons certaines habitudes dans cette commission: je réponds aux questions qui me sont posées.

Madame Boulet, si vous posez des questions concrètes relevant de mes compétences, je vous répondrai. Mais il m'est impossible de répondre aux questions qui relèvent des compétences de M. Schouppe. Si vous avez des questions précises concernant Infrabel, posez-les moi par écrit! Je le répète, j'y répondrai sans aucun problème! C'est de cette façon que nous avons l'habitude de travailler au sein de cette commission! Chacun connaît la manière dont je réponds aux questions.

Cela étant dit, il est possible qu'il reste encore des repos dépassés en raison des carences en personnel dans le passé. Comme nous en avons discuté au sein de cette commission, il est vrai que des problèmes se sont posés à ce niveau. Mais avec la crise actuelle, il est plus facile pour la SNCB de recruter du personnel. Nous sommes donc en train de résoudre ce problème des ressources humaines. Je le répète, selon les chiffres qu'on me communique, on est en train de recruter et de résorber les retards.

19.05 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, vous n'êtes probablement pas responsable, mais je ne pouvais pas interroger le secrétaire d'État. On ne me l'a pas permis!

Ensuite, vous ne m'avez pas du tout répondu à propos des systèmes de freinage. Je veux bien réintroduire mes questions sur Infrabel, mais elles figurent dans mon interpellation. Il s'agit des systèmes ETCS, TBL 1+ et TBL 2. Votre prédécesseur Vanackere y répondait, comme le prouvent les réponses que j'ai citées!

19.06 Inge Vervotte, ministre: Pour le système général, vous devez interroger M. Schouppe. Quand c'est spécifique, je peux vous répondre. Vous devez donc poser des questions concrètes.

19.07 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): J'ignore comment vous vous organisez avec le secrétaire d'État à la

Mobilité. En tout cas, j'ai téléphoné à la commission pour savoir à qui je pouvais poser ma question. Les autres questions portant exactement sur le même thème étaient adressées à M. Schouppe, et la mienne n'était pas reprise. Il m'a été expliqué que vous me répondriez, y compris sur les systèmes de freinage, étant donné que le ministre Vanackere répondait!

Je veux bien interroger M. Schouppe, mais il est fort probable qu'il me renverra de nouveau vers vous. Je ne veux pas vous froisser, madame la ministre, mais je vais déposer ma motion de recommandation puisque que je n'ai pas obtenu de réponse aux questions que j'ai posées.

De **voorzitter**: Ik vermoed dat het probleem ligt bij de patstelling...

19.08 Minister **Inge Vervotte**: Men kan ook een motie indienen in de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

De **voorzitter**: Ik vermoed dat het probleem is dat men twee bevoegdheden door elkaar gehaald heeft in één interpellatie.

Motions

Moties

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

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

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Juliette Boulet
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
demande à la ministre et au gouvernement

- de faire le nécessaire pour disposer rapidement des conclusions définitives de l'accident de train survenu à Mons le 19 novembre 2009 afin de pouvoir donner un éclairage complet sur les responsabilités de chacun et, surtout, afin de pouvoir mettre en évidence les impacts positifs et négatifs des choix d'investissements faits par les responsables de la SNCB et/ou d'Infrabel;
- de revoir les différents systèmes de vigilance et/ou les dispositifs d'aide à la conduite sachant que beaucoup de conducteurs de train considèrent que le système TBL 1+ ne réduit pas suffisamment les risques de dépassement de vitesse, mais que le système TBL 2 ou TBL1 + assorti d'un système ETCS apportent plus de satisfaction et de sécurité;
- d'explorer d'autres pistes telles que le système KVB (qui combine les systèmes Memor et TBL, donc mémorisation des signaux, contrôle de la vigilance du conducteur, arrêt en cas de franchissement d'un signal fermé. Mais en plus, lors de missions restrictives, l'engin calcule une courbe de décélération; si le conducteur ne respecte pas cette décélération, l'engin provoque immédiatement le freinage d'urgence);
- de s'engager à revoir les conditions de travail des conducteurs de train en ce qui concerne les cadences de travail, les horaires et la spécialisation des séries sans quoi l'augmentation des dépassements de signaux rouges, dépassements de vitesse et diminution de la ponctualité des trains seront de plus en plus fréquents compte tenu d'une augmentation sans cesse croissante du nombre d'usagers.”

