



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

14-12-2010

Après-midi

Dinsdag

14-12-2010

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récurrents sur le réseau ferroviaire belge" (n° 923)

Orateurs: **Christophe Bastin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 3

- M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité réduite de la SNCB" (n° 1591)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre record de plaintes à la SNCB et la nouvelle desserte ferroviaire" (n° 1608)

- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la baisse de ponctualité des trains" (n° 1615)

Orateurs: **Karel Uyttersprot, Tanguy Veys, Ine Somers, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 12

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de vente de la division SNCB Logistics" (n° 1195)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation de capital de la SNCB-Holding au profit de SNCB Logistics" (n° 1356)

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

Questions jointes de 15

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation dans le dossier du Rhin de fer" (n° 1014)

- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'étude de faisabilité d'Infrabel sur le désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg" (n° 1057)

INHOUD

Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds terugkerende problemen op het Belgische spoorwegnet" (nr. 923)

Sprekers: **Christophe Bastin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 3

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verminderde capaciteit van de NMBS" (nr. 1591)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het recordaantal klachten bij de NMBS en de nieuwe dienstregeling" (nr. 1608)

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verslechtering van de stiptheid van de treinen" (nr. 1615)

Sprekers: **Karel Uyttersprot, Tanguy Veys, Ine Somers, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 12

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 1195)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kapitaalsverhoging van NMBS-Holding voor NMBS Logistics" (nr. 1356)

Sprekers: **Steven Vandeput, David Geerts, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 15

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken in het dossier-IJzeren Rijn" (nr. 1014)

- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de haalbaarheidsstudie van Infrabel met betrekking tot de Noord-Limburgse spoorontsluiting" (nr. 1057)

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les subsides européens affectés au Rhin de fer" (n° 1136)	15	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn" (nr. 1136)	15
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dossier du Rhin de fer et le désenclavement de la Campine et du Nord-Limbourg" (n° 1303)	15	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het dossier-IJzeren Rijn en de ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 1303)	15
<i>Orateurs:</i> Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Rita De Bont au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le pont ferroviaire de Hove" (n° 1250)	19	Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spoorwegbrug in Hove" (nr. 1250)	19
<i>Orateurs:</i> Rita De Bont, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Rita De Bont, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les systèmes de sécurité du RER" (n° 1607)	20	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GEN-veiligheidssystemen" (nr. 1607)	20
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains de voyageurs sur la ligne 204" (n° 155)	21	Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reizigerstreinen op lijn 204" (nr. 155)	21
<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du nombre d'usagers du rail en Belgique" (n° 395)	22	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toename van het aantal treinreizigers in België" (nr. 395)	22
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la formation des conducteurs de train" (n° 397)	23	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opleiding tot treinbestuurder" (nr. 397)	23
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin	
Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la promotion interne des agents SNCB" (n° 398)	24	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de interne bevordering van NMBS-personeel" (nr. 398)	24
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la	25	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister	25

Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bilinguisme des agents SNCB en région frontalière" (n° 399)

Orateurs: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tweetaligheid van het NMBS-personeel in de grensstreek" (nr. 399)

Sprekers: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de la brigade spéciale de contrôle (BSC) à Termonde, Louvain, Ath, Tournai et Ottignies" (n° 625)

Orateurs: **Karin Temmerman, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

26

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de brigade voor speciale controle (BSC) te Dendermonde, Leuven, Aat, Doornik en Ottignies" (nr. 625)

26

Sprekers: **Karin Temmerman, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Question de Mme Özlem Özen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés des postiers de plus de cinquante ans" (n° 657)

Orateurs: **Özlem Özen, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

26

Vraag van mevrouw Özlem Özen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen van de postbodes die ouder zijn dan 50 jaar" (nr. 657)

26

Sprekers: **Özlem Özen, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

27

Samengevoegde vragen van

27

- M. Anthony Dufrane à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les effets des lois linguistiques pour les recrutements au sein du Groupe SNCB" (n° 700)

27

- de heer Anthony Dufrane aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de taalwetten voor de werving van personeel bij de NMBS-Groep" (nr. 700)

27

- M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la législation linguistique à la SNCB" (n° 1108)

27

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de taalwetgeving bij de NMBS" (nr. 1108)

27

Orateurs: **Anthony Dufrane, Karel Uyttersprot, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Sprekers: **Anthony Dufrane, Karel Uyttersprot, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

29

Samengevoegde vragen van

29

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression d'une correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 735)

29

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verdwijnen van een aansluiting in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 735)

29

- Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes auxquels se voient confrontés certains travailleurs à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 887)

29

- mevrouw Maggie De Block aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen voor sommige werknemers ten gevolge van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 887)

29

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 928)

29

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake aansluitingen in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling

29

		van de NMBS" (nr. 928)	
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1466)	29	- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1466)	29
- M. Patrick Moriau à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de trains et leurs conséquences pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1573)	30	- de heer Patrick Moriau aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de treinen en de gevolgen daarvan voor de reizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1573)	30
- M. Laurent Devin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les navetteurs de la Région du Centre à la suite des modifications horaires de la SNCB" (n° 1574)	30	- de heer Laurent Devin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio Le Centre ten gevolge van de aanpassing van de NMBS-dienstregeling" (nr. 1574)	30
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1618)	30	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1618)	30
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Maggie De Block, Colette Burgeon, Catherine Fonck , présidente du groupe cdH, Laurent Devin, Steven Vandeput, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Maggie De Block, Colette Burgeon, Catherine Fonck , voorzitter van de cdH-fractie, Laurent Devin, Steven Vandeput, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève chez Brink's et le non-paiement des pensions" (n° 777)	37	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking bij Brink's en de niet-uitbetaalde pensioenen" (nr. 777)	37
- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'assignation postale pour les pensions" (n° 778)	38	- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postassignatie voor pensioenen" (nr. 778)	38
- M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le paiement des pensions dans les bureaux de poste à la suite de la grève chez Brink's" (n° 1426)	38	- de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitbetaling van de pensioenen in postkantoren naar aanleiding van de staking bij Brink's" (nr. 1426)	38
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Sonja Becq, Bert Maertens, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Sonja Becq, Bert Maertens, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la récente campagne d'affichage de la CGSP-Cheminots" (n° 880)	40	Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente affichecampagne van het ACOD Spoor" (nr. 880)	40
<i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Steven Vandeput, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'occupation de l'aire de stationnement de la	41	Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezetting van de stationsparking van	41

gare de Harelbeke par des tziganes" (n° 922)

Orateurs: **Bert Maertens, Inge Vervotte**,
ministre de la Fonction publique et des
Entreprises publiques

Harelbeke door zigeuners" (nr. 922)

Sprekers: **Bert Maertens, Inge Vervotte**,
minister van Ambtenarenzaken en
Overheidsbedrijven

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

du

MARDI 14 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 14 DECEMBER 2010

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 30 par Mme Maggie De Block, présidente.

La **présidente**: Pas moins de 70 questions sont inscrites à l'ordre du jour cet après-midi! Je demande aux membres de poser par écrit les questions sur les données chiffrées. Mme Vervotte s'est engagée à fournir une réponse aux questions écrites dans un délai raisonnable, même si les délais sont supprimés lorsqu'un gouvernement est en affaires courantes.

01 Question de M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récurrents sur le réseau ferroviaire belge" (n° 923)

01.01 **Christophe Bastin** (cdH): Durant le congé de Toussaint, les retards sur la ligne 161 Dinant-Namur-Bruxelles ont été plus nombreux que d'habitude. Vous m'aviez expliqué que c'était à cause de la chute des feuilles. La patience des voyageurs commence à atteindre ses limites. Les retards de toutes sortes ne donnent pas une bonne image de la SNCB. Vous avez affirmé que du nouveau matériel serait utilisé dès 2015.

En attendant les nouvelles locomotives et automotrices, pourrait-on accorder une attention accrue à la ligne 161? Peut-on compter sur votre appui à cet égard? Pourriez-vous nous faire part des estimations des retards, tant pour la ligne 161 Dinant-Namur-Bruxelles, que pour les autres grandes lignes du réseau?

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.30 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

De **voorzitter**: Er staan vanmiddag liefst 70 punten op de agenda! Ik verzoek de leden om vragen naar cijfermatige gegevens schriftelijk te stellen. Minister Vervotte heeft beloofd de schriftelijke vragen binnen redelijke termijn te laten beantwoorden, ook al vervallen de termijnen wanneer de regering in een periode van lopende zaken is.

01 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds terugkerende problemen op het Belgische spoorwagennet" (nr. 923)

01.01 **Christophe Bastin** (cdH): Tijdens de herfstvakantie deden zich op lijn 161 Dinant-Namen-Brussel meer vertragingen voor dan gewoonlijk. Een en ander had volgens u te maken met de herfstbladeren op de sporen. Het geduld van de reizigers raakt echter op. Die vertragingen allerhande komen het imago van de NMBS niet ten goede. U antwoordde ook nog dat er met ingang van 2015 nieuw materieel zou worden gebruikt.

Kan er, in afwachting van de nieuwe locomotieven en motorstellen, bijzondere aandacht worden geschonken aan lijn 161? Kunnen we daartoe op uw steun rekenen? Kunt u ons een raming van de vertragingen bezorgen, zowel voor lijn 161 Dinant-Namen-Brussel als voor de andere grote spoorlijnen?

Y a-t-il un problème récurrent sur cette ligne?

Is er een recurrent probleem op deze lijn?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): L'amélioration de la ponctualité des trains sur tout le réseau ferré est, après la sécurité du rail, une priorité pour moi mais aussi pour le Groupe SNCB.

01.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Na de veiligheid van het spoor zijn stiptere treinen op het gehele spoorwegnet zowel voor mij als voor de NMBS-Groep een prioriteit.

Je suis de très près l'évolution de l'audit externe sur la ponctualité, commandé par Infrabel et la SNCB. J'ai repris le mécanisme de malus dans le contrat de gestion avec Infrabel et la SNCB quand les normes de ponctualité fixées ne sont pas atteintes.

Ik volg van zeer nabij de evolutie van de externe stiptheidsaudit, die door Infrabel en de NMBS besteld werd. Ik heb het malussysteem, dat in werking treedt wanneer de normen inzake stiptheid niet gehaald worden, opnieuw opgenomen in de beheerscontracten die met de NMBS en Infrabel gesloten werden.

L'augmentation importante du nombre de voyageurs durant les heures de pointe entraîne la mise en service de convois de plus en plus longs et de plus en plus lourds, plus sensibles aux incidents et aux retards.

