

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

van

MAANDAG 22 OKTOBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 22 OCTOBRE 2007

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.47 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheidscamera's in de spoorwegstations" (nr. 17)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de plannen voor de beveiliging van de NMBS-infrastructuur door middel van videocamera's" (nr. 140)

01.01 Guido De Padt (Open Vld): Vorige zomer plaatste de NMBS in vijftig stations 1.500 veiligheidscamera's. Het hele systeem zou tegen 2010 operationeel moeten zijn.

Wat zijn de tussentijdse resultaten? Werden er al criminele feiten mee opgelost? Wat is de kostprijs? Plant de NMBS ook cameratoezicht op de treinen zelf?

Voorzitter: *de heer Ludo Van Campenhout*

01.02 François Bellot (MR): De NMBS zou van plan zijn haar infrastructuur te beveiligen via camerabewaking. Dit project is belangrijk voor de veiligheid van de reizigers, maar doet een aantal vragen rijzen met betrekking tot de privacy.

Volgens welke planning zullen die camera's er komen? Hoeveel camera's werden er al geïnstalleerd? In welke stations? Welke plaatsen komen prioritair in aanmerking voor de plaatsing van camera's? Hoe lang zullen de beelden worden bewaard? Werd de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer hierin gekend? Zo niet, waarom niet? Zo ja, hoe luidde haar advies?

01.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De eerste fase van het programma voor de plaatsing van bewakingscamera's is in 2006 van start gegaan en loopt nog steeds. De tweede fase is voor 2008 gepland, en de derde zal van 2009 tot 2010 lopen.

Aanvankelijk werden er 309 camera's geplaatst. Tussen november 2006 en eind juli 2007 werden er vierhonderd nieuwe camera's geplaatst: 124 in Antwerpen-Centraal, twee in Brussel-Centraal, tien in Brussel-Congres, 71 in Brussel-Noord, veertien in Charleroi-Zuid, achttien in Dendermonde, vijftig in Gent-Sint-Pieters, acht in Luik-Guillemins, vijftien in Luik-Palais, 42 in Mechelen, 24 in Verviers-Centraal en 22 in Vilvoorde.

(Nederlands) Tussen 1 juni en 1 oktober 2007 vroegen de politiediensten twee keer beelden op in het kader van preventieve acties en 99 keer in het kader van een gerechtelijk dossier. In 66 procent van de aanvragen

konden bruikbare beelden geleverd worden.

In het algemeen kan worden aangenomen dat het aantal criminele feiten is gedaald door de camerabewaking, in combinatie met het verhogen van het aantal patrouilles. Uit het proefproject in het station van Ottignies bleek dat het aantal gevallen van vandalisme met 22 procent is gedaald.

(Frans) Wat de investeringen in camera's, servers en software betreft, bedragen de externe kosten 11,6 miljoen euro en de interne kosten 1,3 miljoen euro.

(Nederlands) De onderhoudskosten bedragen 1,7 miljoen euro voor een periode van vier jaar, exclusief de kosten voor de *control room*, het veiligheidspersoneel en het energieverbruik.

Momenteel is cameratoezicht op de treinen zelf niet prioritair, al wachten we op resultaten van een proefproject op het traject Brussel-Amsterdam.

(Frans) De heer Bellot kan de specifieke informatie over de 51 stations waar hij naar vroeg, steeds komen inkijken.

De camera's zullen bij voorrang aan de stationsingangen, de loketten, de voetgangerstunnels, de toegangen tot de perrons, de autoparkings, de fietsstallingen en in de stationshallen geplaatst worden.

De opnames zullen in principe gedurende zeven dagen (en maximaal dertig) bewaard worden.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer werd hiervan op 24 maart 2005 in kennis gesteld en heeft geen opmerkingen geformuleerd.

01.04 Guido De Padt (Open Vld): Ik zal deze cijfers analyseren. Heeft men in het kader van de recente plaag van koperdiefstallen al gebruik kunnen maken van de camera's?

01.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De koperdiefstallen zijn een relatief nieuw gegeven. Op dit moment worden de camera's in eerste instantie gebruikt voor de veiligheid van de reizigers en niet voor het bewaken van materiaal. Van zodra ik over meer gegevens beschik, zal ik een meer gedetailleerd antwoord kunnen geven.

01.06 Guido De Padt (Open Vld): Misschien hebben de camera's toevallig de dieven gefilmd?

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer François Bellot.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "gratis parkings voor treinabonnees" (nr. 24)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de tariefaanpassingen voor het parkeren aan stations" (nr. 162)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe tarieven van de NMBS voor februari 2008" (nr. 155)

02.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Over het parkeren aan de treinstations bestaat de grootste verwarring: is dat nu gratis of niet? In het gratisverhaal geloven wij als Open VLD niet echt, maar te duur mogen die parkeerterreinen toch ook niet zijn. Aan welke bijdrage dankt men dan? Hoe zal men de capaciteit van de terreinen verhogen en hun kwaliteit verbeteren?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Per 1 februari 2008 zou het parkeren aan de stations aanzienlijk duurder worden, de kranten spreken van een stijging met 7,6 procent. De voorganger van de minister wilde met gratis parkeerterreinen nochtans meer volk naar de trein lokken. Zijn de proefprojecten al geëvalueerd? Alles hoeft niet gratis te zijn in de maatschappij, maar als parkeren op de stationsparkings te duur wordt, zullen de mensen de auto boven de trein verkiezen. Hoe motiveert de NMBS zijn beslissing om de tarieven zo drastisch op te trekken?

02.03 David Geerts (sp.a-spirit): Volgens de NMBS-overeenkomst kunnen de prijzen worden aangepast volgens de stiptheid van de treinen, maar waarom worden de parkings in concessie ook 7,66 procent duurder? Is er daar ook een verband met de stiptheid? Of speelt de inflatie een rol? Hoeveel parkings vallen onder de prijsverhoging? Wat is de bezettingsgraad? Wat is de budgettaire impact van de prijsverhoging? Komt dit niet op een ongelukkig moment, nu alle openbaarvervoersmaatschappijen naar een enkel ticketsysteem streven?

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Bij de herstructurering van de NMBS werd geopteerd voor een driedeling: de holding, de vervoersoperator en Infrabel. De parkings ressorteerden onder de holding, maar bij het opstellen van de beheersovereenkomst werd afgesproken dat de parkings aan de kleinere stations onder de NMBS-vervoersoperator vallen. Het zijn die parkings die 7,66 procent duurder worden. Die prijsstijging moet sterk worden genuanceerd, aangezien het slechts over enkele euro per jaar gaat. De NMBS-vervoersoperator is voor deze prijsstijging niet gebonden aan de indexeringskorf.

De parkings die ressorteren onder de NMBS-holding voeren geen prijsstijging door. De NMBS heeft immers de ambitie 25 procent meer reizigers aan te trekken. Dat kan maar worden gerealiseerd met een waaier aan maatregelen. Eén daarvan is het parkeerbeleid. Het desbetreffende proefproject werd in deze commissie geëvalueerd. De conclusie was dat het tariefbeleid voor de grote parkings beter diende aan te sluiten op de lokale omstandigheden. Dat resulteerde in bijkomende investeringen zonder prijsverhogingen.

Verschillende van de parkings aan de 37 grootste stations zijn echter volledig bezet, zodat wordt geïnvesteerd in bijkomende capaciteit of in de herinrichting van de bestaande parkings. Soms is een aangepaste tarifiering aangewezen.

Het nieuwe parkeerbeleid wordt half 2008 van kracht en heeft vier doelstellingen. Er moet een gegarandeerd aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor treinreizigers. De tarieven moeten gedifferentieerd worden naargelang het type station, de gebruiker en de lokale markt. De opbrengsten moeten de operationele kosten dekken en het openbaar vervoer mag geenszins worden ontmoedigd door te hoge prijzen.

De prijsverhoging slaat dus enkel op de parkings van de NMBS-vervoersoperator. Die heeft mij verzekerd dat rekening werd gehouden met talloze parameters en factoren. De financiële impact was doorslaggevend voor het doorvoeren van de prijsverhoging. De NMBS-vervoersoperator moet daarbij rekening houden met artikel 42 van de beheersovereenkomst, die haar verplicht prioritair toegang te verlenen tot de parkings aan de NMBS-reizigers met een treinkaart en dit tegen de laagst mogelijke prijs, zo mogelijk gratis. Aan de gelegenheidstreinreiziger worden aantrekkelijke prijzen aangerekend, aan de niet-trein niet-treinreiziger gewone marktprijzen.

In Leopoldsborg is er voldoende parkeergelegenheid in de omgeving van het station. Het gratis parkeren voor treinreizigers werd daarom gewijzigd in gratis parkeren *tout court*.

02.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Vele NMBS-parkings zijn in een lamenteuze toestand. Ik stel voor dat we de situatie in deze commissie evalueren.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De tariefstijging geldt blijkbaar voor een beperkt aantal parkings.

Doordat de stiptheidscijfers niet worden gehaald, zoekt de NMBS wellicht andere mogelijke tariefverhogingen.

De NMBS heeft twee soorten parkings. Misschien moeten we eens nadenken over de logica van de structuren van de NMBS.

02.07 David Geerts (sp.a-spirit): De opbrengst van deze prijsverhoging is verwaarloosbaar, waarom wordt ze dan doorgevoerd? De beheersovereenkomst zegt dat stiptheid en inflatie bepalend zijn voor tariefverhogingen. Waarom wordt voor parkeertarieven een uitzondering gemaakt? Misschien moet dat worden herbekeken.

02.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Het zou inderdaad gemakkelijker zijn mochten alle parkings onder dezelfde noemer, en dan best onder de NMBS-holding, ressorteren. Wat de toestand van de parkings betreft werden er heel wat herinrichtingen doorgevoerd.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 34)

03.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De komst van de Liefkenshoekspoortunnel is uitermate belangrijk voor het goederentransport van en naar de Waaslandhaven.

Twee jaar geleden beloofde toenmalig minister Vande Lanotte dat er in 2007 zou gestart worden met de noodzakelijke werken. Dit tijdschema blijkt ondertussen niet meer haalbaar te zijn. Het project moet gerealiseerd worden via een publiekprivate samenwerking (PPS), maar er zou nog altijd geen privépartner gevonden zijn. Klopt dit? Wanneer zouden de werken uiteindelijk wél kunnen aanvangen? Hoeveel bedrijven hebben zich kandidaat gesteld voor de opdracht en hoeveel offertes werden er ingediend? Wanneer zal de infrastructuur in gebruik kunnen genomen worden?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (Nederlands): In maart 2006 heeft de NMBS-Group een selectieleidraad bekendgemaakt. Een eerste offerte werd ontvangen eind maart 2007. Vijf groepen hebben zich kandidaat gesteld in de eerste fase.

Hiervan werden drie kandidaturen weerhouden voor de onderhandelingsfase. Het opzetten van een PPS voor een lange looptijd is een complexe onderneming, die zorgvuldig voorbereid en onderhandeld moet worden. Dit vergt uiteraard tijd.

Vanaf midden oktober 2007 wordt elke kandidaat uitgenodigd voor onderhandelingen. Dit zal leiden tot een definitieve offerte en een gunning met ondertekening van de overeenkomst.

Het contract kan pas toegekend worden als er ook een stedenbouwkundige vergunning is.

03.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Tijdens de vorige regeerperiode heette het nog dat de werken in 2011 af zouden zijn. Nu heeft men het al over 2012. Gelet op de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen betreuren wij dit uitstel.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voorziene dienstregeling bij de NMBS" (nr. 73)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verbinding Turnhout-Manage, de Kempen-Brussel" (nr. 154)

04.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Op 10 december 2007 komt er een aanpassing van de NMBS-dienstregeling. Deze is nog niet officieel meegedeeld, maar er circuleren wel al volop berichten over.

Ongetwijfeld zal de nieuwe regeling over het algemeen wel een verbetering inhouden, maar voor de veelgeplaagde lijn Turnhout-Brussel zou de nieuwe dienstregeling toch minder gunstig uitvallen. In plaats van een trein telkens om 32 minuten na het uur, zou er in de toekomst vanuit Turnhout telkens om vijf minuten na het uur een trein vertrekken.

Op dit ogenblik zijn 's morgens de voornaamste piekuurtreinen die van 6.32 uur en die van 7.32 uur. Deze treinen zijn ideaal voor wie om 8 uur respectievelijk om 9u op het werk moet zijn. Door de vooropgestelde verschuiving zou er voortaan nog slechts één piekuurtrein zijn, met een zware overbezetting tot gevolg.