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

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Juliette Boulet
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
vraagt de minister en de regering

- het nodige te doen om snel over de eindconclusies van het onderzoek naar het treinongeval in Bergen op 19 november 2009 te kunnen beschikken, teneinde volledige duidelijkheid te kunnen scheppen over de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen, en vooral teneinde de positieve én negatieve consequenties van de investeringskeuzes van de NMBS en/of Infrabel helder in het licht te kunnen stellen;
- de onderscheiden bewakingssystemen en/of rijhulpsystemen opnieuw tegen het licht te houden, in de wetenschap dat het TBL1+-systeem het risico op overschrijdingen van de toegestane maximumsnelheid volgens een groot aantal treinbestuurders niet voldoende inperkt, maar dat TBL2 of TBL1+ in combinatie met een ETCS-systeem wel meer bevredigende resultaten en meer veiligheid oplevert;
- andere sporen te volgen, zoals het KVB-treinbeïnvloedingssysteem (in combinatie met Memor/TBL-apparatuur, dat wil zeggen waarbij de seinen in het geheugen worden opgeslagen, de waakzaamheid van

de bestuurder gecontroleerd wordt, de trein tot stilstand wordt gebracht ingeval een gesloten sein genegeerd wordt, en waarbij bovendien bij restrictieve opdrachten een deceleratiecurve wordt berekend; als de bestuurder die deceleratie niet respecteert, grijpt het systeem in en wordt onmiddellijk de noodremprocedure ingezet);

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

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

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

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

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

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

20.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, cette question date aussi car elle fait partie de celles que nous avons dû réintroduire après le changement de gouvernement.

Le viaduc de Saint-Ghislain séparant la ville de Saint-Ghislain et Hornu devrait être réparé par la SNCB. Les poutres maîtresses sont dégradées et, si elles ne sont pas réparées, il faudra diminuer les charges et les passages sur le viaduc, d'après le district Sud-Ouest de la SNCB à Charleroi. Ce viaduc est un point névralgique desservant le Borinage, l'autoroute Paris-Bruxelles et la ville: 38 800 véhicules y transitent quotidiennement, 178 bus TEC y passent chaque jour. J'abrège et j'en viens au fait. Le chantier devrait commencer pendant le premier trimestre 2010 dans les meilleurs délais et devrait durer au moins deux ans.

Madame la ministre, est-ce bien la SNCB qui est chargée de réparer ce viaduc? J'ai trouvé cela étrange. Dans l'affirmative, est-elle la seule en charge de cette réparation?

Quelle est la part prise en charge par la SNCB?

Ces travaux de réparation concernent-ils seulement les poutres maîtresses?

D'autres solutions ont-elles été proposées à ce jour pour assurer la fluidité du trafic?

La SNCB a-t-elle envisagé de concentrer ses travaux dans la période de vacances scolaires?

Y a-t-il discussion entre la SNCB et les TEC, éventuellement la Ville de Saint-Ghislain, pour respecter le plan communal de mobilité?

Les usagers à mobilité réduite et la mobilité douce sont-ils bien pris en compte?

Une coordination est-elle prévue entre la SNCB, la commune, la Région et le SPW pour ne pas perturber plus que nécessaire la mobilité dans la région, vu l'importance du flux autoroutier passant par ce point?