Door de sterke toename van het aantal reizigers tijdens de spits moeten er steeds langere en zwaardere treinen worden ingezet, wat het risico op incidenten en vertragingen vergroot.

Durant le congé de Toussaint, de nombreux problèmes d'adhérence sont survenus. Le patinage des roues des engins de traction se représente chaque année. Infrabel et la SNCB tentent d'éviter qu'une pellicule glissante ne se forme sur la voie. Depuis 1999, une machine permet le nettoyage préventif des rails grâce à quatre arroseurs. Elle n'a cependant qu'une capacité limitée et est exclusivement utilisée dans des zones particulièrement exposées aux chutes de feuilles et présentant des dénivelés.

Tijdens de herfstvakantie deden er zich veel problemen voor met treinen die geen grip meer hadden op de rails. Wielspin van de tractievoertuigen is een jaarlijks weerkerend verschijnsel. Infrabel en de NMBS trachten te voorkomen dat er zich een gladde laag vormt op de sporen. Sinds 1999 worden de rails daartoe preventief schoongemaakt met behulp van een machine die is uitgerust met vier sproeiers. Die machine heeft echter maar een beperkte capaciteit en wordt uitsluitend gebruikt in boomrijke gebieden met hellingen.

Le 15 novembre 2010, la machine a effectué des trajets supplémentaires. Lorsqu'une pellicule glissante s'est déjà installée, il convient de l'enlever, notamment en brossant et en polissant les rails à l'aide de machines spéciales.

Op 15 november 2010 werd de machine ingezet op bijkomende trajecten. Wanneer er al een gladde film aanwezig is, moet die worden verwijderd, met name met behulp van speciale machines die de rails afborstelen en reinigen.

Les trains les plus modernes de la SNCB sont équipés de matériel antidérapant, contre le patinage en traction, et de l'ABS, pour le freinage. Mais ces systèmes ne constituent pas des moyens suffisants contre les chutes de feuilles.

De modernste treinen van de NMBS zijn uitgerust met antislipmateriaal, dat slippen bij tractie voorkomt, en met een ABS-remstelsel. Deze systemen volstaan echter niet om het probleem van de vallende bladeren volledig op te lossen.

Le matériel ferroviaire n'a néanmoins subi aucun dommage supplémentaire au niveau des roues ou des moteurs.

Het spoormaterieel heeft evenwel geen verdere schade opgelopen aan de wielen of de motoren.

Lorsque trop de trains doivent être réparés simultanément, cela perturbe l'organisation du trafic. Dans le cadre de l'audit relatif à la régularité effectué pour le compte du Groupe SNCB, on examine quelques mesures appliquées par les réseaux ferroviaires étrangers. Les automotrices

Wanneer er te veel treinen tegelijkertijd hersteld moeten worden, raakt de organisatie van het treinverkeer in de knel. In het kader van de audit inzake de stiptheid die voor rekening van de NMBS-Groep wordt uitgevoerd, bestuderen we een aantal maatregelen die buitenlandse

récemment achetées et destinées au trafic RER seront équipées de deux fois plus d'essieux moteurs.

Je dispose ici de toute une série de chiffres que je vous transmettrai.

Les lignes 100, 80, 24, Charleroi-Bruxelles, Namur-Bruxelles et Liège-Guillemins-Bruxelles sont les plus problématiques. La plupart des retards sont le résultat des perturbations causées par des incidents matériels, des dérangements à l'infrastructure et des incidents à charge de tiers dans de mauvaises conditions climatiques.

Tout comme la ligne Namur-Bruxelles, les lignes Charleroi-Bruxelles et Liège-Guillemins-Bruxelles sont également suivies par un bureau de consultance externe. Sur la base de ces analyses, il sera décidé si les plans d'action existants sont suffisants ou s'ils doivent être adaptés.

L'incident est clos.

Le **président**: La question prioritaire n° 1566 de M. Frédéric est reportée.

02 Questions jointes de

- M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité réduite de la SNCB" (n° 1591)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre record de plaintes à la SNCB et la nouvelle desserte ferroviaire" (n° 1608)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la baisse de ponctualité des trains" (n° 1615)

02.01 Karel Uyttersprot (N-VA): En conséquence du temps hivernal, la composition des locomotives est réduite de 20 à 25 %. Environ 15 % des rames seraient à l'entretien et 10 % ne peuvent être utilisées en raison des conditions météorologiques. Les rames ne sont-elles donc pas adaptées aux températures hivernales? Sont-elles suffisamment entretenues? Dispose-t-on de suffisamment de rames de remplacement et que prévoit le programme de remplacement? Comment pourrions-nous un jour résoudre nos problèmes de mobilité si nous ne pouvons même pas compter sur les transports publics?

02.02 Tanguy Veys (VB): Le médiateur de la SNCB a récemment encore tiré la sonnette

spoorwegmaatschappijen toepassen. De motorstellen die onlangs werden aangekocht voor het GEN-verkeer, zullen worden uitgerust met twee keer zoveel aandrijfassen.

Ik heb hier een hele reeks cijfers voor me liggen, die ik u zal bezorgen.

Op de lijnen 100, 80, 24, Charleroi-Brussel, Namen-Brussel en Luik-Guillemins-Brussel doen zich het vaakst problemen voor. De meeste vertragingen zijn het gevolg van storingen door problemen met het materieel, defecten aan de infrastructuur en incidenten veroorzaakt door derden in slechte weersomstandigheden.

Net als de lijn Namen-Brussel worden de lijnen Charleroi-Brussel en Luik-Guillemins-Brussel onder de loep genomen door een extern consultancybureau. Op grond van die analyses zal er beslist worden of de huidige actieplannen volstaan dan wel of ze aanpassing behoeven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De prioritaire vraag nr. 1566 van de heer Frédéric wordt uitgesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verminderde capaciteit van de NMBS" (nr. 1591)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het recordaantal klachten bij de NMBS en de nieuwe dienstregeling" (nr. 1608)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verslechtering van de stiptheid van de treinen" (nr. 1615)

02.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Als gevolg van het winterweer is de samenstelling van de locomotieven verminderd met 20 à 25 procent. Zo'n 15 procent van de stellen zou in onderhoud zijn en 10 procent kan niet worden ingezet door de weersomstandigheden. Zijn de treinstellen dan niet aangepast aan de winterse temperaturen? Worden ze voldoende onderhouden? Is er voldoende vervanging voorhanden en wat houdt het vervangingsprogramma in? Hoe kunnen we onze mobiliteitsproblemen ooit oplossen als we niet eens kunnen rekenen op het openbaar vervoer?

02.02 Tanguy Veys (VB): Recent nog trok de ombudsman van de NMBS aan de alarmbel.

d'alarme. La ponctualité, les retards, les correspondances manquées et surtout le manque de places assises posent problème. Le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* aurait lui aussi déjà reçu une centaine de plaintes à propos des nouveaux horaires de la SNCB.

Ainsi, il y a parfois de longs délais d'attente sur l'axe est-ouest entre Bruges et Bruxelles, les voyageurs en provenance de Hasselt et de Tongres qui se rendent à Bruxelles doivent passer davantage de points d'arrêt et certains trains directs ont été supprimés entre le pays de Waas et Bruxelles. Le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruiker* prévoit encore des plaintes supplémentaires. La société de chemins de fer ne peut disposer que d'un quart de ses rames en raison des températures hivernales. Il en résulte que moins de places assises sont mises à la disposition des voyageurs dans les trains plus courts. Et hier matin, des trains ont dû être supprimés en raison de la grève spontanée à Bruxelles. Le système des points de pénalité instauré par la ministre ne fonctionne apparemment pas.

Des nouvelles mesures pourront-elles être prises en ce qui concerne la ponctualité, les retards, les correspondances manquées, la suroccupation et les nouveaux horaires?

02.03 Ine Somers (Open Vld): En octobre 2009, la ponctualité des trains était de 88,6 %, avec donc un retard maximum de six minutes. En septembre 2010, elle était de 86,2 % et en octobre 2010 de 84,4 %. Le nombre de trains supprimés a doublé et est passé de 483 en septembre 2010 à 909 en octobre 2010. Qu'en est-il de la ponctualité et du nombre de trains supprimés en novembre 2010?

Une étude sur les solutions envisageables à court terme pour pallier les problèmes de ponctualité devrait être disponible début 2011. En connaît-on déjà les résultats? Le groupe SNCB annonce également un nouveau plan de transport pour 2013. Quelles en sont les principales lignes directrices?

La SNCB a réussi avec succès à attirer davantage de voyageurs, alors même que les trains et les voies nécessaires ne sont pas encore disponibles. La ministre n'estime-t-elle pas qu'il conviendrait d'améliorer la coordination entre la politique tarifaire et les stratégies en matière de matériel roulant? Dispose-t-on de données sur les investissements en matériel roulant, qu'ils soient récents ou plus anciens?

Ne consacre-t-on pas à l'heure actuelle trop de moyens aux projets de prestige, au détriment du

Knelpunten zijn de stiptheid, vertragingen, gemiste aansluitingen en vooral het gebrek aan zitplaatsen. Ook de *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* zou al zowat honderd klachten hebben gekregen over de nieuwe dienstregeling van de NMBS.

Zo zijn er soms lange wachttijden op de oost-west-as tussen Brugge en Brussel, moeten reizigers uit Hasselt en Tongeren naar Brussel meer haltes passeren en werden bepaalde rechtstreekse treinen van het Waasland naar Brussel geschrapt. De *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* verwacht nog meer klachten. Door de winterkou kan de spoorwegmaatschappij een kwart van haar stellen niet gebruiken, waardoor reizigers minder plaats hebben op de kortere treinen. En gisterochtend moesten er treinen worden afgeschaft door een spontane staking in Brussel. Het systeem met de strafpunten van de minister werkt blijkbaar niet.

Kunnen er bijkomende maatregelen worden genomen inzake stiptheid, vertragingen, gemiste aansluitingen, overbezetting en de nieuwe dienstregeling?

02.03 Ine Somers (Open Vld): In oktober 2009 reed 88,6 procent van de treinen stipt, dus met een maximum van zes minuten vertraging. In september 2010 was dit 86,2 procent en in oktober 2010 84,4 procent. Het aantal afgeschafte treinen is verdubbeld, van 483 in september 2010 naar 909 in oktober 2010. Hoe staat het met de stiptheid en met het aantal afgeschafte treinen in november 2010?

Tegen begin 2011 zou een studie klaar moeten zijn over mogelijke oplossingen op korte termijn voor het stiptheidsprobleem. Zijn daarvan al resultaten bekend? De NMBS-Groep kondigt ook een nieuw vervoersplan aan tegen 2013. Wat zijn hiervan de belangrijkste krachtlijnen?