Klopt het dat de dienstregeling in december 2007 opnieuw wordt aangepast? Waarom is dit het geval? Klopt het dat de dienstregeling voor de lijn Turnhout-Brussel wordt verschoven? Is de NMBS bereid rekening te houden met de opmerkingen van de pendelaars die deze lijn gebruiken? Welke maatregelen heeft de staatssecretaris genomen om ervoor te zorgen dat wijzigingen van de dienstregelingen geen nadelige gevolgen zullen hebben voor de pendelaars?

04.02 David Geerts (sp.a-spirit): De door vorige spreker al geciteerde verschuivingen in de dienstregeling op de lijn Turnhout-Brussel zullen ongetwijfeld heel wat problemen meebrengen voor de pendelaars. Kan de staatssecretaris vandaag officieel mededelen welke aanpassingen er doorgevoerd zullen worden? Zoniet, wanneer zal de NMBS daarover dan communiceren?

Is de NMBS bereid overleg te plegen met de actiegroep Turnhout-Manager? Zijn er afspraken gemaakt met De Lijn en met de andere gewestelijke vervoersmaatschappijen om de dienstregelingen op elkaar af te stemmen?

Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de aansluitingen voor reizigers vanuit Heist-op-den-Berg die overstappen in Lier?

Heeft hij zicht op de richtlijnen die de NMBS hanteert voor de commerciële snelheid tussen stations van bepaalde grootte?

04.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De NMBS past vanaf december inderdaad de dienstregeling aan. Onder meer de regeling van de lijn Turnhout-Brussel wordt herschikt. Dit heeft vooral te maken met de ingebruikname van de rechtstreekse lijn Turnhout-Antwerpen en met de verbinding tussen Herentals en Turnhout die moet kruisen met die nieuwe lijn. Om alsnog een aanvaardbare spreiding van de treinen mogelijk te maken moest geopteerd worden voor een aanpassing van de dienstregeling Turnhout-Brussel.

De aanpassing van de uurregeling op de lijn tussen Turnhout en Brussel zal inderdaad gevolgen hebben voor de pendelaars. Aan de andere kant worden er nieuwe mogelijkheden gecreëerd voor reizigers die gebruik maken van lijn 15 waarop zich vrij drukke stations als Geel en Mol bevinden.

De trein uit Turnhout zal vanaf december in Brussel aankomen om twaalf minuten na het uur. Voor de ene reiziger is dat een verbetering, voor de andere een verslechtering ten aanzien van de huidige situatie. De NMBS beseft dat betrokken treinen zowel 's ochtends als 's avonds zeer druk bezet zullen zijn. Er wordt dan ook voorzien in een aangepaste samenstelling van de M6-rijtuigen.

Misschien zou men zich voor dit soort technische vragen – naar Nederlands model – beter rechtstreeks tot de NMBS moeten kunnen richten.

De dienstregelingen van de treinen vanuit Heist-op-den-Berg en de aansluitingen in de stations van Lier en Aarschot worden, samen met de hele dienstregeling, meegedeeld op een persconferentie van de NMBS in november. Er komen die maand ook andere communicatie-initiatieven in de stations.

De NMBS gaat ervan uit dat de te realiseren commerciële snelheid zo hoog mogelijk moet zijn. Zij houdt hierbij rekening met de aard van de verbinding, de refertesnelheid, het profiel van de spoorlijn, het gebruikte materiaal en de snelheidsbeperkingen ten gevolge van langdurige werken.

04.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik ga niet akkoord met de opmerking dat wij ons rechtstreeks tot de NMBS moeten richten. De minister moet druk uitoefenen of in overleg een oplossing vinden. Hij moet onze vragen en opmerkingen ernstig nemen en bespreken met de NMBS.

Ik hoop dat men alsnog zal luisteren naar de verzuchtingen van de reizigers en de pendelaars in het bijzonder, zodat de dienstregeling op die belangrijke lijn vanuit de Kempen verbetert.

04.05 David Geerts (sp.a-spirit): We moeten afwachten wat het overleg binnenkort zal opleveren.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de liberalisering van de Europese postmarkt" (nr. 89)
- de heer **Roel Deseyn** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het standpunt van de Belgische vertegenwoordigers bij de Europese instellingen betreffende de liberalisering van De Post" (nr. 172)

05.01 Guido De Padt (Open Vld): Sedert de indiening van mijn vraag is er heel wat veranderd op het vlak van postliberalisering. Kan de staatssecretaris een feitelijk relaas geven van wat er op Europees niveau is gebeurd?

05.02 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): In een resolutie hadden we de regering opgeroepen om een aantal zaken op Europees en internationaal vlak bijzonder te bewaken bij de liberalisering van de postdiensten. Er heerst nu twijfel of dit ook gebeurd is, ten eerste omdat we over weinig informatie beschikken, maar ook omdat België zich bij de stemming onthouden heeft aangezien er geen eensgezindheid bestond tussen liberalen en socialisten. Er was in elk geval geen doorgedreven analyse van de Belgische markt vooraleer de Europese beslissing werd doorgedrukt. De resolutie had het ook over het effect op de dienstverlening door de postoperatoren en over de alternatieve financieringsmethodes. De antwoorden toen waren niet toereikend.

Daarom deze vragen ter verduidelijking. Wie zal bijdragen als men kiest voor het Compensatiefonds? Zijn daar Europese definities voor?

Hoe zit het met de staatssteun? De gemeenschap heeft een verantwoordelijkheid inzake kwalitatieve tewerkstelling, maar ook inzake dienstverlening aan de burger. Wat als de Europese Commissie later bezwaren maakt? Kan men niet a priori een bepaald kader schetsen voor de lidstaten? Als men bij ruime marges later het deksel op de neus krijgt, zou dat extra pijnlijk zijn voor de dienstverlening aan de consument.

Wat voor criteria mag men in aanmerking nemen bij de berekening van de kostprijs? Op Belgisch niveau loopt die discussie nog altijd. Europese richtingaanwijzers zijn ten eerste aangewezen.

Wat hebben de Belgische vertegenwoordigers bepleit? Wat waren hun bezwaren? Wat heeft hun stemgedrag bepaald? Hoe zal de verdere opvolging verlopen?

05.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het standpunt van de regering is bepaald op een kernkabinet van 27 september. België heeft zich op de Europese Raad onthouden omdat de socialistische familie in de regering er sterk op aandrong dat België niet zomaar voor het hele pakket zou stemmen. De liberalen wilden ja stemmen over de hele lijn, al gaven ze toe dat de Europese Commissie nooit een afdoend

antwoord gaf op de diverse vragen. Met een rooms-blauwe regering zal snel blijken wie de belangen van de consument en het Postpersoneel het best verdedigde. De heer Thys geeft trouwens toe dat een liberalisering niet ten goede zal komen van de gewone klant, maar enkel van een paar honderd grote bedrijven.

De Post vraagt minimaal dat het hele grondgebied gedekt zou worden en dat er vijf uitreikingen per week zouden gebeuren. Ook kant men zich uitdrukkelijk tegen sociale dumping.

Door de datum naar 2011 op te schuiven konden de meeste landen zich achter de richtlijn scharen. Wij vinden echter dat nog steeds veel vragen onbeantwoord blijven. We willen de andere landen ook bewust maken van al die knelpunten. De liberalisering en het Compensatiefonds werken bijvoorbeeld absoluut niet in Italië en Zweden. Ik vrees dus het ergste als de christendemocraten samen met de liberalen in België zullen moeten opkomen voor de belangen van klant en personeel.

05.04 Guido De Padt (Open Vld): Ik vind dat de minister vreemd communiceert over een regering waar hij nog loyaal aan zou moeten zijn. Minister Verwilghen leek zich toch te kunnen vinden in de resolutie die we in deze commissie, met de liberalen, hebben goedgekeurd. Het is al te goedkoop de liberalen met alle zonden van Israël te beladen, alsof zij zouden pleiten voor een sociaal bloedbad en een ongebreidelde prijsverhoging.

Dit gezegd zijnde wil ik benadrukken dat we dit dossier goed zullen moeten bewaken, zij het dan vanuit een andere invalshoek dan de socialistische. Het gaat immers om een Europese beslissing waar we niet omheen kunnen.

05.05 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): De staatssecretaris waarschuwt ons voor de liberalen. Ik zie echter een aantal collectieve bezorgdheden over de kwaliteit van de dienstverlening. We moeten vanuit het Parlement de regering een duidelijk mandaat geven om de liberalisering tot een goed einde te brengen, al is het dossier in dit stadium nog moeilijk bij te sturen. Ik hoop dat we de krachten zullen kunnen bundelen als de Europese Commissie een aantal zaken uitwerkt.

De staatssecretaris maakt gewag van een tweespalt in het kernkabinet omdat de liberalen het collectieve standpunt niet erg overtuigend zouden hebben verdedigd. Het zou interessant zijn om de klok van de FOD Economie ook eens te horen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het capaciteitstekort van de treinen op de lijn Virton-Florenville-Bertrix" (nr. 103)

06.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In 2005 werd de spoorlijn Virton-Athus-Aarlen opnieuw geopend. Dat initiatief is nu het slachtoffer van zijn eigen succes, want de NMBS beschikt over onvoldoende dieseltreinen van het type 41 om tegemoet te komen aan de vraag tussen Bertrix en Libramont. Blijkbaar zou men ook op andere plaatsen te kampen hebben met een probleem van beschikbaarheid van dieseltreinen van dat type.

Bent u in het bezit van een recent rapport inzake de ondercapaciteit van de treinen tijdens de spitsuren op de lijn Virton-Florenville-Bertrix en inzake de beschikbaarheid van dieseltreinen van het type 41? Wat waren daar desgevallend de conclusies van?

Zal men concrete maatregelen treffen teneinde iets te doen aan de ondercapaciteit van de treinen op de lijn Virton-Florenville-Bertrix tijdens de spitsuren?

Welk investeringsbeleid voert de NMBS met betrekking tot het onderhoud of de vernieuwing van dieseltreinen van het type 41 of de aankoop van gelijkwaardig materiaal?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De NMBS kampt momenteel met een tekort aan dieseltreinen, omdat een aantal ervan niet ingezet kan worden.

Momenteel loopt er een programma om ze met bijkomende technische veiligheidsvoorzieningen uit te rusten. Als de aanpassingen en tests volgens plan verlopen, zal de treindienst van Aarlen naar Libramont na de

herfstvakantie versterkt worden.

Om de problemen meer systematisch op te lossen, zullen de dieselwagens die momenteel een aantal treinen op geëlektrificeerde lijnen trekken, vanaf december door elektrische motorstellen vervangen worden, zodat ze elders kunnen ingezet worden.

06.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het ware nuttig de reizigers te informeren wanneer er een specifiek probleem opduikt. Ik vraag me af of het wel zin heeft in die motorwagens te investeren, vermits ze blijkbaar vaak defect zijn. Het lijkt me aangewezen om in landelijke gebieden het treinaanbod op de vraag af te stemmen, vooral dan op zondagavond, wanneer de studenten naar hun kot terugkeren.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het station van Overpelt" (nr. 133)

07.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS gaat geregeld de kwaliteit van stopplaatsen en stations na en doet daarna suggesties tot verbetering.

Welke stations werden van 2006 in Limburg geëvalueerd? Wat werd met de adviezen gedaan? Wat zijn de plannen met de stopplaats Overpelt waar nood is aan extra wachthuisjes, aan een verlichte fietsenstalling en aan parkeerplaatsen voor auto's?

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): In 2006 stelde het Raadgevend Comité van de Gebruikers wat Limburg betreft verslagen over Alken en Zolder op. In 2005 was dit al het geval geweest met Overpelt.

Het Comité dringt vooral aan op ingrijpende aanpassingen aan de haltes, vooral op het vlak van de perronverhogingen en -verhardingen. Op termijn zal dat zeker gebeuren, maar dan in het kader van de spoorvernieuwingswerken teneinde de hinder voor de reizigers beperkt te houden en de aanpassingen op een economisch verantwoorde wijze uit te voeren. In betrokken haltes zijn die werken vooralsnog niet gepland.

In 2008 komt er een bijkomend schuilhuisje in Alken en twee in Overpelt. In Zolder is het op basis van de bestaande situatie en het aantal opstappende reizigers momenteel niet gerechtvaardigd om bijkomende schuilhuisjes te plaatsen.

De parking van het station van Alken werd opgeknapt en uitgebreid en telt nu een honderdtal plaatsen. In Zolder werd de fietsenstalling vernieuwd. Er is momenteel plaats voor 72 fietsen. Ook in Beringen werden vernieuwingen gerealiseerd.