20.02 Inge Vervotte, ministre: Madame Boulet, le viaduc de Saint-Ghislain est un passage supérieur géré par Infrabel. Ce dernier agit comme maître d'œuvre pour l'étude du nouvel ouvrage et la réalisation des travaux en accord avec la Direction des routes de Mons et des communes concernées.

Les montants nécessaires sont prévus dans le budget d'investissements d'Infrabel 2010-2011 en cours d'approbation. Pour établir la pérennité de l'ouvrage, les travaux ne concernent que le renouvellement de la travée 2 à la suite de la dégradation du béton armé de la poutre maîtresse.

Les autres parties de ce viaduc sont maintenues. Ni la Direction des routes de Mons ni les communes concernées n'envisagent d'autres travaux à cette occasion. Le trafic routier peut être maintenu.

Pour réduire le plus possible les perturbations et pour tenir compte des desiderata émis, des travaux seront réalisés en différentes phases et un pont provisoire d'une demi-largeur sera mis en place côté Mons avec deux bandes de circulation routière, une piste cyclable et un trottoir placé côté gare pour faciliter le passage des piétons. Une interruption complète interviendra pendant une semaine de congé scolaire et, plus tard,

pendant un week-end.

La durée prévue des travaux est largement supérieure à la durée des vacances scolaires. Des itinéraires de déviation routière seront définis par les communes concernées, décrits dans les documents d'adjudication et réalisés par l'entrepreneur à désigner.

Une coordination et une concertation avec les parties concernées et mentionnées sont nécessaires. Elles auront lieu par l'organisation de réunions et/ou par l'envoi du compte rendu de ces réunions.

Le nouveau tablier comportera, comme actuellement, deux fois deux bandes de circulation routière avec, de chaque côté, une piste cyclable et un trottoir. Si d'autres travaux d'amélioration de la mobilité autour du viaduc de Saint-Ghislain sont envisagés par la Direction des routes et/ou par les communes concernées, il leur revient de les étudier, les financer et les réaliser, si possible en coordination avec les travaux d'Infrabel, qui ne peuvent cependant pas être différés.

20.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'ai pas grand-chose à ajouter si ce n'est que, selon moi, le plus important est que la coordination au niveau des communes soit la meilleure possible pour que les usagers puissent comprendre de quoi il s'agit. J'y serai attentive.

Visiblement, comme vous l'expliquez, la modernisation se réalisera pour un mieux notamment grâce à la piste cyclable qui sera mise en place.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

21.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, spijtig genoeg brengt het spoor vaak dramatische voorvallen van zelfmoord of zelfmoordpogingen met zich.

Er was afgesproken dat 34 zogenaamde hotspots, gespreid over 21 gemeenten, zouden worden gedistilleerd, teneinde na te gaan op welke manier het bewuste risico aldaar tot een minimum kon worden beperkt. De hotspots zouden een bezoek van de cel Preventie Zelfdoding op het Spoor krijgen.

De eerste resultaten mochten wij in de loop van 2010 verwachten.

Kunt u enige toelichting bij de stand van zaken van het actieplan geven?

Kunt u enige toelichting bij de evaluatie door Infrabel van de kosten geven?

Gaat het overleg met de verschillende overheden over het actieplan de goede richting uit?

Op welke manier worden de treinbestuurders die met zelfmoord en zelfmoordpogingen worden geconfronteerd, momenteel opgevangen?

Hebt u al cijfers voor 2010 van het aantal betrokken personen en van de vertragingen als gevolg van zelfmoorden en zelfmoordpogingen?

21.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, er bestaan uitgebreide dossiers van de 21 steden en gemeenten waarin de 34 zogenaamde hotspots zich bevinden. Om de voorgestelde infrastructuurwerken uit te voeren, is er een voorafgaande procedure nodig, die onder meer extra opmetingen, de toewijzing van de opdracht, de opmaak van de uitvoeringsdocumenten en de gunningprocedure behelst.