De NMBS trekt met veel succes meer reizigers aan, terwijl de bijhorende treinen en sporen nog niet beschikbaar zijn. Vindt de minister een betere afstemming tussen het tariefbeleid en het rollend materieel niet noodzakelijk? Zijn er cijfers over recente en minder recente investeringen in het rollend materieel?

Gaan er nu niet te veel middelen naar prestigeprojecten, ten nadele van de

service et de la ponctualité? Qui détermine du reste le choix de ces projets?

Enfin, qu'est-ce qui empêche la ministre de présenter ses projets relatifs à la nouvelle structure ferroviaire – qui ont été contrecarrés au début de cette année par l'accident survenu à Buizingen – et de laisser le Parlement faire son travail?

02.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Ces derniers temps, le Groupe SNCB et le trafic ferroviaire en Belgique font l'objet de nombreuses critiques. Les chiffres de ponctualité continuent à se dégrader, les clients sont insatisfaits et il y a un malaise social. Dans tous mes contacts avec le Groupe SNCB, la ponctualité constitue toujours une des priorités. Il n'est donc pas correct de prétendre le contraire.

Et ce n'est pas parce que les résultats se font encore attendre que la SNCB ne s'en préoccupe pas, au contraire.

En tant que ministre compétente, j'ai accordé une attention toute particulière à la qualité du service dans le contrat de gestion actuel. Les budgets nécessaires ont également été prévus. Si l'État impose certaines exigences à une entreprise publique autonome, il doit y associer un cadre financier stable pour que l'entreprise puisse opérer des choix et établir un planning.

En outre, des budgets supplémentaires ont été dégagés, ce qui a permis à la SNCB depuis 2008 d'acquérir du nouveau matériel roulant pour un peu plus de 2 milliards d'euros et de rénover du matériel existant pour près d'un demi-milliard. Il s'agit des plus gros investissements réalisés depuis l'après-guerre. On a investi dans le matériel, l'infrastructure et la modernisation. Les efforts ont pratiquement été doublés par rapport à la période 2005-2008. En ce qui concerne l'infrastructure, des grands travaux sont en chantier, tels que le RER et le projet Diabolo. Rien que sous l'actuelle législature, environ 10 milliards d'euros ont été investis dans l'infrastructure et la matériel roulant.

Le personnel fournit quotidiennement des efforts et je tiens à l'en remercier tout spécialement. Indépendamment des handicaps structurels auxquels est confronté le Groupe SNCB, certains aspects sont effectivement perfectibles. Les instances dirigeantes des trois entreprises qui la composent devraient communiquer plus ouvertement lorsque des difficultés surgissent. Par exemple, pourquoi n'ont-elles pas annoncé plus tôt que la croissance du nombre de voyageurs entrerait

dienstverlening en stiptheid? Wie bepaalt trouwens de keuzes van die projecten?

Wat belet de minister tot slot om haar plannen over de nieuwe spoorstructuur – eerder dit jaar doorkruist door het ongeluk in Buizingen – alsnog voor te stellen en het Parlement zijn werk te laten doen?

02.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De NMBS-Groep en het spoorverkeer in België liggen de jongste tijd zwaar onder vuur. De stiptheid blijft verslechteren, de klanten zijn ontevreden en er is sociale onrust. In al mijn contacten met de NMBS-Groep is de stiptheid voortdurend een van de belangrijkste aandachtspunten. Het tegendeel beweren is dus geenszins correct.

En het is niet omdat de resultaten nog op zich laten wachten, dat de NMBS daarmee niet bezig zou zijn, integendeel.

Als bevoegd minister heb ik in het huidige beheerscontract enorm veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening. Er werd ook in de nodige budgetten voorzien. Als de overheid bepaalde verwachtingen stelt aan een autonoom overheidsbedrijf, dan moet zij daaraan ook een stabiel financieel kader koppelen zodat het bedrijf keuzes kan maken en een planning kan opstellen.

Bovendien werd er in bijkomende budgetten voorzien. Dat heeft ertoe geleid dat er sinds 2008 door de NMBS ruim 2 miljard euro aan rollend materieel is aangekocht en er bijna een half miljard aan bestaand materieel werd gerenoveerd. Dat zijn wel degelijk de grootste investeringen van de naoorlogse periode. Er werd geïnvesteerd in materieel, in infrastructuur en in modernisering. De inspanningen werden bijna verdubbeld in vergelijking met de periode 2005-2008. Wat de infrastructuur betreft zijn er de grote werken zoals het GEN en het Diaboloproject. Alleen al tijdens deze regeerperiode werd er ongeveer 10 miljard euro geïnvesteerd in infrastructuur en rollend materieel.

Het personeel levert dagelijks inspanningen en ik wil hen daarvoor expliciet bedanken. Los van de structurele handicaps waarmee de NMBS-Groep kampt, zijn er zaken die inderdaad beter kunnen. Het management van de drie bedrijven moet opener communiceren over de moeilijkheden. Waarom werd er bijvoorbeeld niet vroeger aangekondigd dat de reizigersgroei in conflict zou komen met de beperkingen op het vlak van infrastructuur en materieel?

en conflit avec les restrictions sur les plans de l'infrastructure et du matériel?

Pour le moment, l'apport de moyens supplémentaires n'est pas réalisable mais pour autant, il ne faut pas interrompre l'opération de rattrapage entreprise en matière d'investissements dans les infrastructures et le matériel. Il faudra donc faire davantage avec les moyens disponibles. Il faudra également fixer des priorités claires sur le plan des investissements. De plus, le Groupe SNCB se doit d'attribuer une place vraiment centrale à ses clients. Aujourd'hui, il a encore trop tendance à prendre comme point de départ la gestion de l'interopérabilité. Il ressort toutefois de l'enquête que les voyageurs sont satisfaits de la convivialité et de l'approche client du personnel.

La maintenance des véhicules de la SNCB est assurée selon les consignes du constructeur, adaptées à l'expérience acquise par la SNCB. La sensibilité de ce matériel aux conditions météorologiques est essentiellement due aux limitations physiques générales du matériel. La SNCB fournit des efforts afin d'améliorer le matériel, prend des mesures préventives afin de garantir que le matériel roulant entamera l'hiver dans un état optimal et demande à ses techniciens de se déplacer afin de garder le matériel roulant en permanence en état de marche et de le protéger contre le gel.

Présidente: Maggie De Block.

En dépit de toutes les mesures supplémentaires prises, les pannes de matériel roulant se multiplient. C'est pourquoi les dépôts de conducteurs ont temporairement recours à de la main-d'œuvre supplémentaire pour la réparation en atelier du matériel défectueux, y compris la nuit et les week-ends.

Depuis début 2008, plus de 2 milliards d'euros ont été investis dans l'achat de nouveau matériel, dont 305 automotrices Desiro offrant une capacité globale de plus de 85 000 places. Elles seront mises en service sur le réseau à partir de 2011. Il en va de même pour 120 nouvelles locomotives électriques. Ainsi, les plus anciennes locomotives seront retirées du service. La SNCB continue d'étudier les possibilités de rajeunir son matériel roulant, notamment avec l'installation à grande échelle de l'ETCS à partir de 2015. Le matériel vétuste, qui est actuellement à l'origine de tant de problèmes, sera éliminé de la flotte dès que le nouveau matériel sera disponible.

Le nombre de voyageurs a augmenté de près de

Bijkomende middelen zijn nu niet haalbaar, maar de inhaaloperatie inzake investeringen in infrastructuur en materieel mag niet worden stopgezet. Er zal meer moeten gebeuren met hetzelfde. Er zullen duidelijke prioriteiten moeten worden gesteld op het vlak van de investeringen. Ook moet de NMBS-Groep de klant ook echt centraal gaan stellen. Vandaag wordt er nog te veel uitgegaan van het beheren van de operationaliteit. Uit de enquête blijkt wel dat de reizigers tevreden zijn over de klantvriendelijkheid en de klantgerichtheid van het personeel.

De voertuigen van de NMBS worden onderhouden volgens de voorschriften van de constructeur, aangepast aan de eigen ervaring. Dat het materieel gevoelig is voor weersinvloeden heeft vooral te maken met de algemene fysische beperkingen van het materieel. De NMBS levert inspanningen om het materieel te verbeteren, neemt preventieve maatregelen om te garanderen dat het rollend materieel in optimale conditie de winter ingaat en stuurt technici uit om het rollend materieel ten allen tijde ritvaardig te houden en te beschermen tegen bevriezing.

Voorzitter: Maggie De Block.

Ondanks alle bijkomende maatregelen doet zich toch een toenemend aantal defecten voor aan het rollend materieel. Daarom schakelen de bestuurdersdepots tijdelijk bijkomend personeel in om het defect materieel te herstellen in de werkplaatsen, ook 's nachts en in het weekend.

Sinds begin 2008 werd ruim 2 miljard euro geïnvesteerd in nieuw materieel, onder meer in 305 Desiro-motorrijtuigen die plaats bieden aan ruim 85.000 personen. Zij komen vanaf 2011 op het net. Dat geldt ook voor 120 nieuwe elektrische locomotieven. Hierdoor zullen de oudste locomotieven buiten dienst worden gesteld. De NMBS bestudeert de verjonging van het rijdend materieel verder, onder andere als gevolg van de ontplooiing op grote schaal van ETCS vanaf 2015. Zodra het nieuwe materieel er is zal het oude materieel, dat nu zoveel problemen veroorzaakt, systematisch uit de vloot worden verwijderd.

Het aantal reizigers is in tien jaar met bijna

50 % en dix ans. La qualité du service se dégrade. Ce n'est qu'en conciliant quantité et qualité que le Groupe SNCB peut remplir son rôle dans la société. La fiabilité est d'une importance primordiale à cet égard. Infrabel et la SNCB planchent sur des plans stratégiques pour l'avenir, sur la base d'études du potentiel et de la capacité.

Je ne dispose pas encore de chiffres sur la ponctualité et le nombre de suppressions de train pour le mois de novembre. Je les recevrai dans le courant du mois de janvier, en même temps que les chiffres relatifs au quatrième trimestre de 2010.

La SNCB a effectivement échafaudé un plan d'action dont la finalité est de remédier plus efficacement aux pannes. Des plans d'action techniques pour chaque type de matériel sont également échafaudés. La finalité de ces plans sera d'apporter des améliorations en fonction des pannes fréquemment constatées. Les composants présentant des signes de vieillissement recevront une attention particulière. Nous avons en outre opté pour des composants standardisés. Par ailleurs, nous menons en concertation avec les constructeurs une réflexion sur les améliorations techniques envisageables. Nous examinons actuellement l'opportunité de réaliser des investissements dans les ateliers. Il va sans dire qu'il importe de trouver un personnel suffisant pour assurer la maintenance du matériel. La SNCB-Holding redouble d'efforts pour recruter des ingénieurs et des techniciens.