Het station van Overpelt telt momenteel 37 plaatsen voor fietsen. In de toekomst wordt een overdekte fietsenstalling geplaatst wat voor meer plaatsen zal zorgen.

07.03 Linda Vissers (Vlaams Belang): Het jaar 2008 is gelukkig niet meer zo ver weg.

Over de parkeerplaatsen in Overpelt heb ik niets gehoord. Dat is nochtans echt een probleem, dat in 2005 al door de heer Pinxten op de agenda is gezet.

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De aanleg van een parking zit niet in de pijplijn. Ik weet niet of Overpelt onder de NMBS-Holding valt dan wel onder de operator. De Holding is bezig met een project ter verbetering van de bestaande infrastructuur. Ik heb geen precieze informatie over Overpelt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "problemen bij het reserveren van biljetten voor

groepsexcursies van scholieren" (nr. 141)

08.01 François Bellot (MR): Twee onderwijzeressen van een Naamse lagere school wilden eind november of begin december met hun leerlingen een bezoek brengen aan het wetenschappelijk attractiepark Earth Explorer in Oostende. Hoewel die attractie op de lijst van B-Dagtrips vermeld staat, kregen ze aan het loket te horen dat ze geen gebruik van die formule konden maken omdat het tijdstip van hun bezoek niet in de gebruikelijke periode voor schoolreizen viel.

De maand november is mijns inziens echter nog geen vakantiemaand! Waarom weigert de NMBS op grond van onjuiste gegevens het voordeeltarief voor die uitstap toe te kennen? Gaat het hier om een fout, is er een technische reden of was de loketbediende onvoldoende ingelicht?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Volgens de brochure "B-Dagtrips voor schoolgroepen" kan de dagtrip *Earth Explorer* inderdaad van 16 april 2007 tot 21 maart 2008 worden geboekt.

Het kan in dit geval dus enkel om een foute interpretatie van de loketbediende of van de klant gaan. Indien het stationspersoneel de boeking voor schoolgroepen niet uitvoert, moet het de nodige inlichtingen over de dagtrips en de te volgen procedure meedelen. De aanvraag moet in dat geval aan de cel groepsreizen worden overgezonden.

De NMBS vond geen enkel spoor van klachten of schriftelijke reacties van beide leerkrachten. Ze is niet in het bezit van hun persoonsgegevens en ook niet van het adres van de school. De NMBS betreurt de veroorzaakte hinder en vraagt de leerkrachten met haar diensten contact op te nemen. Ik zal u de nodige telefoonnummers bezorgen.

08.03 François Bellot (MR): Dank daarvoor.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "koperdiefstallen bij het spoor" (nr. 142)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de metaaldiefstallen op het NMBS-net" (nr. 145)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de recente koperdiefstallen bij het spoor" (nr. 157)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de koperdiefstallen bij de NMBS" (nr. 171)

09.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Op 15 oktober werd in Puurs een kabel van de bovenleiding van de spoorweginfrastructuur doorgesneden. Volgens Infrabel zou het gaan om koperdieven die hun slag wilden slaan. De jongste maanden kregen de spoorwegen al meermaals af te rekenen met koperdieven. Door het incident in Puurs was er een kortsluiting in een seinhuis, waardoor het spoorverkeer nog steeds ontregeld is.

Wat hebben de beschadigingen gekost? Hoeveel passagiers werden getroffen door de problemen in Puurs en hoeveel onder hen hebben gebruik gemaakt van de vervangbussen? Hoe lang doet de bus over het traject in vergelijking met de trein?

Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de problemen met koperdiefstallen van de voorbije jaren? Koperdieven worden steeds professioneler. Deze ochtend vergaderde de staatssecretaris met vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken, de NMBS, Infrabel en de spoorwepolitie. Wat heeft dit overleg opgeleverd? Hoe zal men de koperdiefstallen bestrijden?

09.02 Jean-Luc Crucke (MR): Dit probleem kan vanuit diverse invalshoeken worden benaderd: uit het standpunt van de NMBS die schade lijdt, uit het standpunt van de consument die wordt benadeeld of uit het oogpunt van de rijksbegroting. Dit nieuwe fenomeen komt steeds vaker voor, vooral in de provincies

Antwerpen en Henegouwen.

En vermits de koperprijzen evolueren (van vier euro per kilo in 2006 tot meer dan vijf euro vandaag), moeten er dringend maatregelen worden genomen – met name wat de repressie betreft – als het koper zo in trek blijft. U hebt daarover gepraat met de minister van Binnenlandse Zaken.

Hoeveel incidenten werden er geregistreerd in 2007, in vergelijking met vorig jaar? Wordt er vooral koper gestolen of zijn alle metalen het doelwit van diefstallen? Welke gevolgen heeft dat voor de beheerder op financieel, organisatorisch en arbeidsvlak? Welke bijzondere maatregelen worden er genomen om koperdieven in de toekomst af te schrikken? Hoe zal u die plaag bestrijden, die, gelet op de voortdurende prijsstijging, desastreuze gevolgen lijkt te hebben?

09.03 David Geerts (sp.a-spirit): Koperdiefstallen zijn schering en inslag geworden. Volgens persberichten zou de NMBS de laatste drie maanden al meer dan 10 ton koper kwijt zijn. Omwille van de hoge koperprijzen valt het niet te verwonderen dat koper een gegeerde buit is voor malafide personen. De koperdieven gaan zeer professioneel te werk.

Wat is de methodiek van de diefstallen? Welke middelen worden ingezet om deze diefstallen te voorkomen? Wanneer is deze plaag begonnen? Gebeurt het ook in het buitenland? Wat is de totale kostprijs van de diefstal in Puurs? Wat zijn de gevaren voor het treinverkeer? Wordt er bij de bestraffing van de daders rekening gehouden met het gevaar dat zij veroorzaakt hebben?

09.04 Guido De Padt (Open Vld): Ik sluit mij aan bij de vorige sprekers. De prijs van koper is momentaal erg hoog, vandaar dat het interessant wordt om te stelen. Beschikt Infrabel over een inventaris van koperdraad in gebruik en in voorraad en hoe wordt het beveiligd? Wat is de kostprijs om verouderde koperen bekabeling te vervangen door glasvezelkabels? Zullen de politiediensten worden ingeschakeld om risicovolle plaatsen te bewaken? Werd er overleg gepleegd tussen Infrabel en de politiediensten? Hoe wordt koperdiefstal bestraft? Kan de vertraging van het reizigersvervoer ingeroepen worden als verzwarende omstandigheid?

09.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het stelen van koperdraad houdt enorme veiligheidsrisico's in, van elektrocutiegevaar tot ontsporing van treinen. De NMBS heeft al tal van maatregelen genomen, zoals het coördineren van overleg tussen de slachtoffers en het federaal parket. Het parket behandelt koperdiefstal als een prioriteit. Er zal harder worden opgetreden en alle middelen zullen worden ingezet. De NMBS heeft daar vandaag al haar personeel over ingelicht.

(Frans) Tussen het begin van het jaar en 15 oktober vonden er over het hele spoorwegnet 527 koperdiefstallen plaats. Sinds 2005 neemt het verschijnsel in alle delen van het land uitbreiding. Van augustus 2005 tot februari 2007 werd in totaal 252 kilometer kabels gestolen; de totale schade voor Infrabel bedraagt twee miljoen euro.

(Nederlands) Primaire vertragingen, waarbij treinen rechtstreeks hinder ondervinden van de diefstal, zijn gemakkelijk te detecteren; secundaire vertragingen niet. In 2005 werden ten gevolge van koperdiefstallen 19 reizigerstreinen afgeschaft en 171 reizigerstreinen liepen in totaal 1.445 minuten vertraging op. Acht goederentreinen liepen in totaal 202 minuten vertraging op. De eerste negen maanden van 2007 waren er al 45 afgeschafte reizigerstreinen, 1.277 reizigerstreinen liepen in totaal 10.645 minuten vertraging op, 275 goederentreinen liepen 12.913 minuten vertraging op. De NMBS is dus echt wel het slachtoffer van deze plaag. Daarom nam ik vorige vrijdag het initiatief voor een coördinatievergadering met alle betrokkenen. Ik vroeg vooraf aan de NMBS-Group een actieplan op te stellen.

Infrabel heeft een coördinator aangeduid voor de hele NMBS-Group die instaat voor het contact met de politie en het gerecht. Bij het parket werd aangedrongen op een strikte opvolging van de dossiers en op het herkwalficeren van de feiten - het toebrengen van ernstige schade aan het spoorverkeer in plaats van diefstal - wat resulteert in een zwaardere bestraffing.

Securail zorgt in samenwerking met de politie voor nachtbewaking op een aantal plaatsen. Via het intranet werd het personeel gevraagd waakzaam te zijn en op risicoplaatsen komt er camerabewaking, los van de camera's in de stations. Er worden technische voorzorgsmaatregelen getroffen om de exploitatieveiligheid te garanderen. Bij een stroomonderbreking treedt dan de signalisatie in werking bij de treinbestuurders en aan de overwegen. Er wordt rekening gehouden met de gevaren voor het NMBS-personeel. Infrabel analyseert de risico's van diefstal van kabels onder hoogspanning.

Vanmorgen had een coördinatievergadering plaats met vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken en Overheidsbedrijven, de NMBS-Holding, Infrabel, de spoorwegpolitie en de federale politie. Doel is efficiënter informatie uit te wisselen en beter samen te werken. Wanneer het daderprofiel zal zijn opgesteld, zal het geïntegreerde politieoptreden worden verhoogd in de hoop op een ontradend effect en het op heterdaad betrappen. Een van de aanbevelingen van deze vergadering is dat de volgende regering de spoorwegpolitie uitbreidt, zijn taken beter oriënteert en de feiten juridisch afzonderlijk kwalificeert. Sabotage van het spoorwegnet is heel moeilijk te bewijzen en daarom als juridische kwalificatie minder geschikt. Men denkt eerder in de richting van de kwalificatie 'infrastructuurdiefstal' om de vervolging te vergemakkelijken.

Na de diefstal in Temse werden tussen Willebroek en Temse en tussen Boom en Puurs bussen ingelegd. Op de lijn Willebroek-Temse sporen dagelijks gemiddeld 5.000 reizigers, op de lijn Boom-Puurs 2.000. De theoretische reistijd van de bussen op het traject Temse-Boom-Puurs-Willebroek is 50 minuten, waarbij aan elk treinhaltte wordt gestopt.

Er zijn verschillende soorten diefstal. De eerste vorm betreft het stelen van koperbobijnen en -haspels op de werven en uit de opslagplaatsen; de tweede het stelen van kabels uit sleuven langs het spoorwegnet of van de bovenleiding. Het spreekt voor zich dat de dieven in het laatste geval grote risico's nemen.

Het gaat soms over rondtrekkende dadergroepen, soms over individuele koperdieven. Het daderprofiel wordt verder verfijnd. Securail werkt dagelijks aan de bestrijding van het fenomeen, maar kan onmogelijk nog meer personeel inzetten voor de bewaking. De koperdiefstallen zijn sinds midden 2006 een van de prioriteiten van het veiligheidsbeleid. De minister van Binnenlandse Zaken kan wellicht meer politiegegevens verschaffen.

De omvang van de schade in Puurs is nog niet begroot. De NMBS heeft zelf het initiatief genomen tot compensatievergoedingen voor de reizigers wegens vertragingen, al ging het hier duidelijk om een geval van overmacht. De herstellingen worden steeds zo spoedig mogelijk uitgevoerd, ook 's nachts en in het weekend. De voorraden zijn beveiligd: er is verlichting, opslag in een afgesloten gebouw, alarminstallatie, bewakingsrondes en dergelijke meer. Wat de risico's betreft: de bovenleiding staat onder een hoogspanning van 3.000 volt en de voedingskabels onder 1.000 volt. Het is echter onmogelijk om deze kabels op het hele spoorwegnet continu te bewaken.

De vervanging van koper door glasvezel biedt gelukkig enig soelaas. Het maakt de communicatie sneller en de concentratie van de seinhuizen mogelijk. Tegen 2012 zullen er nog slechts 31 ultramoderne seinhuizen zijn. Glasvezel is ook veel goedkoper dan koper: 16.500 euro in plaats van 45.000 euro per kilometer kabel.

Wat het juridische aspect betreft stelt men voor de 'diefstal van kabel in dienst' – dus met gevolgen voor het treinverkeer - strenger te vervolgen en te bestraffen. Het parket heeft al positief gereageerd op dit idee.