Die fase is voor een groot deel van de hotspots reeds gestart. Op die manier kunnen we tegen het einde van 2010 in een grote meerderheid van de hotspots infrastructurele verbeteringen verwachten.

Daarnaast wordt in samenwerking met de experts binnen en buiten de NMBS-groep extra maatregelen onderzocht, zoals bijkomende opleiding voor personeel en een affichecampagne.

Voorts bouwt de cel Preventie Zelfdoding op het Spoor ook zijn netwerk met belangrijke binnenlandse en buitenlandse experts en werkgroepen verder uit.

Ook werd in januari 2010 na analyse van de recentste cijfers vier nieuwe gemeenten aan het dossier toegevoegd. Hier zal in de komende weken ook een plaatsbezoek gebeuren.

In 2009 werd door de cel Preventie Zelfdoding op het Spoor met voorlopige kostenramingen gewerkt. Die worden voorlopig met het oog op de uit te voeren infrastructuurwerken verder uitgevoerd door de bevoegde mensen van Infrabel en TUC RAIL, zodat over enkele maanden een duidelijk beeld van de kosten beschikbaar moet zijn.

In het kader van het actieplan is met de verschillende lokale overheden contact genomen. Infrabel zal de komende weken een bijkomende poging doen om de nog niet bezochte gemeenten te overhalen voor een overleg, onder andere via de contacten van de cel Preventie Zelfdoding op het Spoor in de gezondheidssector.

De cel heeft ook contact genomen met de eventuele psychiatrische centra in de betrokken gemeenten. Die overlegmomenten verlopen vlot en worden weldra afgerond.

Een zelfdoding of een poging tot zelfdoding wordt als een kritisch incident beschouwd. Onmiddellijk na het incident wordt opvang voor de betrokken bestuurder georganiseerd door een daartoe opgeleide hulpverlener, die de morele en materiële opvang en ondersteuning van de treinbestuurder verzekert.

De bestuurder zal in elk geval verboden worden zijn dienst voort te zetten. Na de eerste opvang is er ook nog de mogelijkheid tot professionele begeleiding door een preventieadviseur-arbeidsgeneesheer en of een preventieadviseur-psycholoog.

Infrabel registreert alle incidenten en ongevallen op de spoorweginfrastructuur. Een van de rubrieken is Aanrijding van Personen, zonder dat daarbij de absolute zekerheid bestaat of het gaat om een zelfdoding of niet.

In 2008 werden 133 aanrijdingen geregistreerd, die ongeveer 54 000 minuten vertraging hebben veroorzaakt. In 2009 waren er 155 aanrijdingen die 68 385 minuten vertraging hebben veroorzaakt.

Toch moet hierbij een belangrijke kanttekening worden gemaakt. De resultaten van een actieplan ter voorkoming van zelfdoding kunnen niet in een cijfer worden uitgedrukt. Het is trouwens niet alleen een actie van de spoorweggroep, die voor het aantal bepalend zal zijn. De algemene maatschappelijke context is zeker even belangrijk.

Samen met Infrabel ben ik van oordeel dat een spoorweginfrastructuurbeheerder de plicht heeft om samen met alle andere instanties mee te werken aan een oplossing voor dat menselijke en maatschappelijke probleem. Hij heeft zich daartoe geëngageerd. Ik moet zeggen dat dat op een serene manier gebeurt.

21.03 Michel Doomst (CD&V): Dank u, mevrouw de minister, voor de concrete antwoorden in dit toch wel delicate dossier. We kijken al uit naar de resultaten eind 2010.

Ik ben ook blij dat door nauwkeurige opvolging vier nieuwe gemeenten op de lijst zijn ingeschreven en ik hoop dat de lokale besturen ter zake hun verantwoordelijkheid nemen. Uit recente feiten blijkt immers dat het gevaar op zelfdodingen niet geweken is en in de toekomst zelfs acuter kan worden.