La société Arthur D. Little a analysé le problème posé par le manque de ponctualité des trains à l'échelle du réseau. Dans cette analyse, il a été vérifié à quels endroits du réseau une accumulation de retards est fréquemment observée. Un certain nombre de problèmes sont causés par une saturation des lignes aux heures de pointe. En raison du volume important de la demande de transports, la capacité du réseau est utilisée à son maximum à plusieurs endroits, ce qui implique que le moindre incident provoque une réaction en chaîne dont l'effet est que les retards s'accroissent au fur et à mesure que l'heure de pointe avance.

Les avis rendus par le consultant sont actuellement analysés au sein de groupes de travail, le but de ce travail d'analyse étant d'adapter les plans d'action d'Infrabel et de la SNCB existants. En outre, il est impératif de soumettre le plan transports à une révision approfondie de manière à pouvoir faire face à l'augmentation de la clientèle. Une planification serrée présuppose aussi des liaisons constantes pendant la journée.

50 procent gestegen. De dienstverlening gaat erop achteruit. Enkel door kwantiteit en kwaliteit te verzoenen, kan de NMBS-Groep zijn maatschappelijke rol vervullen. Betrouwbaarheid is daarbij van essentieel belang. Infrabel en NMBS werken aan strategische plannen voor de toekomst, gebaseerd op potentieelstudies en capaciteitsonderzoek.

Ik heb voor de maand november nog geen cijfers over de stiptheid en over de afgeschafte treinen. Ik zal deze in de loop van januari ontvangen, samen met de cijfers van het vierde trimester van 2010.

De NMBS heeft inderdaad een actieplan opgesteld om de pannes efficiënter aan te pakken. Er komen ook technische actieplannen voor elk type materieel, om op basis van vaak voorkomende mankementen verbeteringen aan te brengen. Onderdelen met verouderingsverschijnselen zullen speciale aandacht krijgen. Er wordt ook geopteerd voor gestandaardiseerde onderdelen. Ook wordt samen met de constructeurs nagedacht over technische verbeteringen. Investerings in ateliers liggen ter studie. Natuurlijk moet er voldoende personeel worden gevonden om het materieel te onderhouden. De NMBS-Holding levert extra inspanningen om ingenieurs en technici aan te werven.

De firma Arthur D. Little analyseerde de problematiek van de stiptheid op netniveau. In de studie wordt nagegaan waar er frequent een accumulatie van vertragingen wordt vastgesteld. In een aantal knelpunten is een verzadiging van de lijnen op de piekuren de boosdoener. Door de grote transportvraag wordt de capaciteit van het net op meerdere plaatsen maximaal benut. Eender welk incident veroorzaakt zo een kettingreactie en naarmate de spits vordert vergroten de vertragingen.

De adviezen van de consultant worden momenteel in werkgroepen geanalyseerd om de bestaande actieplannen van Infrabel en de NMBS aan te passen. Ook moet het vervoersplan grondig herzien worden om het hoofd te bieden aan de toename van klanten. Een strakke planning houdt ook klokvaste verbindingen overdag in.

Les correspondances sont analysées, afin de pouvoir mieux les respecter y compris en cas de légères perturbations.

De nouvelles obligations concernant l'enregistrement des retards et la ponctualité pendant les heures creuses, les heures de pointe et le week-end ont été inscrites dans les contrats de gestion actuels. Le taux de ponctualité tient compte du nombre de voyageurs présents dans les trains et du nombre de correspondances assurées dans les principales gares de correspondance.

À l'heure actuelle, il n'est pas tenu compte des trains supprimés dans les chiffres de ponctualité ordinaires. C'est toutefois le cas pour le calcul de la norme de ponctualité. Infrabel calcule cette norme mensuellement et peut également la publier. Conformément au contrat de gestion, les statistiques en matière de ponctualité sont transmises mensuellement pour contrôle au SPF Mobilité et Transport. Le dernier audit a été réalisé par la firme Steer Davies Gleave et a démontré qu'Infrabel publie des chiffres conformes à la réalité.

Par ailleurs, le service d'arbitrage Ponctualité a été mis en place au sein d'Infrabel cette année. Ce service est chargé de la publication en toute neutralité des statistiques en matière de ponctualité et de l'évaluation et de la constatation des retards contestés. M. Schouppe prépare un arrêté royal dans le cadre duquel la procédure d'attribution des chiffres en matière de ponctualité sera adaptée et complétée par une procédure de contestation et d'arbitrage.

Je constate que pendant les années 70, on a mené une politique consistant à lutter contre le chômage par un recrutement intensif au sein de la SNCB. La pyramide des âges actuelle indique clairement que l'impasse a été faite sur toute une génération parce que cette vague de recrutement a été suivie d'un gel des recrutements.

Il n'a été de nouveau procédé à des recrutements qu'à partir des années 90. La pyramide des âges à la SNCB n'est donc pas idéale. Ensuite, la crise et les mesures d'économie ont fait qu'il n'était plus possible d'investir dans le matériel roulant et dans les infrastructures. En même temps, une politique tendant à rendre plus attrayants les transports publics a été menée. Aucune entreprise publique ne peut se permettre de procéder à des investissements dont il apparaît par la suite qu'ils ne sont pas productifs.

De aansluitingen worden bestudeerd zodat ze ook bij lichte storingen beter kunnen worden gerespecteerd.

In de huidige beheerscontracten zijn nieuwe verplichtingen opgenomen in verband met de registratie van vertragingen en de stiptheid tijdens de daluren, piekuren en weekends. Het stipheidscijfer houdt rekening met het aantal reizigers in de treinen en het aantal geslaagde aansluitingen in belangrijke overstapstations.

Momenteel tellen afgeschafte treinen niet mee in de gewone stipheidscijfers. De afgeschafte treinen tellen wel mee voor het berekenen van de stipheidsnorm. Infrabel berekent die norm maandelijks en kan die ook publiceren. Conform de beheersovereenkomst worden alle stipheidsstatistieken maandelijks ter controle aan de FOD Mobiliteit en Vervoer voorgelegd. De recentste doorlichting gebeurde door de firma Steer Davies Gleave en toonde aan dat Infrabel waarheidsgetrouwe cijfers publiceert.

Daarbij werd dit jaar bij Infrabel de arbitragedienst Stiptheid opgericht, die instaat voor een neutrale publicatie van de stipheidsstatistieken en voor de evaluatie en toekenning van vertraging waarover discussie bestaat. Staatssecretaris Schouppe werkt aan een KB waarin de toewijzingsprocedure voor de stipheidscijfers wordt aangepast en wordt aangevuld met een betwistings- en een arbitreringsprocedure.

Ik stel vast dat in de jaren 70 een politiek werd gevoerd waarbij de werkloosheid werd opgevangen door veel aanwervingen bij de NMBS. In de huidige leeftijdspiramide zien wij duidelijk dat een hele generatie ontbreekt omdat na die tewerkstellingsgolf beslist werd om een wervingsstop door te voeren.

Pas vanaf de jaren 90 werd er terug aangeworven. De leeftijdspiramide binnen de NMBS is dus niet ideaal. Dan volgden de crisis en de besparingen, waardoor er niet meer in rollend materieel en infrastructuur kon worden geïnvesteerd. Tegelijk werd een politiek gevoerd om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Een overheidsbedrijf kan zich echter niet permitteren om investeringen te doen waarvan achteraf blijkt dat ze geen resultaten boeken.

Je ne souhaite pas me prononcer sur des pronostics du passé. Je constate seulement que nous avons commencé à investir dans le matériel roulant à partir de 2005 et que ces investissements ont atteint leur vitesse de croisière en 2008. Les premières nouvelles voitures seront livrées en 2011.

Cette situation engendre une certaine frustration. Il peut parfois s'écouler entre 5 et 10 ans entre une décision et les effets réels de cette dernière sur le terrain. Loin de servir des intérêts locaux et régionaux, ces choix répondent à des objectifs de sécurité et de qualité des services.

J'ai dès lors inclus la SNCB dans la chaîne de la mobilité dans le cadre du contrat de gestion de 2008. Même si les transports en commun ont actuellement le vent en poupe, il ne faut pas croire que des trains peuvent être mis en service sur de courtes distances. Nous devons davantage nous concentrer sur les tâches fondamentales du rail, à savoir relier de grands groupes de voyageurs sur de grands axes dans des délais définis. Telle est la mission dont doit s'acquitter la SNCB en collaboration avec les autres sociétés de transport. Il va de soi que cette évolution nécessite une refonte des services, notamment dans le sens d'une amélioration de l'affectation du matériel.

En ce qui concerne les gares, je ne m'exprimerai pas sur le passé. Dans la situation actuelle, il convient de réconcilier le quantitatif avec le qualitatif.

Dans le cadre du prochain contrat de gestion, nous pourrions par exemple débattre du rapport entre les rentrées provenant de la dotation et celles provenant des fonds propres. Nous pourrions ensuite établir la comparaison avec d'autres pays.

La modification structurelle de 2005 n'a été favorable à personne. Une SNCB unitaire est définitivement impossible. L'Europe ne permettra plus une telle structure.

Ceci ne veut pas dire que nous considérons cette structure comme un fait accompli.

J'ai donné la priorité à la réforme de B-Cargo. Celle-ci était indispensable étant donné qu'un plan avait été déposé auprès des instances européennes. Le ministre qui propose la modification de structure doit également être en mesure de la mener à bien sur le terrain. Ces changements entraîneront inévitablement des négociations difficiles car ils concernent le travail des gens. Il faut être capable de mener ces débats sur le fond et jusqu'au bout car sinon, on cause des dommages au lieu

Ik wil niet oordelen over prognoses uit het verleden. Ik stel enkel vast dat we vanaf 2005 zijn begonnen met investeringen in rollend materieel en dat die investeringen in 2008 op kruissnelheid werden gebracht. De eerste nieuwe toestellen zullen er in 2011 zijn.

Dat is natuurlijk wel frustrerend. Tussen een bepaalde beslissing en het reëel effect hiervan op het terrein kan soms 5 tot 10 jaar zitten. Het gaat hierbij ook over keuzes op basis van veiligheid en dienstverlening in plaats van op basis van lokale en regionale belangen.