09.06 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De problemen zijn de laatste tijd blijkbaar spectaculair toegenomen en dit heeft verregaande gevolgen. Deze koperdiefstallen kunnen zeer gevaarlijke situaties creëren. Kan de regering, die immers in lopende zaken is, wel initiatieven nemen op het vlak van de aanpassing van de strafmaat?

09.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Er is nog altijd een scheiding der machten. De werkgroep zal aanbevelingen doen, op basis waarvan dan een wetgevend initiatief genomen kan worden.

09.08 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Heeft het onderzoek naar het daderprofiel al iets opgeleverd?

09.09 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Dat moet u aan de minister van Binnenlandse Zaken vragen.

09.10 Jean-Luc Crucke (MR): Het is een complex fenomeen, en ik ben blij dat er een coördinator is.

U onderstreepte de risico's die genomen worden, niet alleen door de dieven, maar ook door diegenen die het probleem moeten oplossen. Ik ben verheugd dat zowel uzelf als de minister van Binnenlandse Zaken dit probleem als prioritair beschouwen. Zoals u al aangaf, moeten de parketten hiervoor gesensibiliseerd worden.

09.11 David Geerts (sp.a-spirit): Zoals de staatssecretaris ben ik verbaasd over de sterke stijging van het aantal gevallen. De aangehaalde cijfers bewijzen dat het fenomeen een grote impact heeft.

09.12 Guido De Padt (Open Vld): Het is inderdaad aan het Parlement om de kwalificatie van een misdrijf vast te stellen en aan de parketten om deze dan toe te passen. Het Parlement kan in de toekomst misschien een initiatief nemen om de strafmaat te verzwaren.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verbinding Antwerpen-Rosendaal" (nr. 161)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): In Nederland blijft de geplande afschaffing van de Benelux-trein Amsterdam-Brussel voor discussiestof zorgen. Voor de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen, Dordrecht en Rosendaal zouden Antwerpen en Brussel hierdoor heel wat verderaf komen te liggen.

Volgens een onderzoek van de Nederlandse Spoorwegen (NS) zou de afschaffing voor slechts 2 procent van de reizigers nadelig zijn, maar de objectiviteit van dit onderzoek wordt betwist.

Ook vanuit Vlaams standpunt heeft de Benelux-trein wel degelijk een aantal voordelen, maar de NS is duidelijk vastberaden om deze trein af te schaffen. Een mogelijk alternatief zou erin bestaan het station Rosendaal op te nemen in het NMBS-netwerk. Op die manier kan het grenstarief verdwijnen en beschikken de talrijke grensarbeiders over een uitstekende verbinding.

Wordt dit alternatief overwogen door de NMBS?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ook na de ingebruikname van de hogesnelheidslijn Brussel-Amsterdam, zal het station Rosendaal verder bediend worden a rato van één trein per uur.

Wat de opname van Rosendaal in het Belgische net betreft, zou de afschaffing van het grenstarief natuurlijk een inkomstenverlies inhouden voor de NMBS. Dit vereist dan weer een bijkomende financiering van de regering, overeen te komen in een bijlage bij het beheersakkoord. Dit is iets wat mijn opvolger zal moeten opnemen in de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De afschaffing van de grenstoeslag is nochtans een doelstelling van de huidige beheersovereenkomst. Dit geval is een concrete toepassing hiervan.

Ik leid uit het antwoord af dat de L-trein naar Rosendaal blijft bestaan, maar dat de snelle verbinding wel degelijk afgeschaft wordt.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de werken aan Antwerpen-Centraal en het uitgebreid aanbod vanaf 9 december" (nr. 163)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De 'spoorwegkathedraal' Antwerpen-Centraal nadert haar voltooiing. Voor de invoering van de nieuwe dienstregeling op 9 december 2007 is het evenwel noodzakelijk dat niveau -1 tegen die datum opgeleverd is. Wat is de stand van zaken?

De grote capaciteit van het vernieuwde station maakt een uitbreiding van het treinaanbod mogelijk. Deze uitbreiding omvat, naast bijkomende en betere IC-verbindingen, ook extra L-treinen.

Kan de staatssecretaris per lijn een overzicht geven van de startdatum van deze bijkomende verbindingen? Mogen we erop rekenen dat de geplande afschaffing van een aantal P-treinen pas doorgevoerd wordt wanneer de extra L-treinen in gebruik genomen worden?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Alle sporen en perrons zullen inderdaad gebruiksklaar zijn in december. Alleen de tweede ingang Kievit zal pas in juni 2008 klaar zijn.

De invoering van de extra L-treinen is afhankelijk van de budgettaire situatie en de aanwerving van nieuw personeel. Door de ingebruikname van bijkomende interstedelijke verbindingen, wordt een aantal P-treinen overbodig. Ook de invoering van extra L-treinen zal een aantal P-treinen overbodig maken.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik hoop dus maar dat die P-treinen pas afgeschaft worden wanneer de extra L-treinen beginnen te rijden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het uitstel van de ingebruikname van de HSL langs de E19 ten noorden van Antwerpen" (nr. 164)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de HSL tussen Antwerpen en Amsterdam in juli 2005 in gebruik genomen zou worden. Vandaag spreekt men al van december 2008. Dit heeft natuurlijk te maken met de vertragingen bij de bouw van het Nederlandse traject.

Ondertussen vraag ik me af of de verbinding Antwerpen-Brecht niet reeds gerealiseerd kan worden. Als deze trein de enige is op het hele spoor, kan het dan een probleem zijn dat het veiligheidssysteem nog niet werkt? Waarom geen rollend materieel gebruiken dat al voorhanden is? Wanneer zullen de pendelaars vanuit het station Noorderkempen in Brecht Antwerpen met de trein kunnen bereiken, hetgeen, gelet op de dagelijkse files, geen overbodige luxe is?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Voor de ingebruikname van de spoorlijn met een bepaald materiaaltipe moeten zowel Infrabel als de vervoersmaatschappij beschikken over de nodige toelatingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Infrabel wil uiterlijk tegen 31 maart 2008 de toelating in bezit hebben die spoorverkeer zal toelaten op de L4, dus ook tussen Antwerpen en Noorderkempen. De uitrusting van de stopplaats Noorderkempen zal eind dit jaar klaar zijn. Bij een mogelijke ingebruikneming vanaf 1 april 2008 rijst er dus geen probleem.

De NMBS heeft drie Traxx-locomotieven gehuurd voor de treinbediening van het station Noorderkempen. Om het European Train Control System te homologeren op die locomotieven, moet de firma Bombardier software installeren. Om allerlei redenen zijn die tests nog niet beëindigd. De homologatieprocedure zal dus vertraging oplopen. De treindienst kan in elk geval nog niet starten. Men dringt aan op een technisch

alternatief om toch te kunnen rijden, maar Infrabel vindt dit momenteel om veiligheidsredenen niet haalbaar.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik betreur dat die nieuwe infrastructuur er ongebruikt blijft. De NMBS huurt de tractielocomotieven al sedert september of misschien langer. Kan men het niet-gebruik van de infrastructuur op iemand verhalen?

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik veronderstel dat dit bedongen is tussen de NMBS en Bombardier, want het probleem situeert zich blijkbaar bij veiligheidstests op de Betuwelijn. Zodra Bombardier groen licht geeft, kan de FOD Mobiliteit zijn goedkeuring geven. De veiligheid van de reizigers en het personeel zijn cruciaal. De wet laat nu eenmaal niet toe om zonder homologatie te rijden.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het blijft te betreuren dat men op het HST-traject niet in twee veiligheidssystemen heeft voorzien: het klassieke en het nieuwe ETCS.

12.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Onmogelijk: Europa staat zo iets niet meer toe.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "e-ticketing" (nr. 168)

13.01 Guido De Padt (Open Vld): Ter promotie van het openbaar vervoer beheert de NMBS-holding een bijzondere toelage voor de creatie van een gemeenschappelijk platform dat nodig is voor de technische en operationele verwezenlijking van e-ticketing. Het systeem werkt met een pinkaart die geldig is bij de verschillende operatoren van het openbaar vervoer.

Wie zal deel uitmaken van het gemeenschappelijk platform? Welke kosten hangen daarmee samen? Hoe zal men de doelstellingen realiseren? Wat zijn de taken van het platform?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Een gemeenschappelijk platform is noodzakelijk om een werkend, interoperabel en intermodaal ticketingsysteem te creëren en blijvend te ondersteunen. Het platform zal een naamloze vennootschap zijn en heeft als belangrijkste taak het technisch opstellen en laten evolueren van een unieke *smart card*. Die kaart zal een centraliserende rol spelen tussen de operatoren. Tegelijk kan elke operator zijn essentiële gegevens binnen zijn onderneming houden en toch de klant een volledig serviceniveau bieden.

De Lijn, de SRWT, de NMBS, de MIVB en de NMBS-Holding zullen elk voor 20 procent participeren in het kapitaal van de bewuste nv, met een totale kapitaalinbreng van 4,8 miljoen euro. Het gemeenschappelijke platform heeft vier tot acht voltijdse personeelsleden in dienst. De 2 miljoen euro toelage van de Staat zal gebruikt worden als kapitaalinbreng van de NMBS. Het gaat om 40 procent van de totale kapitaalinbreng.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "een evacuatieplan bij een defect aan een trein" (nr. 169)

14.01 Guido De Padt (Open Vld): Een honderdtal passagiers zat op 20 juni 2007 twee uur vast in een trein omwille van een defecte locomotief. Omdat dit gebeurde op de drukste spoorverbinding van het land verliep de avondspits chaotisch. In de betrokken trein konden de ramen niet open en was het heel warm. Het is voor mij onverklaarbaar dat de mensen zolang opgesloten zaten.

Bestaat er bij een defect geen evacuatieplan? Hoelang wacht men om gestrande reizigers te bevrijden? Voorziet de NMBS in een financiële compensatie?

14.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Wanneer een reizigerstrein geblokkeerd staat tussen twee stations, wordt volgens de omstandigheden gekozen tussen drie evacuatiemogelijkheden voor de reizigers. Men kan onder bepaalde voorwaarden overstappen op een andere trein. Wanneer de plaatselijke omstandigheden het toelaten, kan men overstappen op alternatief vervoer zoals autobussen en taxi's. Een andere trein of locomotief kan de trein wegslepen als die binnen een aanvaardbare tijdsspanne beschikbaar is. De evacuatietijd is het belangrijkste criterium. Bij dit incident was evacuatie door een hulplocomotief de meest aangewezen keuze omdat de defecte trein drukbezet was. Een andere evacuatie zou veel tijd in beslag hebben genomen en niet zonder gevaar voor de reizigers zijn geweest, onder meer door het hoogteverschil bij het afstappen. Ook waren er tijdens het piekuur geen treinen op dat baanvak beschikbaar met voldoende plaats voor de gestrande reizigers. Ook waren er op dat moment onvoldoende autobussen ter beschikking. Het ging om 800 à 900 reizigers. Er was wel een hulplocomotief beschikbaar in Gent-Sint-Pieters. Dit nam uiteraard tijd in beslag.

Het incident gebeurde als bij toeval op een bijzonder ongelegen tijdstip en plaats. De NMBS paste voor de klanten de compensatieregeling toe. De klant die minstens een vertraging van 120 minuten ondervond, krijgt op aanvraag de helft van zijn ritprijs met een minimum van 2,5 euro terugbetaald.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het GEN-fonds" (nr. 170)

15.01 **Guido De Padt** (Open Vld): De NMBS-Holding moest in september 2007 een rapport voorleggen over de werkelijke toestand van de middelen die in het GEN-Fonds beschikbaar zijn. Mocht het Fonds te weinig middelen bevatten om de werken volgens plan uit te voeren, dan zou de regering bijpassen.

Kan de staatssecretaris het rapport ter beschikking stellen van deze commissie? Kan de minister ons ook het evaluatierapport van de regering voorleggen en toelichten?

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Mijn beleidscel heeft het rapport op 19 oktober ontvangen. Het GEN-Fonds bevatte op 31 december 359 miljoen euro, wat 61 miljoen euro meer is dan gepland. De opgelopen achterstand heeft vooral te maken met de vertraging inzake de bouwvergunningen, maar dat is nu opgelost.

Op de lijnen 161 en 124 zijn de werken al begonnen. Op lijn 50 zijn de onteigeningen bezig en zullen de werken begin 2008 kunnen aanvangen.

Het rapport werd ondertussen aan de regering bezorgd. Ik zal de heer De Padt de conclusie ter zake meedelen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.01 uur.

La discussion des questions est ouverte à 14 h 47 par M. François Bellot, président.