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

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

22 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

sur "le light rail" (n° 17697)

22.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, tegen 2009 was afgesproken dat een stuurgroep enkele pilootprojecten met lightrail zou bestuderen, vooral inzake veiligheid, juridisch kader en mogelijkheden van exploitatie. Tegen eind september van vorig jaar zou ook een haalbaarheidsstudie worden gemaakt.

Mevrouw de minister, zijn die knelpunten al uitgeklaard?

Is de haalbaarheidsstudie in de maak?

Hoe ziet u de verdere evolutie van dat toch wel interessante project?

Hoe verloopt ter zake het overleg met de verschillende overheden?

22.02 Minister Inge Vervotte: De stuurgroep Lightrail van de NMBS-groep heeft sinds haar oprichting meerdere lightrailstudies in het kader van gemengd verkeer van lightrailmaterieel en heavy rail op het Belgische spoorweginet uitgevoerd. Door deze studies is onder andere duidelijk geworden dat er bij gemengd verkeer van lightrail en treinen op dezelfde spoorinfrastructuur een aantal knelpunten opduiken.

Bij gemengd verkeer van lightrail en treinen moet al het materiaal en de volledige spoorinfrastructuur worden uitgerust met treinbeveiligingssysteem, ETCS. Alleen dit veiligheidssysteem biedt de sluitende garantie dat beide vormen van materieel niet met mekaar in botsing kunnen komen, ook niet bij een menselijke fout. Dit vereist echter buitensporige investeringen in de uitrusting van al het bestaande treinmaterieel en kan niet worden opgelegd aan de spoorwegondernemingen, zeker niet in het binnenlandse verkeer. Voor alle duidelijkheid: dit is een bevoegdheid van de heer Schouppe.

Het enige verschil is dat ik niet kan communiceren over een onderzoek en een accident, maar dat incident is ondertussen gesloten.

Bovendien moet ook de spoorweginfrastructuur met dit systeem worden uitgerust en dit zal nog heel wat jaren in beslag nemen. Men spreekt nu al over 2030.

Juridisch gezien moet elke operator, die op de spoorweginfrastructuur verkeer wil organiseren, voldoen aan strenge veiligheidsvoorschriften inzake materieel en personeel. Hiervoor dienen de nodige licenties en certificaten te worden bekomen, en de nodige rijpaden dienen te worden aangekocht.

Al deze elementen zullen leiden tot een zeer dure vorm van exploitatie die zo goed als zeker onrendabel zal zijn voor het beoogde reizigersvolume. Ik ben dan ook van mening dat de toepassing van lightrail in gemengd verkeer niet noodzakelijk de beste optie is. Dit neemt niet weg dat lightrail op een eigen spoorinfrastructuur bepaalde perspectieven kan bieden. Wij moeten echter toch wel dat onderscheid maken.

De NMBS Holding heeft in samenwerking met de NMBS en Infrabel een haalbaarheidsstudie lightrail opgemaakt. Deze haalbaarheidsstudie is gebaseerd op een marktstudie van de NMBS. Op basis van reizigerspotentieel werden in heel het land een aantal mogelijke corridors economisch geëvalueerd, wat leidde tot een selectie van vijf corridors. Dit gebeurde volgens het door de NMBS gedefinieerde exploitatieconcept, namelijk frequentie, snelheid en capaciteit, en was omwille van de hiervoor vermelde redenen gebaseerd op de inzet van licht treinmaterieel, materieel van lichtere constructie dan van de klassieke treinen dat echter wel nog toegelaten is op het Infrabelnet. Het gaat dus niet om de inzet van lightrailmaterieel dat zowel op Infrabelsporen als op tramsporen kan rijden.