Bij de beheersovereenkomst van 2008 heb ik de NMBS daarom mee ingeschakeld in de mobiliteitsketen. Vandaag de dag zit het openbaar vervoer in de lift. Men mag echter niet denken dat treinen kunnen functioneren op korte verbindingen. We moeten eerder terug naar de kerntaak van het spoor, namelijk grote groepen van reizigers op grote assen met elkaar verbinden in een bepaalde tijd. Dat is de taak van de NMBS, in samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen. Dit vergt natuurlijk een hele omslag. Het impliceert bijvoorbeeld een betere besteding van het materieel.

Inzake de stations doe ik geen uitspraken over het verleden. We zitten nu op het punt dat kwantiteit en kwaliteit met elkaar moeten worden verzoend.

Bij de volgende beheersovereenkomst kan men bijvoorbeeld debatteren over de verhouding tussen de inkomsten vanuit de dotatie en de inkomsten uit eigen middelen. Men kan dan de vergelijking maken met andere landen.

De structuurwijziging van 2005 is voor niemand een cadeau geweest. Een unitaire NMBS is voor altijd onmogelijk. Europa zal dit niet meer toelaten.

Dat wil daarom nog niet zeggen dat we die structuur beschouwen als een voldongen feit.

Ik heb prioriteit gegeven aan de hervorming van B-Cargo. Dat was noodzakelijk omdat er een plan was ingediend bij Europa. De minister die de structuurwijziging op tafel legt, moet ze ook kunnen hardmaken op het terrein. Dit zal sowieso zorgen voor moeilijke onderhandelingen, want het heeft te maken met de werksituatie van mensen. Men moet in staat zijn om die debatten ten gronde te voeren en tot op het einde van de rit omdat men anders meer schade berokkent dan dat men voor

d'apporter des solutions.

oplossingen zorgt.

02.05 Karel Uyttersprot (N-VA): Apparemment, les véhicules les plus anciens étaient déjà en service avant la naissance de la plupart des membres de notre commission. Les entretiens permanents concernent-ils surtout ces véhicules ou les véhicules modernes présentent-ils aussi des défauts structurels?

02.05 Karel Uyttersprot (N-VA): De oudste toestellen zijn blijkbaar al in dienst van voor de meeste leden van deze commissie zijn geboren. Zijn het vooral deze toestellen die voortdurend onderhoud nodig hebben of kampen ook moderne toestellen met structurele mankementen?

À propos des études, a-t-on aussi fait appel à des experts étrangers?

Is er in verband met de studies ook een beroep gedaan op buitenlandse expertise?

02.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Les problèmes sont évidemment plus fréquents avec le matériel ancien, mais il arrive aussi que le nouveau matériel présente des imperfections. La SNCB s'efforce d'anticiper en la matière en se concertant avec les fournisseurs.

02.06 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Bij oud materieel duiken er uiteraard sneller problemen op, maar ook nieuw materieel vertoont soms kinderziektes. De NMBS probeert daarop te anticiperen door te overleggen met de leveranciers.

On peut lire dans la presse que la SNCB "ne s'en sort vraiment plus" parce qu'elle fait appel à des consultants externes. C'est un raccourci. La SNCB se tourne vers des consultants pour pouvoir objectiver la situation et pour profiter de l'expérience des autres. Cela ne signifie pas que nous ne prenons pas au sérieux les observations qui sont faites par la SNCB elle-même. Cependant, il est impossible d'ignorer le rapport de consultants externes et ceci contribue à faire évoluer les dossiers.

In de pers lezen we dat de NMBS 'het echt niet meer weet' omdat zij een beroep doet op externe consultants. Dat is te kort door de bocht. De NMBS doet een beroep op consultants om de zaken te kunnen objectiveren en om van anderen te kunnen leren. Dat betekent niet dat wij de opmerkingen vanuit de NMBS zelf niet ernstig zouden nemen. Maar om een rapport van externe consultants kan men niet heen en dit helpt om zaken in beweging te zetten.

02.07 Tanguy Veys (VB): Je suis conscient que la situation actuelle de la SNCB constitue un héritage du passé, mais il ne suffit pas d'expliquer les causes des difficultés et d'annoncer dans quel délai elles seront résolues. Le nœud du problème est que la SNCB ne parvient pas à honorer ses engagements à l'égard des voyageurs. Ceux-ci n'ont que faire des choix qui doivent être opérés, ils souhaitent une réponse aux problèmes auxquels ils sont confrontés aujourd'hui. Par ailleurs, la plupart de ces problèmes ne sont pas nouveaux. Nous devons nous demander si le système actuel basé sur des points de pénalité et un bonus financier fonctionne réellement. À en juger par la ponctualité des trains aujourd'hui, cela ne paraît pas être le cas. Il faut créer d'autres instruments.

02.07 Tanguy Veys (VB): Ik weet dat de huidige situatie van de NMBS haar wortels in het verleden heeft, maar het volstaat niet om uit te leggen hoe de problemen zijn ontstaan en te zeggen binnen welke termijn ze verholpen zullen zijn. Waar het om gaat, is dat de NMBS er niet in slaagt om haar engagementen tegenover de reizigers na te komen. De reizigers hebben er geen boodschap aan dat er bepaalde keuzes moeten worden gemaakt, zij willen een antwoord op de problemen waarmee zij nu worden geconfronteerd. Veel van de problemen zijn bovendien niet nieuw. We moeten ons afvragen of het huidige systeem met strafpunten en een financiële bonus wel werkt. Op basis van de huidige stiptheid van de treinen, lijkt dat niet het geval. Er moeten andere instrumenten komen.

02.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Les contrats de gestion sont mis en œuvre. Il existe un mécanisme de sanction. Le débat doit porter sur la crédibilité d'une politique de stimulation.

02.08 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De beheersovereenkomsten worden uitgevoerd. Er is een sanctiemechanisme. Het debat moet gaan over de geloofwaardigheid van een stimulansbeleid.

Une sanction doit bien sûr avoir un effet perceptible mais ne peut quand même pas entraîner un manque de moyens financiers pour le Groupe SNCB.

Een sanctie moet weliswaar gevoeld worden, maar we kunnen ook niet zo ver gaan dat de NMBS-Groep een tekort aan financiële middelen krijgt.

Il est exact que les attentes créées ne peuvent être réalisées. Mais il est faux de prétendre que nous reportons les décisions. De nombreuses mesures ont été prises même à court terme: du personnel supplémentaire, plus de flexibilité dans l'affectation du personnel, des équipes de crise, des équipes mobiles, etc. Il est décourageant de constater que les nombreux efforts fournis entraînent de si maigres résultats.

Des mesures structurelles, de nouveaux investissements et un nouveau plan de transport sont donc nécessaires également. Ils sortiront leurs effets à partir de 2013. Il ne faut par ailleurs pas oublier le RER en préparation pour l'instant. L'achèvement du RER en 2020 aura une incidence considérable.

Non seulement le Réseau Express Régional et le nouveau plan de transport amélioreront la ponctualité à partir de 2020 mais ils contribueront également à nous hisser en tête de l'ensemble des réseaux européens.

Présenter les choses comme si nous attendions l'achèvement des mesures structurelles est une insulte aux efforts fournis par le personnel. Des mesures adaptées sont continuellement prises, mais elles ne sont efficaces que jusqu'à un certain niveau. Les mesures structurelles doivent suivre.

02.09 Tanguy Veys (VB): La SNCB peut bien sûr utiliser chaque centime dont elle dispose mais les sanctions vis-à-vis des CEO doivent être durcies.

02.10 Ine Somers (Open Vld): Le contrat de gestion a notamment pour objectif de transporter 25 % de voyageurs en plus entre 2006 et 2012. Dans le cadre d'un prochain contrat de gestion, ce pourcentage doit-il aller de pair avec les possibilités, notamment en ce qui concerne le matériel roulant?

La réponse à l'étude du bureau Arthur D. Little est de mettre en œuvre le nouveau plan de transport mais celui-ci ne sortira apparemment ses effets qu'en 2013. Cette étude n'avait-elle pas pour but d'entraîner l'adoption de mesures à très court terme?

02.11 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La SNCB ne peut évidemment pas refuser de clients. Par contre, il est possible – même si je le dis avec la prudence requise – d'essayer d'influencer le nombre de voyageurs par le biais du prix des tickets. Augmenter ou diminuer les tarifs à certains moments peut avoir une incidence mais c'est loin d'être démontré pour l'instant. J'estime, toutefois,

Het klopt dat de verwachtingen die zijn gecreëerd, niet kunnen worden waargemaakt. Maar het is niet zo dat wij de beslissingen voor ons uit schuiven. Ook op korte termijn zijn er heel wat maatregelen genomen: extra personeel, een flexibeler inzet van het personeel, crisisploegen, mobiele ploegen enzovoort. Het is ontmoedigend om te zien dat er zo veel inspanningen gebeuren en dat er zo weinig resultaten zijn.

Er zijn dus ook structurele maatregelen nodig, nieuwe investeringen en een nieuw vervoersplan. Vanaf 2013 zullen die effect hebben. Vergeten we ook het GEN niet, waaraan volop wordt gewerkt. De voltooiing van het GEN in 2020 zal een enorme impact hebben.

Niet alleen zullen het Gewestelijke Expresnet en het nieuwe vervoersplan vanaf 2020 de stiptheid verbeteren, ze moeten ons ook aan de top van alle Europese netten brengen.

Het is een belediging voor de inspanningen van het personeel om de zaken zo voor te stellen alsof wij zitten te wachten op de voltooiing van de structurele maatregelen. Er worden voortdurend ad-hocmaatregelen genomen, maar die reiken maar tot een bepaald punt. Daarna moeten de structurele maatregelen volgen.

02.09 Tanguy Veys (VB): De NMBS kan natuurlijk elke cent gebruiken, maar voor de CEO's mogen de sancties wel wat strenger.

02.10 Ine Somers (Open Vld): In het beheerscontract is de doelstelling opgenomen om 25 procent meer reizigers te vervoeren tussen 2006 en 2012. Moet dat percentage bij een volgend beheerscontract afhankelijk worden gemaakt van de mogelijkheden, zoals van het rollend materieel?

Het antwoord op de studie van Arthur D. Little is het nieuwe vervoersplan, maar dat zal blijkbaar pas in 2013 effect hebben. Was die studie dan niet bedoeld om op zeer korte termijn tot maatregelen te leiden?