01 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les caméras de surveillance installées dans les gares ferroviaires" (n° 17)

- **M. François Bellot** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les projets de sécurisation des installations de la SNCB au moyen de caméras vidéo" (n° 140)

01.01 **Guido De Padt** (Open Vld) : L'été dernier, la SNCB a placé 1500 caméras de sécurité dans cinquante

gares. L'ensemble du système devrait être opérationnel pour 2010.

Quels résultats intermédiaires ont été enregistrés ? Les caméras ont-elles déjà permis d'élucider des faits criminels ? Qu'en a-t-il coûté ? La SNCB envisage-t-elle d'équiper aussi les trains de caméras ?

Président : M. Ludo Van Campenhout

01.02 François Bellot (MR) : La SNCB aurait l'intention d'équiper ses installations de caméras de surveillance, projet important pour la sécurité des usagers mais qui pose des questions en termes de respect de la vie privée.

Quel est le programme de placement ? Combien de caméras sont-elles déjà installées ? Quelles sont les gares concernées ? Quels sont les lieux où les caméras seront installées prioritairement ? Quel sera le délai de conservation des images ? La Commission de la protection de la vie privée a-t-elle été consultée ? Si non, pourquoi ? Si oui, quel a été son avis ?

01.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La première phase du programme d'installation des caméras de surveillance a commencé en 2006 et est toujours en cours. La deuxième aura lieu en 2008 et la troisième de 2009 à 2010.

Au départ, 309 caméras ont été placées. Entre novembre 2006 et fin juillet 2007, 400 nouvelles caméras ont été installées : 124 à Anvers-Central, 2 à Bruxelles-Central, 10 à Bruxelles-Congrès, 71 à Bruxelles-Nord, 14 à Charleroi-Sud, 18 à Termonde, 50 à Gand-Saint-Pierre, 8 à Liège-Guillemins, 15 à Liège-Palais, 42 à Malines, 24 à Verviers-Central et 22 à Vilvorde.

(En néerlandais) Entre le 1er juin et le 1er octobre 2007, les services de police ont demandé à pouvoir disposer d'images dans le cadre d'actions préventives à deux reprises et dans le cadre de dossiers judiciaires à 99 reprises. Des images utilisables ont été fournies dans 66 % des demandes.

D'une manière générale, on peut considérer que la surveillance par caméras, combinée avec l'augmentation du nombre de patrouilles, s'est traduite par une baisse de la criminalité. Le projet pilote de la gare d'Ottignies a mis en évidence une baisse de 22 % des actes de vandalisme.

(En français) En ce qui concerne les investissements en caméras, en serveurs et en *software*, les coûts externes s'élèvent à 11,6 millions d'euros et les coûts internes à 1,3 million d'euros.

(En néerlandais) Les coûts de maintenance s'élèvent à 1,7 million d'euros pour une période de quatre ans. Les frais relatifs à la salle de contrôle, au personnel de sécurité et à la consommation énergétique ne sont pas compris dans ce montant.

Pour l'instant, la surveillance à bord des trains n'est pas prioritaire, quoique l'on attende les résultats d'un projet pilote mené sur le tronçon Bruxelles-Amsterdam.

(En français) Je tiens à la disposition de M. Bellot les informations concernant les cinquante et une gares pour lesquelles il demande des informations spécifiques.

Les caméras seront installées prioritairement aux entrées des gares, guichets, halls de gare, couloirs sous voies, accès vers les quais, parkings voitures et abris vélos.

Les images seront, en principe, conservées pendant sept jours avec un maximum de trente jours.

La déclaration à la Commission de la protection de la vie privée a été faite le 24 mars 2005. Celle-ci n'a pas émis de remarques.

01.04 Guido De Padt (Open Vld) : Je vais analyser ces chiffres. A-t-on déjà exploité les images des caméras de vidéosurveillance dans le cadre de la vague récente de vols de cuivre ?

01.05 Bruno Tuybens (sp.a-spirit) (*en néerlandais*) : Les vols de cuivre sont un phénomène relativement récent. Actuellement, les caméras sont utilisées en premier lieu pour garantir la sécurité des voyageurs et non pour assurer la surveillance du matériel. Dès que je disposerai de davantage d'informations, je pourrai vous fournir une réponse plus détaillée.

01.06 Guido De Padt (Open Vld) : Ces caméras ont peut-être filmé les voleurs, qui sait ?

L'incident est clos.

Président : M. François Bellot.

02 Questions jointes de

- **Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "des parkings gratuits pour les abonnés des chemins de fer" (n° 24)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les adaptations tarifaires pour les parkings des gares" (n° 162)**

- **M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux tarifs de la SNCB à partir de février 2008" (n° 155)**

02.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : La plus grande confusion règne à propos du stationnement aux abords des gares. Ce stationnement est-il ou non gratuit ? L'Open VLD ne croit guère en la gratuité, mais les parkings ne doivent toutefois pas être trop onéreux. Quel montant envisage-t-on pour la contribution ? Comment va-t-on améliorer ces parkings sur les plans de la capacité et de la qualité ?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Le 1er février 2008, le stationnement aux abords des gares deviendra sensiblement plus coûteux – les journaux font état d'une augmentation de 7,6 %. Aux yeux du prédécesseur du ministre, la gratuité du stationnement devait attirer davantage de voyageurs. Les projets pilotes ont-ils déjà été évalués ? Tout ne doit pas nécessairement être gratuit dans notre société mais si le stationnement aux abords des gares se révèle trop coûteux, les navetteurs préféreront prendre la voiture plutôt que le train. Comment la SNCB motive-t-elle sa décision d'augmenter les tarifs de manière aussi draconienne ?

02.03 David Geerts (sp.a-spirit) : Aux termes de l'accord de la SNCB, les prix peuvent être adaptés en fonction du degré de ponctualité des trains. Mais pourquoi le prix des parkings en concession s'est-il enchéri lui aussi de 7,66 % ? Ce prix est-il également lié à la ponctualité ? Ou à l'inflation ? Combien de parkings seront-ils concernés par l'augmentation de prix ? Quel est leur taux d'occupation ? Quelle sera l'incidence budgétaire de l'augmentation des prix ? Celle-ci n'arrive-t-elle pas à un moment inopportun à l'heure où toutes les sociétés de transports en commun tendent vers l'instauration d'un système de ticket unique ?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Lors de la restructuration de la SNCB, il a été opté pour une scission de la société en trois parties : la holding, l'opérateur de transport et Infrabel. Les parkings dépendaient de la holding, mais lors de la confection du contrat de gestion, il a été convenu que les parkings des petites gares relèveraient de l'opérateur de transport SNCB. Ce sont ces parkings-là qui coûteront 7,66 % de plus. Il convient cependant de nuancer cette augmentation de prix puisqu'elle n'équivaudra qu'à quelques euros par an. En ce qui concerne cette augmentation, l'opérateur de transport SNCB n'est pas tenu par la corbeille des prix à la consommation.

Aucune augmentation de prix ne sera appliquée aux parkings qui ressortissent à la compétence de la SNCB-holding. La SNCB a effectivement l'ambition d'attirer 25 % de voyageurs supplémentaires. Cet objectif ne pourra être atteint que par la mise en œuvre d'une panoplie de mesures. La politique en matière de parkings en est une. Le projet pilote y afférent a été évalué au sein de notre commission qui a conclu que la politique tarifaire des grands parkings devrait être mieux adaptée aux circonstances locales, ce qui a donné lieu à des investissements supplémentaires sans augmentations de prix.

Certains parkings à proximité des 37 gares les plus grandes sont cependant saturés, de sorte que des investissements seront réalisés en vue de l'augmentation de la capacité ou du réaménagement des parkings

existants. Il convient parfois d'adapter la tarification.

La nouvelle politique en matière de parking entrera en vigueur à la mi-2008 et poursuivra quatre objectifs. Un nombre garanti de places de stationnement doivent être disponibles pour les usagers du rail. Les tarifs doivent être différenciés en fonction du type de gare, de l'utilisateur et du marché local. Les recettes doivent couvrir les coûts opérationnels et l'utilisation des transports publics ne doit pas être découragée par des prix excessifs.

L'augmentation des prix concerne donc uniquement les aires de stationnement de l'opérateur de transport qu'est la SNCB. Celle-ci m'a assuré qu'il avait été tenu compte de nombreux paramètres et facteurs. L'impact financier a constitué un élément déterminant dans la décision de procéder à une majoration des prix. En tant qu'opérateur de transport, la SNCB doit tenir compte à cet égard de l'article 42 du contrat de gestion, aux termes duquel elle est tenue d'octroyer un accès prioritaire aux voyageurs SNCB titulaires d'un abonnement, et cela au prix le plus avantageux et, si possible, gratuitement. Les voyageurs occasionnels bénéficient de tarifs avantageux, tandis que les utilisateurs des aires de stationnement qui n'empruntent pas le train paient le prix normal du marché.

À Bourg-Léopold, les possibilités de stationnement aux abords des gares sont suffisamment nombreuses. Le stationnement gratuit dont bénéficient les usagers du train a dès lors été transformé en stationnement gratuit *tout court*.

02.05 Hilde Vautmans (Open Vld) : De nombreux parkings de la SNCB sont dans un état lamentable. Je propose d'examiner la situation au sein de cette commission.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'augmentation tarifaire s'applique manifestement à un nombre limité de parkings. Étant donné que les seuils de ponctualité ne sont pas atteints, la SNCB recherche sans doute d'autres augmentations tarifaires possibles.

La SNCB dispose de deux types de parkings. Il s'agit peut-être de réfléchir à la logique des structures de la SNCB.

02.07 David Geerts (sp.a-spirit) : Les recettes qui découlent de cette augmentation tarifaire étant négligeables, pourquoi celle-ci est-elle instaurée ? En vertu du contrat de gestion, la ponctualité et l'inflation sont des facteurs déterminants pour les augmentations tarifaires. Pourquoi une exception est-elle faite pour les tarifs de parking ? Peut-être ce point doit-il être réexaminé.

02.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La situation serait en effet plus simple si tous les parkings faisaient partie d'un même groupe, de préférence la SNCB-holding. En ce qui concerne l'état des parkings, de nombreux réaménagements ont déjà été réalisés.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 34)

03.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La mise en service future du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek revêt une très grande importance pour le transport de marchandises en provenance et à destination du port du pays de Waas.

Voici deux ans, le ministre de l'époque, M. Vande Lanotte, avait promis que les travaux nécessaires débuteraient en 2007. Il apparaît entre-temps que cet échéancier n'est plus réalisable. Le projet doit être réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) mais on n'aurait toujours pas trouvé de partenaire privé. Est-ce exact ? Quand les travaux pourraient-ils enfin débuter ? Combien d'entreprises ont posé leur candidature et combien d'offres ont été introduites ? Quand l'infrastructure pourra-t-elle être mise en service ?

03.02 Bruno Tuybens (sp.a-spirit) (*en néerlandais*) : En mars 2006, le Groupe SNCB a diffusé un avis de

sélection. Une première offre a été reçue fin mars 2007. Cinq groupes se sont portés candidats au cours de la première phase.

Trois candidatures ont été retenues pour la phase de négociation. La mise sur pied d'un PPP à longue échéance constitue une entreprise complexe, qui doit être soigneusement préparée et négociée et qui, bien entendu, requiert du temps.

À partir de la mi-octobre 2007, chaque candidat sera convié aux négociations. Ce processus débouchera sur une offre définitive et une adjudication avec signature du contrat.

L'attribution du contrat est subordonnée à la délivrance d'un permis d'urbanisme.

03.03 Bruno Stevenheijdens (Vlaams Belang) : Sous la précédente législature, il était encore prévu que les travaux soient clôturés en 2011. Aujourd'hui, il est déjà question de 2012. Eu égard aux problèmes de mobilité autour d'Anvers, nous déplorons ce report.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 73)**

- **M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison Turnhout-Manage, la Campine-Bruxelles" (n° 154)**

04.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les horaires de la SNCB seront modifiés le 10 décembre 2007. La nouvelle n'est pas encore officielle mais de nombreuses informations circulent déjà sur le sujet.

Globalement, ce nouvel horaire se traduira assurément par une amélioration, mais il présenterait tout de même des inconvénients pour la liaison Turnhout-Bruxelles, dont la situation est déjà peu enviable. Au lieu d'un train toutes les heures 32 minutes, il n'y aurait plus à l'avenir qu'un train toutes les heures cinq au départ de Turnhout.