Deze haalbaarheidsstudie bevat dan ook geen antwoord op de mogelijke toepassing van lightrail in gemengd verkeer. Bij een aantal treinconstructeurs werden de technische gegevens van dergelijk licht treinmaterieel opgevraagd. Infrabel heeft de technische compatibiliteit van dit licht treinmaterieel met de infrastructuur nagegaan. De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen – dit valt onder de bevoegdheid van minister Schouppe – heeft bepaald dat de wettelijke en reglementaire aanpassingen noodzakelijk zijn.

NMBS Holding heeft de studie vervolledigd met een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Deze analyse somt per gekozen corridor en per type van licht treinmaterieel de kosten en de baten op voor de betrokken

actoren: NMBS, Infrabel, en samenleving.

Wat zijn de belangrijkste resultaten daarvan? De corridors met de hoogste netto actuele waarde zijn Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate en Nivelles-Ottignies-Basse-Wavre. Deze corridors worden gekenmerkt door de hoogste kostendekkingsgraad en een hoge welvaartswinst door vermeden externe kosten als milieu, geluid, veiligheid. Voor deze twee corridors is het vooral de hoge gemiddelde bezetting per voertuig die leidt tot de hoge netto actuele waarde.

De corridors Zottegem-Burst-Aalst, Dendermonde-Puurs-Boom-Antwerpen en Hasselt-Peer-Neerpelt-Hamont-Weert scoren een stuk slechter. Laatstgenoemde corridor behaalt in de sensitiviteitsanalyse zelfs in geen enkel scenario een positieve netto actuele waarde. De belangrijkste reden daarvoor zit in de relatief hoge investeringskosten en de beperkte exploitatiedekkingsgraad.

De corridor Flémalle-Haute-Liège-Guillemins heeft een lage kostendekkingsgraad, maar omdat dit baanvak nu al in dienst is voor goederenverkeer zijn de investeringen er beperkt. Daardoor zijn de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse beter.

Het exploitatiescenario met elektrisch materieel behaalt een consistent betere netto actuele waarde dan het exploitatiescenario met dieselmaterieel. Wanneer het aandeel van nieuwe reizigers afkomstig van het autoverkeer groot is, namelijk 90 % of meer, kan voor 4 van de 5 beschouwde corridors een positief resultaat behaald worden. Wanneer het aandeel afkomstig van het autoverkeer eerder laag is, namelijk 50 % of lager, dan blijkt de implementatie van elk van de beschouwde alternatieven te resulteren in maatschappelijke kosten.

In het algemeen kan gesteld worden dat bepaalde projecten socio-economisch rendabel zouden kunnen zijn, maar dat zij erg gevoelig zijn voor het aantal bijkomende reizigers, de verwachte modal shift, en de noodzakelijke investeringen in infrastructuur.

Wil men verder evolueren wat lightrail betreft, zullen eerst politieke keuzes gemaakt moeten worden inzake de meest aangewezen exploitatievorm per betrokken traject. Zoals daarnet reeds gezegd, is gemengd verkeer vrij onrealistisch.

Er zal verder overleg nodig zijn tussen de federale overheid en de Gewesten. Het is echter duidelijk dat alle vormen van openbaar vervoer complementair moeten zijn om tot een zo rendabel mogelijke oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk te komen.

Inherent aan de keuze van het light-railproject is de opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse vereist. Deze analyse kan de keuze ondersteunen en zo constructief bijdragen tot de opstart van lightrailexploitaties.

Vandaag zijn er bij de spoorweggroep geen budgetten uitgetrokken voor lightrail met uitzondering voor alle studies die wij wel gepland hebben en die wij ook doen omdat wij ons daartoe wensen te engageren.

Op het niveau van de stuurgroep lightrail is het overleg zeer constructief verlopen. Alle belanghebbende partijen hebben eraan deelgenomen, de FOD Mobiliteit, DGVL, DVSI, NMBS Holding, Infrabel, NMBS, De Lijn, MIVB/STIB en SRWT/TEC en minister Schouppe.