02.11 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS kan uiteraard geen klanten weigeren. Wat wel mogelijk is – al zeg ik dat met de nodige voorzichtigheid – is het reizigersaanbod proberen te sturen via de ticketprijs. Het tarief goedkoper of duurder maken op bepaalde tijdstippen kan een invloed hebben, maar voorlopig is dat nog verre van zeker. Ik vind echter dat de NMBS haar operabiliteit

que la SNCB doit continuer d'assurer son caractère opérationnel. Sur la base des prévisions, nous ne pourrions que nous baser sur une augmentation du nombre de voyageurs pour le prochain contrat de gestion.

Il convient également de tenir compte, dans le débat global sur les transports publics, du fait que nous pouvons seulement transporter les voyageurs jusqu'à un certain point, où ils doivent prendre une correspondance avec le bus ou le métro. Cette donnée suscite des résistances parce que les voyageurs préfèrent utiliser un mode de transport unique. Il faut tenir compte de la volonté des voyageurs mais il se pourrait qu'il n'y ait plus d'autres possibilités dans le futur. Toutefois, c'est le prochain gouvernement qui devra mener ce débat-là.

L'incident est clos.

La **présidente**: Nous n'en sommes qu'à la deuxième question des septante qui ont été inscrites à l'ordre du jour. L'esprit de synthèse est une belle vertu...

03 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de vente de la division SNCB Logistics" (n° 1195)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation de capital de la SNCB-Holding au profit de SNCB Logistics" (n° 1356)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Le CEO de la SNCB-Holding, M. Haek, a indiqué le 24 novembre qu'une augmentation de capital de 125 millions d'euros était hors de question. Tout juste avant, la ministre m'avait dit que la SNCB Logistics serait viable d'ici à 2012 et au plus tard en 2013. Dans *La Libre Belgique*, M. Haek se demande s'il ne serait pas préférable de vendre la SNCB Logistics. Cette déclaration n'est-elle pas étrange, à deux jours de la décision?

Que sait la ministre à propos de projets concrets à brève échéance ou à long terme concernant les activités de fret de la SNCB? Pense-t-elle aussi qu'il faut envisager la vente de la SNCB Logistics? Y a-t-il déjà des candidats?

03.02 David Geerts (sp.a): Je demande l'organisation d'un débat dans notre commission pour examiner l'augmentation de capital à la SNCB Logistics.

moet blijven verzekeren. Bij de volgende beheersovereenkomst kunnen wij, op basis van de prognose, niet anders dan uitgaan van een stijging van het aantal reizigers.

In het hele debat over het openbaar vervoer moeten wij ook rekening houden met de mogelijkheid dat wij mensen slechts kunnen vervoeren tot een bepaald punt, waar zij zullen moeten overstappen op de bus of de metro. Dat is iets wat op weerstand stuit, omdat mensen liefst één transportmiddel nemen. Wij moeten rekening houden met de wil van de reiziger, maar het is mogelijk dat er in de toekomst geen andere mogelijkheden meer zullen zijn. Dat is evenwel een debat voor de volgende regering.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Wij hebben op dit moment nog maar twee van de zeventig vragen afgehandeld. Synthese blijft een mooie gave...

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 1195)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kapitaalsverhoging van NMBS-Holding voor NMBS Logistics" (nr. 1356)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): De CEO van de NMBS-Holding, de heer Haek, verklaarde op 24 november dat er geen sprake kon zijn van een kapitaalsverhoging van 125 miljoen euro. De minister had mij net daarvoor gezegd dat NMBS Logistics tegen 2012 en ten laatste tegen 2013 levensvatbaar kon zijn. Volgens Haek in *La Libre Belgique* is het misschien zelfs beter om NMBS Logistics te verkopen. Een bijzondere uitspraak toch twee dagen voor de beslissing moest vallen?

Wat weet de minister van concrete plannen op korte of lange termijn betreffende de goederenactiviteiten van de NMBS? Vindt zij ook dat men moet nadenken over het afstoten van NMBS Logistics? Zijn er al kandidaten?

03.02 David Geerts (sp.a): Ik vraag een debat binnen de Kamercommissie om die kapitaalsverhoging bij NMBS Logistics te onderzoeken.

Il s'agit d'un dossier important qui mérite toute l'attention requise. Quelles sont les conséquences d'une telle augmentation de capital? Si la filiale SNCB Logistics doit pouvoir démarrer ses activités sans dettes, celles-ci continueront à grever la SNCB. Opérera-t-on leur refinancement par des moyens publics? Le contrat de services avec Technics sera-t-il prioritaire par rapport à la maintenance pour le service public? Quels autres projets pâtiront-ils du démarrage de Logistics?

03.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La plupart des déclarations doivent être placées dans une juste perspective temporelle. L'accord social intervenu le 26 novembre ôte toute pertinence à de nombreuses déclarations antérieures.

Le conseil d'administration de la SNCB-Holding ne plaide pas pour la vente de Logistics. L'accord social comprend des garanties: la SNCB s'engage à ne pas procéder à la vente de l'activité de fret dans un délai de dix ans. Je n'ai pas connaissance de candidats acheteurs.

Conformément au plan de restructuration approuvé par la Commission européenne, SNCB Logistics peut bénéficier d'une aide étatique maximale de 355 millions d'euros. Nous examinons actuellement la question à la lumière de l'accord social récent et des changements opérationnels et économiques intervenus au cours de l'année écoulée: comment l'aide étatique peut-elle être renforcée le plus efficacement possible? La part de la SNCB-Holding dans la restructuration de l'activité de fret atteindra au maximum 135 millions d'euros, comme prévu en décembre 2009.

Ce montant se décompose comme suit: 15 millions sont destinés à un plan de départ anticipé pour le personnel, 30 millions seront injectés dans une augmentation de capital de la SNCB et 90 millions couvriront la différence de frais de personnel entre le personnel statutaire et le prix du marché qui sera facturé à SNCB Logistics pour le personnel. Le solde des 355 millions constitue l'apport qu'effectuera la SNCB au sein de Logistics – et qui consiste en des bâtiments, des terrains et des locomotives – pour l'exercice des activités de fret.

La restructuration de B-Cargo vise à maintenir une activité de fret durable par rail, à maintenir la position de la Belgique en tant que plaque tournante logistique et, dans le même temps, à préserver le service public et les autres activités du Groupe SNCB.

L'apport de la SNCB-Holding influera sur la dette du Groupe SNCB, mais pas sur les investissements

Dit is een belangrijk dossier dat de nodige aandacht verdient. Wat zijn de gevolgen van zo een kapitaalsverhoging? Als het filiaal NMBS Logistics schuldenvrij moet kunnen starten, zullen de schulden bij de NMBS achterblijven. Zal de herfinanciering ervan met openbare middelen gebeuren? Zal het dienstencontract met Technics voorrang krijgen op het onderhoud voor openbare dienstverlening? Welke andere projecten zullen lijden onder de start van Logistics?

03.03 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De meeste uitspraken moeten in het juiste tijdsperspectief geplaatst worden. Ondertussen is er sinds 26 november een sociaal akkoord en dat maakt veel uitspraken van vroeger irrelevant.

De raad van bestuur van de NMBS-Holding is geen vragende partij om Logistics te verkopen. In het sociaal akkoord staan garanties: de NMBS verbindt zich ertoe niet tot de verkoop van de vrachtactiviteit over te gaan binnen de tien jaar. Ik heb ook geen weet van mogelijke kandidaat-kopers.

Overeenkomstig het door de Europese Commissie goedgekeurde herstructureringsplan bedraagt de staatssteun die NMBS Logistics kan genieten maximaal 355 miljoen euro. We bekijken dat nu in het licht van het recente sociaal akkoord en van de operationele en economische veranderingen van het laatste jaar: op welke wijze kan de staatssteun zo doeltreffend mogelijk worden verstrekt? Het aandeel van de NMBS-Holding in de herstructurering van de cargoactiviteit zal maximaal 135 miljoen euro bedragen, zoals bepaald in december 2009.

Vijftien miljoen hiervan dient voor een vervroegd vertrekplan voor het personeel, 30 miljoen is een kapitaalsverhoging van de NMBS en 90 miljoen is voor het verschil in personeelskosten tussen het statutaire personeel en de marktprijs die aan NMBS Logistics zal worden aangerekend voor personeel. De rest van die 355 miljoen is de inbreng die de NMBS in Logistics zal doen om de cargoactiviteiten uit te oefenen. Deze inbreng bestaat uit gebouwen, terreinen en locomotieven.

De herstructurering van B-Cargo heeft tot doel om een duurzame vrachtactiviteit per spoor te behouden en de positie van België als een logistieke draaischijf te vrijwaren, en tegelijk de openbare dienst en de andere activiteiten van de NMBS-Groep veilig te stellen.

De inbreng van de NMBS-Holding zal een impact hebben op de schuld van de NMBS-Groep, maar

prévus ni sur les missions de service public.

niet op de geplande investeringen of op de taken van openbare dienst.

Dans le dossier de communication introduit auprès de la Commission européenne, SNCB Logistics a esquissé trois scénarios financiers. Ce dossier démontre que SNCB Logistics devra être rentable en 2012 ou 2013. Ce plan a été validé par la Commission européenne le 26 mai.

In het aanmeldingsdossier bij de Europese Commissie heeft NMBS Logistics drie financiële scenario's uitgetekend. Dit dossier toont aan dat NMBS Logistics in 2012 of 2013 rendabel moet zijn. Dit plan werd op 26 mei door de Europese Commissie gevalideerd.

La réalisation du plan de sauvetage s'est poursuivie durant les négociations sociales et se traduit dès à présent par de nombreuses améliorations opérationnelles.

De realisatie van het reddingsplan is onverminderd voortgegaan tijdens de sociale onderhandelingen en leidt nu reeds tot heel wat operationele verbeteringen.

La direction de SNCB Logistics est disposée à commenter le plan industriel et les perspectives financières en commission de l'Infrastructure début 2011. Certains éléments du dossier ne peuvent toutefois pas être rendus publics, afin d'éviter de porter atteinte à la position concurrentielle de SNCB Logistics.

Het management van NMBS Logistics is bereid om in de commissie voor de Infrastructuur begin 2011 een toelichting te geven over het industriële plan en de financiële vooruitzichten. Bepaalde elementen van het dossier kunnen echter niet openbaar gemaakt worden, om de concurrentiepositie van NMBS Logistics niet te schaden.

Il s'agit d'un dossier difficile. Nous n'avons pas voulu renoncer purement et simplement à un intérêt stratégique. J'estime dès lors que nous avons suivi le bon cap, dans l'intérêt de l'État et de l'économie, du port d'Anvers et de la SNCB, mais aussi du personnel. Ces intérêts primeront également lors de toutes les négociations ultérieures.