À l'heure actuelle, les principaux trains de pointe sont ceux de 6 h 32 et de 7 h 32. Ils sont idéaux pour les usagers qui doivent se trouver à leur travail à respectivement 8 heures et 9 heures. À la suite du changement annoncé, il n'y aurait plus qu'un seul train de pointe et celui-ci serait fortement surchargé, de surcroît.

Est-il exact que les horaires seront de nouveau modifiés en décembre 2007 ? Pourquoi ? L'horaire de la liaison Turnhout-Bruxelles sera-t-il effectivement décalé ? La SNCB est-elle disposée à tenir compte des observations des navetteurs qui fréquentent cette ligne ferroviaire ? Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il prises pour éviter que ces changements d'horaires entraînent des inconvénients pour les navetteurs ?

04.02 David Geerts (sp.a-spirit) : Les glissements dans l'horaire de la ligne Turnhout-Bruxelles mentionnés par l'orateur précédent occasionneront sans aucun doute de nombreux problèmes aux navetteurs. Le secrétaire d'État peut-il aujourd'hui indiquer officiellement quels changements seront apportés ? Dans la négative, quand donc la SNCB communiquera-t-elle à ce sujet ?

La SNCB est-elle disposée à se concerter avec le groupe d'action Turnhout-Manage ? Des accords ont-ils été conclus avec De Lijn et avec les autres sociétés régionales de transport en commun en vue de faire correspondre les horaires ?

Le secrétaire d'État pourrait-il fournir un aperçu des correspondances dont disposent les voyageurs en provenance de Heist-op-den-Berg qui changent de train à Lierre ?

A-t-il connaissance des directives appliquées par la SNCB en ce qui concerne la vitesse commerciale entre les gares d'une taille donnée ?

04.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB adaptera effectivement ses horaires à partir de décembre. Elle aménagera entre autres l'horaire de la ligne Turnhout-Bruxelles, un aménagement nécessité essentiellement par la mise en service de la ligne directe Turnhout-Anvers et par le fait que la liaison Herentals-Turnhout devra croiser cette nouvelle ligne. Afin de permettre malgré tout une répartition acceptable des trains, il était nécessaire d'opter pour une adaptation de l'horaire Turnhout-Bruxelles.

L'adaptation de l'horaire sur la ligne Turnhout-Bruxelles aura effectivement des conséquences pour les navetteurs. Par ailleurs, de nouvelles possibilités sont créées pour les voyageurs utilisant la ligne 15 qui dessert des gares fréquentées telles que Geel et Mol.

Le train en provenance de Turnhout arrivera dès le mois de décembre à Bruxelles toutes les heures douze minutes. Pour certains voyageurs, il s'agira d'une amélioration par rapport à la situation actuelle, pour d'autres non. La SNCB n'ignore pas que les trains concernés seront bondés le matin comme le soir. La composition des voitures M6 sera dès lors adaptée.

Il serait peut-être plus indiqué que de telles questions techniques puissent être directement adressées à la SNCB, comme c'est le cas aux Pays-Bas.

Les horaires des trains au départ de Heist-op-den-Berg et les correspondances dans les gares de Lierre et d'Aarschot seront communiqués, avec l'ensemble de l'horaire, lors d'une conférence de presse qui sera organisée par la SNCB en novembre. Au cours du même mois, d'autres initiatives de communication seront également prises dans les gares.

La SNCB part du principe que la vitesse commerciale à réaliser doit être aussi élevée que possible. Elle tient compte à cet égard de la nature de la liaison, de la vitesse de référence, du profil de la ligne, du matériel utilisé et des limitations de vitesse dues à des travaux de longue durée.

04.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je ne suis pas d'accord avec le ministre lorsqu'il nous invite à nous adresser à la SNCB. C'est à lui de faire pression ou de rechercher une solution dans le cadre d'une concertation. Il doit prendre nos questions et observations au sérieux et les examiner avec la SNCB.

J'espère que l'on tiendra encore compte des aspirations des voyageurs et, en particulier, des navetteurs, pour que le service sur cette ligne importante de Campine puisse être amélioré.

04.05 David Geerts (sp.a-spirit) : Nous devons attendre les résultats de la concertation qui aura lieu le 26 octobre.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la libéralisation du marché postal en Europe" (n° 89)**

- **M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la position des représentants belges auprès des institutions européennes en ce qui concerne la libéralisation de La Poste" (n° 172)**

05.01 Guido De Padt (Open Vld) : Depuis le dépôt de ma question, la libéralisation des services postaux a fortement évolué. Le Secrétaire d'État peut-il nous expliquer ce qui s'est passé à l'échelon européen ?

05.02 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Dans une résolution, nous avons invité le gouvernement à être vigilant, en particulier par rapport à certains éléments à l'échelon européen et international dans le cadre de la libéralisation des services postaux. On se demande aujourd'hui si le gouvernement a effectivement été attentif, étant donné que nous disposons de peu d'informations, mais aussi parce que la Belgique s'est abstenue au moment du vote, étant donné le désaccord entre les libéraux et les socialistes. Aucune analyse approfondie du marché belge n'avait en tout cas été menée avant que la décision européenne ne soit imposée. La résolution traitait également de l'incidence sur les services des opérateurs postaux et des méthodes de financement alternatives. Les réponses n'étaient pas suffisantes à l'époque.

C'est la raison pour laquelle je demande des précisions. Qui alimentera le Fonds de compensation s'il s'agit de la solution retenue ? Existe-t-il des définitions européennes en la matière ?

Qu'en est-il de l'aide publique ? La communauté est responsable en matière d'emploi qualitatif mais aussi en ce qui concerne le service au citoyen. Qu'advient-il si la Commission européenne formule ensuite des objections ? Ne peut-on pas ébaucher a priori un cadre pour les États membres ? Si, en cas de marges importantes, des inconvénients sont subis par la suite, le service aux consommateurs pourrait s'en ressentir encore davantage.

Quels critères peut-on prendre en compte pour le calcul du coût ? Cette discussion est encore en cours à l'échelon belge. Des indicateurs européens sont fortement recommandés.

Qu'ont demandé les représentants belges ? Quelles étaient leurs objections ? Quels éléments ont déterminé leur vote ? Comment se déroulera le suivi du dossier ?

05.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le gouvernement a pris sa décision en cabinet restreint le 27 septembre. La Belgique s'est abstenue lors du Conseil européen étant donné que la famille socialiste au sein du gouvernement avait vivement souhaité que la Belgique ne vote pas purement et simplement en faveur de l'ensemble des mesures. Les libéraux voulaient voter favorablement sur l'ensemble, tout en admettant que la Commission européenne n'avait jamais fourni de réponse satisfaisante aux diverses questions. Sous une coalition orange-bleue, on verra rapidement qui a le mieux défendu les intérêts du consommateur et du personnel de La Poste. M. Thys reconnaît d'ailleurs qu'une libéralisation ne profitera pas au client ordinaire, mais seulement à quelques centaines de grandes entreprises.

La Poste demande qu'on couvre au minimum l'intégralité du territoire et qu'on prévoie cinq distributions hebdomadaires. Par ailleurs, elle s'oppose formellement au dumping social.

Le report de l'échéance à 2011 a permis à la plupart des pays de se ranger derrière la directive. Nous estimons toutefois que de nombreuses questions restent ouvertes. Il importe à nos yeux de faire prendre conscience aux autres pays de ces points d'achoppement. La libéralisation et le Fonds de compensation sont par exemple totalement infructueux en Italie et en Suède. Je crains donc le pire si une coalition entre chrétiens-démocrates et libéraux doit défendre les intérêts du client et du personnel en Belgique.

05.04 Guido De Padt (Open Vld) : J'estime que le ministre communique étrangement à propos d'un gouvernement à l'égard duquel il devrait encore être loyal. M. Verwilghen semblait pourtant pouvoir se rallier à la résolution que nous avons adoptée, avec les libéraux, au sein de cette commission. Il est trop facile d'accuser les libéraux de tous les péchés d'Israël, comme s'ils étaient partisans d'un bain de sang social et d'une augmentation de prix effrénée.

Cela étant dit, je souhaite souligner que nous devons surveiller attentivement l'évolution de ce dossier mais dans une autre perspective que celle des socialistes. Il s'agit effectivement d'une décision européenne qu'il nous est impossible de contourner.

05.05 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Le secrétaire d'État nous met en garde contre les libéraux. Cependant, je vois que nous partageons un certain nombre d'inquiétudes concernant la qualité de la prestation de services. Nous devons, depuis le Parlement, mandater clairement le gouvernement pour qu'il mène la libéralisation à bonne fin même si, à ce stade, il est difficile d'en rectifier le dossier. J'espère que nous pourrions conjuguer nos forces lorsque la Commission européenne procédera à une série de réalisations concrètes.

Le secrétaire d'État évoque un désaccord au sein du cabinet restreint parce que les libéraux n'auraient pas défendu la position commune de manière très convaincante. Il serait intéressant d'entendre aussi la version du SPF Économie.

L'incident est clos.

06 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre

du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sous-capacité des trains sur la ligne Virton-Florenville-Bertrix" (n° 103)

06.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La ligne de train Virton-Athus-Arlon a été réouverte en 2005. Cette initiative est victime de son succès, les autorails de type 41 n'étant pas disponibles en nombre suffisant pour répondre à la demande entre Bertrix et Libramont. Il semblerait qu'en d'autres endroits se pose également un problème de disponibilité des autorails de ce type.

Disposez-vous d'un rapport récent sur la sous-capacité des trains aux heures de pointe sur la ligne Virton-Florenville-Bertrix et sur la disponibilité des autorails de type 41 ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Des mesures concrètes sont-elles envisagées afin de répondre à la sous-capacité des trains de la ligne Virton-Florenville-Bertrix aux heures de pointe ? Quelle est la politique d'investissement de la SNCB en matière d'entretien ou de renouvellement des autorails de type 41 ou achat de matériel équivalent ?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La SNCB est actuellement confrontée à un manque de matériel de type autorail, plusieurs de ces engins étant immobilisés.

Un programme d'installation d'équipements supplémentaires de sécurité technique est actuellement en cours. Si le planning des travaux et essais est respecté, le train d'Arlon en direction de Libramont sera renforcé après les vacances scolaires de Toussaint.

Afin de résoudre les problèmes de façon plus systématique, la traction de certains trains par des autorails sur des lignes électriques sera, à partir de décembre, assurée par des automotrices électriques, de façon à libérer les autorails.

06.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il serait utile d'informer les usagers lorsqu'un problème ponctuel se pose. Je me pose des questions quant à la pertinence de l'investissement dans ces autorails qui semblent être régulièrement en panne. Il serait utile d'adapter l'offre de trains à la demande en milieu rural, notamment le dimanche soir lorsque les étudiants rejoignent leur lieu d'étude.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la gare d'Overpelt" (n° 133)

07.01 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Le comité consultatif des usagers de la SNCB contrôle à intervalles réguliers la qualité des arrêts et des gares, et fait ensuite des suggestions dont la finalité est d'apporter des améliorations.

Quelles gares du Limbourg ce comité a-t-il évaluées en 2006 ? Qu'est-il advenu de ses avis ? Quels sont les projets concernant l'arrêt d'Overpelt où plusieurs aménagements s'avèrent indispensables : des abris supplémentaires, un parking pour vélos éclairé et des emplacements de stationnement pour les voitures ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En 2006, le Comité consultatif des usagers a rédigé, pour ce qui regarde le Limbourg, des rapports relatifs à Alken et Zolder. En 2005, il avait déjà fait de même pour Overpelt.

Ce que le Comité demande surtout, c'est que la SNCB apporte des aménagements importants aux arrêts, principalement le relèvement de certains quais et la pose d'un revêtement en dur sur ces quais. Nul doute que ces aménagements seront effectués à terme mais alors dans le cadre de travaux de rénovation des voies destinés à limiter les nuisances pour les voyageurs et à réaliser les aménagements requis d'une façon économiquement judicieuse. Aux arrêts concernés, ces travaux ne sont pas programmés à ce jour.

En 2008, un abri supplémentaire sera installé à Alken et deux à Overpelt. Étant donné la situation actuelle et le nombre de voyageurs à l'embarquement, des abris supplémentaires ne se justifient pas pour l'instant à Zolder.

Le parking de la gare d'Alken a été rénové et agrandi et compte aujourd'hui une centaine d'emplacements. À Zolder, le parking pour vélos a été rénové. Il peut actuellement accueillir 72 vélos. Des rénovations ont

également été effectuées à Beringen.

La gare d'Overpelt dispose aujourd'hui de 37 emplacements pour vélos. Un abri couvert pour vélos sera aménagé dans le futur et un plus grand nombre de places seront dès lors disponibles.