22.03 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, zo is bewezen dat uw antwoorden inderdaad heel interessant zijn. De conclusie die wij kunnen trekken is dat wij ons met betrekking tot het gemengd treinverkeer niet de illusie moeten maken dat wij ver zullen vooruitgaan, op de heel concrete mogelijkheden die u aanreikt in verband met de corridors zoals besproken na. Ik meen dat de modal shift wel meer kansen biedt dan veel mensen denken. Op bepaalde trajecten is dat echt een heel goede mogelijkheid. Ik zal uw collega Schouppe daarover niet via een motie maar een beetje via emotie en vooral via ratio benaderen om te bekijken of die bevoegdheden overdraagbaar zouden kunnen zijn.

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

23 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project Raillease" (nr. 17698)

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

23.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het project Railease werd in september 2008 gelanceerd met een marketingcampagne gericht op een 1200-tal managers en die bleek bij de lancering tot positieve resultaten te leiden.

In het begin van vorig jaar leek het succes toch wat achteruit te gaan. Hoe ervaart en evalueert u dat project na een jaar? Zijn nog aanpassingen gepland? Zullen er nog extra partnershipovereenkomsten worden gesloten? Hoeveel passen werden tot nu toe afgeleverd en zou u dat cijfer kunnen opdelen tussen 2008 en 2009?

23.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het project Railease wordt door bedrijven als uiterst positief ervaren. De huidige economische situatie zorgt er echter voor dat het beslissingsproces bij bedrijven langer duurt dan normaal. Daardoor is de toename van het aantal moederkaarten in 2009 verminderd.

Het product Railease benadrukt sterk de rol van de NMBS als bevoorrechte mobiliteitspartner. De NMBS voorziet in de nabije toekomst de koppeling van het regionaal vervoer, meer bepaald de Lijn en TEC met Railease. Op langere termijn wordt ook de mogelijkheden bekeken om een samenwerking aan te gaan met de MIVB, parkings en taxaatschappijen. Het is de bedoeling om van het product Railease een volwaardige mobiliteitsportefeuille te maken.

Naast degene die in het antwoord op de vorige vraag van midden 2009 werden gegeven, werden er de voorbije maanden nog partnerships met andere leasingmaatschappijen gesloten, onder andere met PSA. In 2008 werden 928 Railease-moederkaarten afgeleverd. In 2009 werden er nog eens 469 Railease-moederkaarten in omloop gebracht.

23.03 Michel Doomst (CD&V): Het lijkt mij goed om in een breder samenwerkingsakkoord naar de regio's te gaan. Andere faciliteiten- en samenwerkingsverbanden zijn welkom.

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

De **voorzitter:** Vooraleer over te gaan naar de laatste vraag van vandaag is het misschien goed om even te overlopen welke vragen nog zijn omgezet in schriftelijke vragen: de vragen 17755 van de heer Weyts, 17873 van mevrouw Dieu, 17889, 18096, 18201, 18202 en 18203 van mevrouw Musin.

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

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

24.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vraag uit dankbaarheid heel kort houden.

De NMBS heeft een nieuw, papierloos ticketsysteem, met name de elektronische identiteitskaart als vervoerbewijs, gelanceerd. De bedoeling was om met het systeem een grote markt te bereiken, met name zoveel als de NMBS met de onlineverkoop van tickets – 1 miljoen tickets – kon bedienen.

Mevrouw de minister, hoe loopt voornoemd systeem tot op dit ogenblik?

Wat zijn ter zake de problemen? Zijn de problemen inzake consultatie bij boeking op dezelfde dag al opgelost?

Hebt u een zicht op het aantal verkochte tickets via de elektronische identiteitskaart?

Is over de vurige wens van minister Van Quickenborne, namelijk het lanceren van de abonnementen via de eID, al overleg gepleegd, teneinde een en ander sneller of "quicker" te kunnen uitvoeren?

24.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het systeem is inderdaad actief sinds begin juni 2009.