Dit is een moeilijk dossier. We wilden een strategisch belang zeker niet zomaar uit handen geven. Ik denk dus dat de juiste koers gevolgd werd, in het belang van de Staat en van de economie, van de Antwerpse haven en van de NMBS, maar ook van het personeel. Die belangen zullen ook vooropstaan bij alle onderhandelingen die nog komen.

03.04 Steven Vandeput (N-VA): Nous nous réjouissons tous de la réussite de l'opération concernant SNCB Logistics et nous espérons que la filiale sera rentable d'ici 2012-2013.

03.04 Steven Vandeput (N-VA): We zijn allemaal blij dat de operatie met NMBS Logistics gelukt is en we hopen op rendabiliteit tegen 2012-2013.

Les déclarations dans *La Libre Belgique* continuent toutefois à me préoccuper. N'êtes-vous donc pas du tout au courant d'une étude qui aurait été demandée par un fonds de capital britannique?

De uitspraken in *La Libre Belgique* blijven me echter zorgen baren. Heeft de minister absoluut geen weet van een studie die besteld zou zijn door een Engels kapitaalfonds?

03.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Non.

03.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Toch niet.

03.06 David Geerts (sp.a): Et je me réjouis pour ma part que le management soit disposé à venir au Parlement en 2011.

03.06 David Geerts (sp.a): En ik ben blij met de bereidheid van het management om in 2011 naar het Parlement te komen.

J'estime qu'il convient d'éviter à tout prix un deuxième dossier ABX.

Ik denk dat we alleszins een tweede ABX-dossier dienen te vermijden.

03.07 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): C'est pourquoi je suis très heureuse que des négociations se soient tenues et qu'on ait le courage de continuer sur cette voie. Nous avons tiré des enseignements du dossier ABX.

03.07 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Daarom ben ik heel blij dat er onderhandelingen zijn geweest en dat men de moed heeft om dit voort te zetten. We hebben geleerd uit het ABX-dossier.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation dans le dossier du Rhin de fer" (n° 1014)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'étude de faisabilité d'Infrabel sur le désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg" (n° 1057)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les subsides européens affectés au Rhin de fer" (n° 1136)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dossier du Rhin de fer et le désenclavement de la Campine et du Nord-Limbourg" (n° 1303)

04.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): En mars, la ministre a déclaré que dans le dossier du Rhin de fer, des progrès avaient été enregistrés à l'échelon des fonctionnaires. Toutefois, nous entendons à intervalles réguliers des nouvelles peu rassurantes. Nous craignons que les Pays-Bas freinent des deux pieds et n'accordent pas la priorité à ce dossier. Le ministre-président flamand, M. Peeters, est rentré bredouille et pas seulement en ce qui concerne le Rhin de fer. Le subventionnement européen de ce projet susciterait également des questionnements. Infrabel devrait réaliser des investissements importants en Campine et dans le Nord-Limbourg. Avant de s'y employer, il semble toutefois attendre que le dossier du Rhin de fer soit relancé.

Quelle est la situation, actuellement?

04.02 Peter Luykx (N-VA): Lors de notre réunion de commission du 1^{er} février 2010, la ministre a confirmé qu'en ce qui concerne le désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg, Infrabel avait lancé une étude de faisabilité. Entre-temps, le feu vert a déjà été donné à la construction d'une sous-station de traction en vue de l'électrification de la ligne 15. Concernant la ligne 19, il a été dit qu'il faudrait aussi tenir compte, dans le cadre de la décision relative à la construction de cette sous-station, de l'électrification de la ligne Mol-Neerpelt jusqu'à Hamont. En outre, il était prévu que la ministre se concerta avec sa collègue flamande compétente pour la Mobilité au sujet du rôle futur de la ligne historique 18 Hasselt-Weert.

Qu'en est-il de l'étude de faisabilité ayant trait à la

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken in het dossier-IJzeren Rijn" (nr. 1014)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de haalbaarheidsstudie van Infrabel met betrekking tot de Noord-Limburgse spoorontsluiting" (nr. 1057)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn" (nr. 1136)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het dossier-IJzeren Rijn en de ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 1303)

04.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): In maart verklaarde de minister dat er in het dossier van de IJzeren Rijn vooruitgang was geboekt op het niveau van de ambtenaren. Wij horen echter regelmatig weinig geruststellend nieuws over dit dossier. Wij vrezen dat Nederland op de rem gaat staan en dat dit voor hen geen prioritair dossier is. Vlaams minister-president Peeters kwam terug van een kale reis – trouwens niet alleen wat dit dossier betreft. Er zouden ook vragen rijzen over de Europese subsidiëring. Infrabel zou belangrijke investeringen moeten doen in de Kempen en Noord-Limburg, maar wacht daarmee blijkbaar tot de doorstart in het dossier-IJzeren Rijn.

Wat is vandaag de stand van zaken?

04.02 Peter Luykx (N-VA): In de commissievergadering van 1 februari 2010 bevestigde de minister dat Infrabel inzake de spoorontsluiting van Noord-Limburg een haalbaarheidsstudie heeft opgestart. Voor de bouw van een tractieonderstation voor de elektrificatie van lijn 15 is er ondertussen al groen licht gegeven. Voor lijn 19 werd gesteld dat men bij de beslissing tot de bouw van het tractiestation ook rekening moet houden met de elektrificatie van de lijn Mol-Neerpelt tot in Hamont. De minister zou bovendien overleggen met haar Vlaamse collega voor Mobiliteit over de toekomstige rol van de historische lijn 18 Hasselt-Weert.

Hoe staat het met de haalbaarheidsstudie van

ligne 19? Quand la ministre compte-t-elle recevoir le rapport définitif d'Infrabel? Infrabel a-t-il lui aussi fait part d'un point de vue éclairant concernant la faisabilité technique et la rentabilité économique de l'électrification et du dédoublement du trajet Mol-Neerpelt? La ministre flamande de la Mobilité, Mme Crevits, a-t-elle déjà donné suite à cet appel à la concertation? Le rôle futur de la ligne historique 18 a-t-il déjà été clarifié?

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Il ressort du programme relatif aux réseaux transeuropéens 2007-2013 que la moitié des projets inscrits au budget pourraient être achevés d'ici 2013 et que 29 pourraient être terminés en 2015. La même évaluation intermédiaire fait état d'une réduction du budget alloué à la réactivation du Rhin de fer de 7,285 à 2 millions d'euros.

Comment la ministre explique-t-elle l'évolution de ce dossier et comment va-t-elle tenter de compenser ce retard? Quelles démarches entreprendra-t-elle auprès de la Commission européenne pour garantir le budget encore disponible? Dispose-t-elle de plus amples informations concernant l'entretien qu'a eu le premier ministre avec la chancelière allemande à ce sujet?

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le nouveau ministre-président néerlandais entend respecter les revendications historiques relatives à la réactivation du Rhin de fer. L'Allemagne adopterait également une attitude positive à cet égard, même si rien n'est encore concret. Cette situation a bien entendu également des répercussions sur le transport de voyageurs entre Mol et Neerpelt, tandis que l'électrification du tronçon Herentals-Mol a déjà fait l'objet d'une décision explicite. Prévoit-on une même décision pour le tronçon Mol-Neerpelt?

L'électrification est-elle aussi prévue entre Mol et Neerpelt?

04.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Le 6 juillet 2006, une commission d'experts indépendants a été chargée d'élaborer une répartition des coûts d'investissement pour la réactivation du Rhin de fer sur le territoire néerlandais conformément à la décision du tribunal arbitral. La commission a rendu son avis le 16 mars 2009.

La Belgique et les Pays-Bas ne s'étant pas inclinés sans plus devant cet avis, les ministres Vanackere et Eurlings, auxquels ce dossier ressortissait à l'époque, ont chargé leurs administrations de faire un relevé des postes de coûts non contestés, des

lijn 19? Wanneer verwacht de minister een definitief eindrapport van Infrabel? Heeft Infrabel ook een inzicht geboden in de technische haalbaarheid en de economische rendabiliteit van de elektrificatie en de ontubbeling van het traject Mol-Neerpelt? Heeft Vlaams minister van Mobiliteit Crevits al gevolg gegeven aan de oproep tot overleg? Is er al meer duidelijkheid over de toekomstige rol van de historische lijn 18?

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Uit het programma voor het Trans-Europese netwerk 2007-2013 blijkt dat de helft van de daarin gebudgetteerde projecten tegen 2013 zouden kunnen worden afgerond en dat 29 klaar zouden kunnen zijn tegen 2015. Tegelijk wordt op basis van dezelfde tussentijdse evaluatie het budget voor de IJzeren Rijn gereduceerd tot 2 miljoen euro in plaats van de oorspronkelijke 7,285 miljoen euro.

Hoe verklaart de minister de evolutie in dit dossier en hoe zal ze de vertraging trachten goed te maken? Welke initiatieven zal ze nemen bij de Europese Commissie om het nog beschikbare budget te vrijwaren? Heeft ze meer informatie over het onderhoud ter zake tussen onze eerste minister en de Duitse bondskanselier?

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De nieuwe Nederlandse minister-president wil de historische aanspraak op de reactivering van de IJzeren Rijn respecteren. Ook Duitsland zou daar positief tegenover staan, hoewel van concrete duidelijkheid nog geen sprake is. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor het reizigersvervoer op het stuk tussen Mol en Neerpelt, terwijl er voor het stuk tussen Herentals en Mol al een duidelijke beslissing is over de elektrificatie van de lijn. Komt die beslissing er ook voor het stuk Mol-Neerpelt?

Is de elektrificatie tussen Mol en Neerpelt eveneens gepland?

04.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Op 6 juli 2006 kreeg een commissie van onafhankelijke deskundigen (COD) de opdracht een verdeling uit te werken van de investeringskosten voor de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied in overeenstemming met de beslissing van het Arbitragetribunaal. De COD leverde op 16 maart 2009 haar advies af.

Omdat België en Nederland dat advies niet zomaar overnamen, lieten minister Vanackere en minister Eurlings, destijds bevoegd, hun administraties een overzicht opstellen van de kostenposten waarover beide landen het eens zijn, de punten waarover

matières faisant l'unanimité entre les deux pays mais sur lesquelles leur point de vue s'écarte de celui de la commission et des matières sur lesquelles les deux administrations ne sont pas d'accord. Ce document aurait dû constituer le point de départ d'une concertation politique à l'automne 2009, mais à cause de la situation politique dans les deux pays, cette concertation n'a jamais eu lieu.

Je me suis encore concertée avec le ministre Eurlings le 10 mars, mais nous avons uniquement évoqué les trains à haute vitesse et la suite des travaux.