07.03 Linda Vissers (Vlaams Belang) : L'année 2008 n'est heureusement plus très loin.

Aucune information ne m'a été fournie en ce qui concerne les places de parking à Overpelt. Il s'agit pourtant d'un véritable problème, que M. Pinxten avait déjà inscrit à son ordre du jour en 2005.

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'aménagement d'un parking n'est pas prévu. J'ignore si Overpelt ressortit à la SNCB-holding ou à l'opérateur. Le holding prépare un projet visant à améliorer l'infrastructure existante. Je ne dispose d'aucune information précise en ce qui concerne Overpelt.

L'incident est clos.

08 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "des problèmes de réservation de billets d'excursion pour les groupes scolaires" (n° 141)

08.01 François Bellot (MR) : Deux institutrices d'une école primaire namuroise ont voulu emmener leurs élèves fin novembre ou début décembre à Ostende pour visiter l'exposition *Earth Explorer*, reprise dans la liste des B-Excursions de la SNCB. Au guichet, on leur a répondu qu'elles ne pouvaient bénéficier de cette formule, cette période n'étant traditionnellement pas une période d'excursions scolaires.

Mais il ne me semble pas que le mois de novembre soit déjà une période de vacances scolaires ! Pourquoi la SNCB refuse-t-elle de telles excursions sur la base de données inexactes ? S'agit-il d'une erreur, d'une raison technique, d'un manque d'information du guichetier ?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La brochure *Excursions pour groupes scolaires* indique effectivement que l'excursion *Earth Explorer* est valable du 16 avril 2007 au 21 mars 2008.

Dans le cas présent, il ne peut s'agir que d'une erreur d'interprétation au niveau du guichetier ou du client. Si le personnel des gares n'effectue pas la réservation pour les groupes scolaires, il doit fournir les informations relatives aux excursions et les procédures à suivre. La demande du client doit alors être transférée à la cellule spéciale de voyages en groupe.

La SNCB n'a pas retrouvé trace de plaintes ou de réactions écrites des deux institutrices. Elle ne possède pas leurs coordonnées ni l'adresse de l'école en question. La SNCB regrette les désagréments causés et invite les institutrices à prendre contact avec ses services. Je vais vous communiquer les numéros de téléphone utiles.

08.03 François Bellot (MR) : Je vous en sais gré.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 142)**

- **M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les vols d'éléments métalliques sur le réseau de la SNCB" (n° 145)**

- **M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les récents vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 157)**

- **M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de**

la Protection de la consommation, sur "les vols de cuivre au détriment de la SNCB" (n° 171)

09.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le 15 octobre, un câble de la caténaire de l'infrastructure ferroviaire a été sectionné à Puurs. Selon Infrabel, il faut y voir l'œuvre de voleurs de cuivre. Ces derniers mois, les chemins de fer ont déjà été plusieurs fois confrontés à des voleurs de cuivre. L'incident survenu à Puurs a entraîné un court-circuit dans un poste d'aiguillage, qui désorganise encore le trafic ferroviaire aujourd'hui.

À combien se sont chiffrés les dégâts ? Combien de passagers ont été touchés par les problèmes survenus à Puurs et combien parmi eux ont recouru aux bus de remplacement ? Quelle est la durée du trajet en bus par rapport au train ?

Le secrétaire d'État pourrait-il fournir un aperçu des problèmes liés à des vols de cuivre survenus ces dernières années ? Les voleurs de cuivre procèdent avec de plus en plus de professionnalisme. Ce matin, le secrétaire d'État s'est réuni avec des représentants du département de l'Intérieur, de la SNCB, d'Infrabel et de la police des chemins de fer. Quels sont les résultats de cette concertation ? Comment compte-t-on s'attaquer au problème des voleurs de cuivre ?

09.02 Jean-Luc Crucke (MR) : Cette question pourrait être analysée de manière différente : du côté de la SNCB qui subit un préjudice, du côté du consommateur lésé ou du côté du budget général de l'État. Ce nouveau phénomène se répand, notamment dans les provinces d'Anvers et de Hainaut.

Et comme le cours du prix du cuivre évolue (de 4 euros le kilo en 2006 à plus de 5 euros aujourd'hui), si les amateurs restent aussi nombreux, il conviendra de prendre des dispositions, notamment sur le plan de la répression. Vous avez eu un contact à ce propos avec le ministre de l'Intérieur.

Combien dénombre-t-on d'incidents pour l'année 2007, par rapport à 2006 ? Ces vols concernent-ils essentiellement du cuivre ou tous les métaux ? Quelles sont les conséquences pour le gestionnaire sur le plan financier, organisationnel, et sur le plan du travail ? Quelles sont les mesures particulières sont-elles prises pour dissuader les tentatives de vol à l'avenir ? Comment combattez-vous ce fléau qui, vu la hausse constante des prix, semble avoir des conséquences abyssales ?

09.03 David Geerts (sp.a-spirit) : Les vols de cuivre sont devenus très fréquents. D'après les médias, la SNCB aurait déjà été délestée de plus de 10 tonnes de cuivre ces trois derniers mois. Il n'est pas étonnant qu'en raison de son prix élevé, ce métal soit devenu un butin convoité par des individus malhonnêtes. Le modus operandi des voleurs de cuivre est très professionnel.

Quelle méthode les voleurs utilisent-ils ? Quels moyens sont mis en œuvre pour prévenir ces vols ? Quand ce fléau est-il apparu pour la première fois ? Existe-t-il aussi à l'étranger ? À combien s'élève le coût total du vol commis à Puurs ? Quels sont les dangers pour le trafic ferroviaire ? Sera-t-il tenu compte, dans la sanction infligée aux auteurs, du danger qu'ils ont causé ?

09.04 Guido De Padt (Open Vld) : Je me rallie aux propos des précédents orateurs. Le prix du cuivre est très élevé pour l'instant, ce qui en fait un butin intéressant. Infrabel possède-t-elle un inventaire du fil de cuivre dont elle dispose, qu'il soit utilisé ou en réserve ? Quelles mesures de sécurité sont prévues ? Que coûterait le remplacement des vieux câbles en cuivre par des câbles à fibres optiques ? Sera-t-il fait appel aux services de police pour surveiller les endroits à risques ? Y a-t-il eu une concertation entre Infrabel et les services de police ? À quelles peines s'exposent les voleurs ? Le retard infligé au transport de voyageurs peut-il être invoqué comme une circonstance aggravante ?

09.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le vol de câbles de cuivre entraîne des risques de sécurité énormes, et notamment le risque d'électrocution, voire de déraillement de trains. La SNCB a déjà pris de nombreuses mesures, telles que la coordination de la concertation entre les victimes et le parquet fédéral. Le parquet considère le vol de cuivre comme prioritaire et réagira plus fermement, en mobilisant tous les moyens disponibles. La SNCB en a déjà informé son personnel aujourd'hui.

(*En français*) Entre le début de l'année et le 15 octobre, 527 vols de cuivre ont eu lieu sur l'ensemble du réseau. Le phénomène est en recrudescence depuis 2005 dans toutes les régions. D'août 2005 à février

2007, cela représente 252 kilomètres de câbles et deux millions d'euros de dommages pour Infrabel.

(*En néerlandais*) Les retards primaires, qui concernent les trains affectés directement par les vols, peuvent être détectés aisément, ce qui n'est pas le cas des retards secondaires. En 2005, à cause de ces vols de cuivre, 19 trains de voyageurs ont été supprimés et 171 trains de voyageurs ont accumulé au total 1.445 minutes de retard. Huit trains de marchandises ont accumulé au total 202 minutes de retard. Au cours des neuf premiers mois de 2007, 45 trains de voyageurs ont déjà été supprimés et 1.277 trains de voyageurs ont accumulé au total 10.645 minutes de retard, 275 trains de marchandises accumulant quant à eux 12.913 minutes de retard. Nul doute, donc, que la SNCB pâtit de ce fléau. C'est ce qui m'a amené à prendre vendredi dernier l'initiative d'une réunion de coordination avec toutes les parties concernées, après avoir demandé au préalable au Groupe SNCB de confectionner un plan d'action.

Infrabel a désigné pour l'ensemble du Groupe SNCB un coordinateur chargé des contacts avec la police et la justice. Il a demandé instamment au parquet d'assurer un suivi rapproché des dossiers et de requalifier les faits – « avoir causé de graves perturbations au trafic ferroviaire » au lieu de « vol » – ce qui débouchera sur des sanctions pénales plus lourdes.

Securail assure la surveillance nocturne de certains sites en collaboration avec la police. Il a été demandé par intranet au personnel de se montrer vigilant et une vidéosurveillance sera mise en place aux endroits à risque, en plus des caméras placées dans les gares. Des précautions techniques seront prises pour garantir la sécurité d'exploitation. En cas d'interruption de courant, une signalisation visible par les conducteurs de train se déclenchera. Il en ira de même aux passages à niveau. Il sera tenu compte des risques encourus par le personnel de la SNCB. Infrabel analyse actuellement les risques que pourrait comporter le vol de câbles haute tension.

Ce matin, une réunion de coordination a été organisée avec des représentants des départements de l'Intérieur et des Entreprises publiques, de la SNCB-Holding, d'Infrabel, de la police des chemins de fer et de la police fédérale. L'objectif consiste à optimiser l'échange d'informations et à intensifier la collaboration. Dès l'établissement du profil des auteurs potentiels, l'action intégrée de la police sera renforcée de manière à exercer un effet dissuasif et à faciliter la prise en flagrant délit. Parmi les recommandations formulées lors de cette réunion, citons le souhait que le prochain gouvernement développe la police des chemins de fer, oriente mieux les missions de cette dernière et qualifie les faits distinctement sur le plan juridique. Le sabotage du réseau ferroviaire est très difficile à prouver et donc moins indiqué en tant que qualification juridique. On songe davantage à la qualification de « vol d'infrastructure » pour faciliter les poursuites.

Après le vol survenu à Tamise, des bus ont été mis en service entre Willebroek et Tamise et entre Boom et Puurs. Environ 5.000 voyageurs en moyenne empruntent quotidiennement la ligne Willebroek-Tamise et 2.000 la ligne Boom-Puurs. La durée théorique du trajet en bus Tamise-Boom-Puurs-Willebroek est de 50 minutes, un arrêt étant prévu à chaque gare.

On distingue différents types de vol : il y a premièrement le vol de bobines et de tourets de cuivre sur les chantiers et dans les entrepôts et il y a ensuite le vol de câbles dans les tranchées longeant le réseau ferroviaire ou au niveau des caténaires. Il va de soi que les voleurs prennent de gros risques dans le dernier cas de figure.

Il s'agit parfois de bandes itinérantes, parfois de voleurs individuels. On affine actuellement leur profil. Securail s'attelle quotidiennement à lutter contre le phénomène mais est dans l'impossibilité d'affecter davantage de personnel à la surveillance. Depuis la mi-2006, les voleurs de cuivre constituent l'une des priorités de la politique de sécurité. Le ministre de l'Intérieur pourra probablement fournir davantage de données policières.

L'ampleur des dégâts occasionnés à Puurs n'a pas été évaluée. La SNCB a pris elle-même l'initiative d'octroyer aux voyageurs des indemnités de compensation des retards, même s'il s'agissait manifestement, en l'occurrence, d'un cas de force majeure. Les réparations seront mises en œuvre dans les meilleurs délais, également la nuit et pendant le week-end. Les stocks sont sécurisés : éclairage, stockage dans un bâtiment fermé, alarme, surveillance, etc. En ce qui concerne les risques, les mesures suivantes ont été prises : mise sous tension de 3.000 volts en ce qui concerne les câbles en hauteur et de 1.000 volts en ce qui concerne les câbles d'alimentation. Il est toutefois impossible d'assurer une surveillance permanente de ces câbles sur

l'ensemble du réseau ferroviaire.

Le remplacement du cuivre par la fibre de verre apportera heureusement une solution à ce problème. La communication s'en trouvera accélérée et la concentration des postes d'aiguillage deviendra possible. D'ici à 2012, il n'y aura plus que 31 postes d'aiguillage ultramodernes. La fibre de verre est également beaucoup moins chère que le cuivre : 16.500 euros au lieu de 45.000 euros par kilomètre de câble.

En ce qui concerne l'aspect juridique, il est proposé de renforcer les poursuites et les sanctions à l'égard de ceux qui se rendent coupables de « vol de câble en service » - c'est-à-dire de vol entraînant des conséquences pour le trafic. Le parquet a déjà réagi favorablement à cette idée.