Uit reacties die de NMBS bereiken, blijkt dat de dienst positief wordt onthaald door de klanten. Sinds de opstartfase hebben zich geen echte problemen voorgedaan. Het klopt dat, wanneer een biljet de dag zelf is aangekocht, de treinbegeleider geen reisrecht terugvindt op zijn toestel en eerst even moet synchroniseren via een GPRS-module in zijn toestel. Die synchronisatie verloopt in normale omstandigheden vlot, maar af en toe neemt het wat meer tijd in beslag, bijvoorbeeld omdat de GPRS-verbinding op dat moment faalt. In slechts 8 gevallen kon effectief geen aankoop worden teruggevonden.

De lange consultatietijd voor biljetten die op de dag van de reis worden aangekocht, is een rechtstreeks gevolg van de flexibiliteit van het verkoopsysteem van de NMBS, dat toelaat om kort voor het vertrek nog een biljet via eID aan te kopen. Dat moet dus veeleer als een opportuniteit dan als een nadeel worden beschouwd.

Niettemin is ondertussen beslist om de GPRS-functie van het toestel van de treinbegeleider stand-by te houden, eens hij opgestart werd. Dat versnelt de controletijd aanzienlijk.

11 % van de klanten die een ticket via het internet gekocht hebben, maakt gebruik van e-ID. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de Gewestelijke verdelingen.

Minister Van Quickenborne heeft die wens ook uitgedrukt tijdens een persconferentie naar aanleiding van de lancering van de verkoop van treintickets via e-ID. Hij wil zo veel mogelijk het gebruik van de elektronische identiteitskaart promoten.

De NMBS heeft niet de bedoeling om ook de treinkaarten via e-ID te verkopen. De NMBS werkt samen met de MIVB en de regionale vervoersmaatschappijen aan de lancering van het uniek ticket via Mobibchipcard. Dat systeem is beter geschikt voor de treinkaarten, die veelvuldig gebruikt en gecontroleerd worden.

Het gebruik van de elektronische identiteitskaart als vervoersbewijs is beter geschikt voor occasionele reizigers.

De treinbegeleider moet immers steeds zijn database raadplegen en mogelijk ook verbinding maken via GPRS, zoals ik daarnet beschreven heb.

Trouwens, vanaf begin dit jaar moeten de eerste van die gecombineerde treinkaarten MIVB-NMBS in roulatie komen. Hierover is ook geen overleg gepleegd.

24.03 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw concrete antwoord over de pistes die u het meest haalbaar acht. Ik hoop dat men inderdaad alle mogelijkheden die zich aandienen, optimaal zal gebruiken.

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

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

24.04 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, wij hebben vandaag slechts een groot derde van de vragen behandeld.

De **voorzitter**: Wij hebben ruim de helft van de agenda afgewerkt.

24.05 Paul Vanhie (LDD): Als er over 14 dagen vragen bijkomen, dan zitten wij opnieuw in hetzelfde schuitje. Zal de commissie vroeger samenkomen om de achterstand in te lopen? Zo niet blijven wij in hetzelfde stramien.

24.06 Minister Inge Vervotte: Wij zijn heel soepel. Als iemand niet aanwezig is, dan wordt de vraag uitgesteld.

24.07 Paul Vanhie (LDD): Het is niet uw fout, mevrouw de minister.

De **voorzitter**: De verzameling van vandaag was wel een verzameling van zes weken.

24.08 **Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de voorzitter, we zouden toch wat achterstand moeten inlopen, anders zullen er telkens vragen niet gesteld kunnen worden.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat wij vandaag meer dan de helft hebben afgewerkt.

24.09 **Paul Vanhie** (LDD): Men kan ook vragen aan de parlementsleden om geen vragen meer in te dienen. Dat is ook een oplossing.

De **voorzitter**: Het commissiesecretariaat en het bureau van de commissie zullen bekijken wat wij kunnen doen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.05 heures.*