09.06 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Ces derniers temps, le nombre de vols de cuivre a augmenté de façon spectaculaire, entraînant des conséquences non négligeables. Ces incidents peuvent créer des situations très dangereuses. Le présent gouvernement d'affaires courantes est-il en état de prendre des initiatives tendant à modifier le taux de la peine ?

09.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La séparation des pouvoirs est toujours d'application. Le groupe de travail formulera des recommandations sur lesquelles pourra se fonder une initiative législative.

09.08 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : L'enquête sur le profil des auteurs a-t-elle déjà abouti à des résultats ?

09.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je vous invite à adresser cette question au ministre de l'Intérieur.

09.10 Jean-Luc Crucke (MR) : Il s'agit d'un phénomène complexe, et je salue la présence d'un coordinateur.

Vous avez souligné les risques pris non seulement par les auteurs de ces vols mais aussi par ceux qui sont chargés d'y remédier. Je suis heureux que ce problème figure tant parmi vos priorités que parmi celles du ministre de l'Intérieur. Comme vous l'avez précisé, une sensibilisation des parquets est nécessaire.

09.11 David Geerts (sp.a-spirit) : Tout comme le secrétaire d'État, je m'étonne de cette augmentation spectaculaire du nombre de vols de cuivre. Les chiffres mentionnés démontrent que ce phénomène a un impact non négligeable.

09.12 Guido De Padt (Open Vld) : Il revient en effet au Parlement de déterminer la qualification d'un délit, et aux parquets de l'appliquer. À l'avenir, le Parlement pourra peut-être prendre une initiative visant à accroître le taux de la peine.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison Anvers-Rosendaal" (n° 161)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Aux Pays-Bas, la suppression prévue du train Benelux Amsterdam-Bruxelles reste matière à discussion. Il en résultera une augmentation considérable de la distance séparant les habitants de la Flandre Zélandaise, de Dordrecht et de Rosendaal des gares d'Anvers et de Bruxelles.

Selon une étude réalisée par les *Nederlandse Spoorwegen* (NS), la suppression ne désavantagerait que 2 % des voyageurs mais l'objectivité de cette étude est contestée.

La Flandre considère également que le train Benelux présente effectivement plusieurs avantages mais les NS sont manifestement déterminés à supprimer ce train. Une autre possibilité consisterait à intégrer la gare de Rosendaal dans le réseau de la SNCB. Le tarif frontalier pourrait ainsi être supprimé et les nombreux travailleurs frontaliers disposeraient d'une excellente liaison ferroviaire.

La SNCB envisage-t-elle cette alternative ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Après la mise en service de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam, la gare de Roosendaal continuera à être desservie à raison d'un train par heure.

En ce qui concerne l'intégration de Roosendaal dans le réseau belge, la suppression du tarif frontalier entraînerait évidemment un manque à gagner pour la SNCB et, dès lors, un financement supplémentaire à charge du gouvernement, à convenir dans une annexe du contrat de gestion. Mon successeur devra mettre ce point à l'ordre du jour des négociations relatives au nouveau contrat de gestion.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : La suppression du supplément transfrontalier constitue un des objectifs du contrat de gestion actuel et le cas qui nous occupe en est un exemple concret.

Je crois pouvoir déduire de votre réponse que le train L pour Roosendaal est maintenu, mais que la liaison rapide sera, quant à elle, supprimée.

L'incident est clos.

11 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les travaux effectués à la gare centrale d'Anvers et le renforcement de l'offre à partir du 9 décembre" (n° 163)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : À Anvers-Central, la "cathédrale ferroviaire" est presque achevée. Cependant, le niveau -1 doit avoir été réceptionné le 9 décembre 2007 pour que les nouveaux horaires puissent entrer en vigueur à cette date. Qu'en est-il ?

L'importante capacité de la gare rénovée permet d'étendre l'offre ferroviaire. Cet élargissement englobe, outre des liaisons IC supplémentaires et améliorées, des trains L supplémentaires.

Le secrétaire d'État peut-il fournir un aperçu, pour chaque ligne, de la date de début des liaisons supplémentaires ? Peut-on partir du principe que la suppression prévue d'une série de trains P n'aura lieu qu'à partir du moment où les trains L supplémentaires seront mis en service ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Toutes les voies et tous les quais seront effectivement prêts à l'emploi en décembre. Seul le deuxième accès Kievit ne le sera qu'en juin 2008.

La mise en service des trains L supplémentaires est fonction de la situation budgétaire et du recrutement de personnel. La mise en service de liaisons interurbaines supplémentaires rend une série de trains P superflus. La mise en service de trains L supplémentaires aussi rendra superflus des trains P.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : J'espère dès lors que les trains P ne seront pas supprimés avant la mise en service des trains L.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le report de la mise en service de la ligne à grande vitesse qui longe l'autoroute E19 au nord d'Anvers" (n° 164)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'objectif initial était de mettre en service la LGV Anvers-Amsterdam en juillet 2005. Mais aujourd'hui, on évoque déjà une mise en service en décembre 2008, ce qui est évidemment imputable aux retards accumulés par l'aménagement du tronçon néerlandais.

Cela dit, je me demande si la liaison Anvers-Brecht ne pourrait pas déjà être réalisée. Si ce train est le seul circulant sur tout le réseau, en quoi le fait que le système de sécurité ne fonctionne pas encore pourrait-il faire problème ? Quand les navetteurs partant de la gare de Noorderkempem à Brecht pourront-ils se rendre

à Anvers en train, ce qui ne serait pas un luxe superflu compte tenu des files journalières de voitures sur les routes ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Afin que la ligne ferroviaire concernée puisse être mise en service avec un matériel roulant déterminé, tant Infrabel que la société de transport doivent disposer des autorisations requises du SPF Mobilité et Transports. Infrabel veut être en possession, avant le 31 mars 2008 au plus tard, de l'autorisation permettant le trafic ferroviaire sur la L4, donc notamment entre Anvers et Noorderkempen. L'arrêt de Noorderkempen sera doté des équipements nécessaires avant la fin de cette année-ci. Par conséquent, aucun problème ne se pose en cas de mise en service éventuelle à partir du 1^{er} avril 2008.

La SNCB a loué trois locomotives Traxx pour la desserte ferroviaire de la gare de Noorderkempen. Pour que le European Train Control System soit homologué sur ces locomotives, la société Bombardier doit installer certains logiciels. Or, pour diverses raisons, les tests nécessaires à cette fin ne sont pas encore terminés. Dès lors, la procédure d'homologation sera retardée. En tout état de cause, les trains ne peuvent pas encore circuler. Une solution technique de rechange est instamment demandée afin de pouvoir assurer cette liaison ferroviaire mais Infrabel estime que dans l'état actuel des choses, ce n'est pas réalisable pour des raisons de sécurité.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je déplore que cette nouvelle infrastructure ne soit pas exploitée. La SNCB loue les locomotives de traction depuis septembre déjà, ou peut-être même depuis plus longtemps. La non-utilisation de l'infrastructure peut-elle être répercutée sur une autre partie ?

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Je suppose que cela a été convenu entre la SNCB et Bombardier, car le problème se situe apparemment au niveau des tests de sécurité sur la ligne Betuwe. Dès que Bombardier aura donné son feu vert, le SPF Mobilité pourra marquer son accord. La sécurité des voyageurs et du personnel est essentielle. La loi ne permet pas de faire circuler des trains sans homologation.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Il reste toutefois regrettable que le trajet TGV n'ait pas été équipé de deux systèmes de sécurité : le système classique et le nouvel ETCS.

12.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Cela est impossible. L'Europe ne nous le permet plus.

L'incident est clos.

13 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la billetterie électronique" (n° 168)

13.01 Guido De Padt (Open Vld) : Dans le cadre de la promotion des transports publics, la SNCB-holding gère une subvention spéciale destinée à la création d'une plate-forme commune nécessaire à la mise en œuvre technique et opérationnelle de la billetterie électronique. Le système fonctionne au moyen d'une carte à puce valable auprès des divers opérateurs des transports publics.

Qui fera partie de la plate-forme commune ? Quels sont les coûts y afférents ? Comment les objectifs seront-ils réalisés ? Quelles seront les missions de la plate-forme ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Une plate-forme commune est nécessaire pour créer un système de billetterie opérationnel et intermodal et en assurer le suivi. La plate-forme sera constituée sous la forme d'une société anonyme et sa mission principale consistera à mettre techniquement au point et à faire évoluer une *smart card* unique qui jouera un rôle centralisateur entre les opérateurs. Chaque opérateur pourra conserver ses données essentielles au sein de son entreprise et d'offrir malgré tout un niveau de service complet au client.

De Lijn, la SRWT, la SNCB, la STIB et la SNCB-holding participeront chacune à raison de 20 % dans le capital de cette société anonyme, sous la forme d'un apport en capital total de 4,8 millions d'euros. La plate-forme commune comptera un effectif de 4 à 8 personnes à temps plein. La subvention de l'Etat de 2 millions

d'euros sera utilisée comme apport en capital de la SNCB. Il s'agit de 40 % de l'apport en capital total.

L'incident est clos.

14 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la consommation, sur "un plan d'évacuation en cas de panne d'un train" (n° 169)

14.01 Guido De Padt (Open Vld) : Le 20 juin 2007, une centaine de passagers ont été bloqués pendant deux heures environ dans un train à cause d'une locomotive défectueuse. Étant donné que l'incident s'est produit sur la liaison ferroviaire la plus fréquentée du pays, la situation s'est avérée chaotique le soir à l'heure de pointe. Les fenêtres du train concerné ne pouvaient pas être ouvertes et la température à bord était très élevée. Je ne m'explique pas que les passagers aient été enfermés aussi longtemps.

N'existe-t-il pas de plan d'évacuation en cas de défectuosité ? Combien de temps attend-on avant de libérer des voyageurs bloqués ? La SNCB prévoit-elle une compensation financière ?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Lorsqu'un train de voyageurs est bloqué entre deux gares, trois possibilités d'évacuation des voyageurs sont envisageables en fonction des circonstances. Dans certains cas, les voyageurs peuvent prendre un autre train. Lorsque les circonstances locales le permettent, les voyageurs peuvent opter pour un autre moyen de transport, comme l'autobus ou le taxi. En cas de disponibilité dans un délai acceptable, un autre train ou une autre locomotive peuvent remorquer le convoi. Le délai d'évacuation est le principal critère. Lors de cet incident, l'évacuation par une locomotive de secours était l'option la plus indiquée étant donné que le train défectueux était bondé. Une autre méthode d'évacuation aurait pris beaucoup de temps et aurait comporté des risques pour les voyageurs, entre autres à cause de la différence de niveau lors de la descente du train. Par ailleurs, aucun train offrant suffisamment de places pour les voyageurs bloqués n'était disponible sur ce tronçon à l'heure de pointe. Les autobus disponibles étaient également en nombre insuffisant à ce moment-là. Les passagers étaient de 800 à 900. Une locomotive de secours était disponible à Gand-Saint-Pierre mais il a bien entendu fallu un certain temps avant qu'elle arrive.

L'incident s'est produit comme par hasard à un moment et à un endroit particulièrement fâcheux. La SNCB a appliqué le système des compensations pour les voyageurs touchés. Chaque client ayant subi un retard d'au moins 120 minutes pourra demander à se faire rembourser la moitié du prix de son trajet, avec un minimum de 2,5 euros.

L'incident est clos.

15 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le fonds RER" (n° 170)

15.01 Guido De Padt (Open Vld) : La SNCB-Holding devait présenter, en septembre 2007, un rapport esquissant la situation réelle des moyens disponibles dans le cadre du Fonds RER. S'il s'avérait que le Fonds contenait insuffisamment de moyens pour exécuter les travaux selon l'échéancier prévu, le gouvernement ferait l'appoint.

Le secrétaire d'État peut-il mettre ce rapport à la disposition de cette commission ? Le ministre peut-il également présenter et commenter le rapport d'évaluation émanant du gouvernement ?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Ma cellule stratégique a reçu le rapport le 19 octobre dernier. En date du 31 décembre, le Fonds RER contenait des moyens à concurrence de 359 millions d'euros, ce qui dépasse de 61 millions d'euros le montant prévu. Les arriérés actuels sont surtout dus aux retards relatifs à la délivrance des permis de bâtir, mais ce problème a été résolu entre-temps.

Les travaux sur les lignes 161 et 124 ont déjà été entamés. Sur la ligne 50, les expropriations sont en cours et les travaux pourront démarrer début 2008.

Dans l'intervalle, le rapport a été transmis au gouvernement. Je communiquerai les conclusions en la matière à M. De Padt.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 01.