Pour le compte de l'*Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen* (IOK), il a été procédé dans l'intervalle à un relevé des mesures d'accompagnement nécessaires pour la réactivation du Rhin de fer. Au cours de l'été, Infrabel a évalué la faisabilité de ces propositions et a réalisé, là où il y a lieu, une prévision des coûts. Hier encore, il y a eu une concertation entre Infrabel, TOK et l'administration à ce sujet, en présence de mes collaborateurs.

Il vaut mieux avoir une vue d'ensemble avant que nous nous concertions avec les ministres néerlandais et allemand.

Plusieurs éléments placent la réactivation du Rhin de fer dans une nouvelle perspective: l'entrée en vigueur du Règlement relatif au fret compétitif, la déclaration ministérielle faite à Rotterdam le 14 juin 2010 et la conférence ministérielle prévue pour le printemps 2011 à Anvers.

Pour la Belgique, le Rhin de fer deviendra l'axe principal pour la prolongation du corridor ERTMS F jusqu'aux ports d'Anvers et de Zeebrugge. La Belgique présente également le Rhin de fer comme un axe alternatif pour la prolongation du corridor ERTMS A jusqu'aux ports maritimes. La conversion des corridors ERTMS A, C et F en corridors de fret 1, 2 et 8, et la préparation de la conférence ministérielle d'Anvers offrent la possibilité de sécuriser l'avenir du Rhin de fer. On étudie la possibilité de désigner un coordinateur européen.

L'on ne peut pas s'opposer à la décision de la Commission européenne de suspendre une partie de l'aide financière au projet. Il est question d'une réduction de 4,451 millions d'euros sur un total de 7,285 millions d'euros. Les projets pluriannuels ont été revus sur la base d'une appréciation indépendante émanant d'experts externes.

beide landen het eens zijn, maar hun standpunt afwijkt van dat van de COD, en die waarover de twee administraties het oneens zijn. Dat document zou de aanzet zijn voor politiek overleg in het najaar van 2009, maar dat is er niet gekomen door de politieke situatie in beide landen.

Ik heb op 10 maart nog overlegd met minister Eurlings, maar toen is er enkel gesproken over de hogesnelheidstreinen en de verdere aanpak van de werkzaamheden.

In opdracht van de *Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen* (IOK) werd intussen een overzicht opgesteld van de flankerende maatregelen die nodig zijn bij de reactivering van de IJzeren Rijn. Tijdens de zomer heeft Infrabel de haalbaarheid van die voorstellen beoordeeld en, waar zinvol, een kostenraming uitgevoerd. Gisteren vond daarover nog overleg plaats tussen Infrabel, TOK en de administratie, in aanwezigheid van mijn medewerkers.

Het hele plaatje zou best duidelijk zijn voor we opnieuw overleggen met de Nederlandse en Duitse ministers.

Verschillende elementen plaatsen de reactivering van de IJzeren Rijn in een nieuw perspectief: de inwerkingtreding van de verordening inzake het concurrerend goederenvervoer, de ministerverklaring van Rotterdam van 14 juni 2010 en de in het voorjaar van 2011 geplande ministerconferentie in Antwerpen.

Voor België wordt de IJzeren Rijn de hoofdroute voor de verlenging van de ERTMS-corridor F tot de havens van Antwerpen en Zeebrugge. België draagt de IJzeren Rijn ook voor als een alternatieve route voor de verlenging van de ERTMS-corridor A tot de zeehavens. De omvorming van ERTMS-corridors A, C en F tot de vrachtcorridors 1, 2 en 8, en de voorbereiding van de ministerconferentie van Antwerpen bieden de gelegenheid om de toekomst van de IJzeren Rijn veilig te stellen. De mogelijkheid wordt onderzocht om een Europese coördinator aan te stellen.

Er kan geen bezwaar worden aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie om een gedeelte van de financiële steun voor het project op te schorten. Er is sprake van een vermindering van 4,451 miljoen euro op een totaal van 7,285 miljoen euro. De herziening van meerjarenprojecten gebeurde op basis van een onafhankelijke beoordeling door externe experts.

Trois éléments ont pesé dans l'appréciation finale: les détails relatifs à l'affectation des fonds compte tenu des retards encourus, la gestion efficace des risques et une actualisation des plans de réalisation. Pour cette période, l'intervention avait été limitée au cofinancement des frais d'études prévus jusque fin 2009.

Il était clair dès le départ que la Commission suspendrait le financement en l'absence d'un accord politique au moment du *midterm review*. Une concertation est actuellement menée entre Infrabel, le SPF Mobilité, la Commission européenne et Ten-T.

Lors de son entrevue avec Mme Merkel, le premier ministre s'est principalement entretenu de nos revendications en ce qui concerne le tracé historique. Dans le Limbourg néerlandais, il s'agit principalement d'une zone d'intérêt écologique et en Rhénanie du Nord-Westphalie, le tracé traverse des zones bâties dans une série de villages.

La Bundesbahn est disposée à maintenir le tracé historique mais la Rhénanie du Nord-Westphalie suggère toutefois un autre tracé, à savoir le A52. Ce tracé n'offre aucune perspective d'avenir à nos yeux, parce qu'aucun accord n'a pu être conclu en Allemagne en ce qui concerne le financement. Le premier ministre souhaite une nouvelle concertation avec le gouvernement de Rhénanie du Nord-Westphalie. La date doit encore être fixée.

En ce qui concerne le tronçon entre Mol et la frontière néerlandaise, on attend le traitement du dossier du Rhin de fer. Il est toutefois utile de développer une vision en ce qui concerne le confort des voyageurs et les investissements nécessaires à cet effet.

La SNCB-Holding et De Lijn réalisent en collaboration avec la SNCB et Infrabel une étude comparative de l'exploitation de la liaison ferroviaire Hasselt-Neerpelt. C'est la première fois que ce type d'étude commune est réalisée. Toutes les parties concernées ont déjà beaucoup travaillé. Le groupe de pilotage a déjà dressé un état des lieux. En ce qui concerne l'exploitation, le train, le *light rail* en trafic mixte et le *light rail* en site propre ont déjà été abordés. Le rapport est attendu pour début 2011.

04.06 Peter Vanvelthoven (sp.a): Il est révélateur que la ministre ne puisse dire grand-chose sur les progrès bilatéraux, internationaux du dossier. Dans un pays sans gouvernement, des dossiers comme celui-ci restent au point mort car personne n'a assez de poids politique pour faire avancer les choses.

Bij de eindbeoordeling wogen drie elementen door: de detailinformatie over de aanwending van het geld rekening houdend met de opgelopen vertragingen, het goed beheer van risico's en een actualisatie van de plannen tot realisatie. Er gold voor deze periode een beperking tot de cofinanciering van de tot eind 2009 geplande studiekosten.

Het was van bij aanvang duidelijk dat de Commissie haar financiering zou opschorten als er geen politieke afstemming was bereikt op het ogenblik van de *midterm review*. Vandaag vindt overleg plaats tussen Infrabel, de FOD Mobiliteit, de Europese Commissie en Ten-T.

Met mevrouw Merkel heeft de eerste minister het vooral gehad over onze aanspraken op het historisch tracé. In Nederlands-Limburg gaat het vooral over ecologisch waardevol gebied, in Noordrijn-Westfalen loopt het tracé in een aantal dorpen door bebouwd gebied.

De Bundesbahn is bereid het historisch tracé te handhaven, Noordrijn-Westfalen suggereert wel een alternatief tracé, A52. Dat tracé heeft volgens ons geen toekomst omdat er in Duitsland geen overeenstemming mogelijk bleek over de financiering ervan. De eerste minister wenst nieuw overleg met de regering van Noordrijn-Westfalen. Een datum moet nog worden vastgelegd.

Voor het baanvak tussen Mol en de Nederlandse grens wordt het verloop van het dossier-IJzeren Rijn afgewacht. Toch blijft het zinvol een visie te ontwikkelen op zaken als reizigerscomfort en de investeringen die daarvoor moeten gebeuren.

NMBS-Holding en De Lijn voeren samen met NMBS en Infrabel een vergelijkende studie uit over de exploitatie van de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt. Het is de eerste keer dat zo'n gezamenlijke studie wordt uitgevoerd. Alle betrokkenen hebben al heel wat werk geleverd. De stuurgroep maakte al een stand van zaken op. Inzake de exploitatie zijn trein, light rail in gemengd verkeer, en light rail in eigen spoorbedding, aan bod gekomen. Het rapport wordt begin 2011 verwacht.

04.06 Peter Vanvelthoven (sp.a): Het is veelzeggend dat de minister niet veel kan vertellen over de bilaterale, internationale vorderingen in het dossier. In een land zonder regering liggen dossiers zoals dit stil omdat niemand met voldoende politiek gewicht aan de kar kan trekken.

Il est inquiétant que le tronçon de Mol à la frontière soit tributaire des futurs progrès du Rhin de fer. Une nouvelle zone industrielle de 300 hectares est en effet en plein développement dans cette région. Il s'agit donc d'un désenclavement pour le transport des marchandises car jusqu'à présent, il n'y a toujours qu'une seule voie.

Je note également que l'objectif est d'achever l'étude début 2011 dans le cadre du "plan Spartacus". Avant d'en tirer des conclusions, il est indiqué d'organiser une concertation avec les autorités locales. Au Limbourg, nous organisons une concertation entre les bourgmestres tous les deux mois.

04.07 Peter Luykx (N-VA): En ce qui concerne la poursuite du développement de la ligne 19 en particulier, la qualité ne pourra être augmentée qu'en investissant également dans la quantité. Je partage l'inquiétude exprimée ici par le bourgmestre de Lommel. La région du Nord-Limbourg plaide avec insistance pour la poursuite du désenclavement.

04.08 Steven Vandeput (N-VA): Le nombre important de questions posées au sujet du Rhin de fer illustre l'importance accordée à ce dossier.

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Je m'associe à ces propos.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Rita De Bont au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le pont ferroviaire de Hove" (n° 1250)

05.01 Rita De Bont (VB): Des travaux de modernisation du centre du village de Hove sont en cours depuis quelque temps déjà. À certains endroits, des pistes cyclables indispensables seront aménagées. Un problème important se pose en ce qui concerne le pont de chemins de fer à la hauteur du bâtiment de la gare. Il est très étroit et les piétons, les cyclistes et les automobilistes s'y engagent simultanément, ce qui a déjà entraîné plusieurs accidents, heureusement sans gravité jusqu'à présent.

Pour que les choses ne s'aggravent pas à l'avenir, l'administration communale de Hove propose d'aménager une piste cyclable et un trottoir en suspension à côté du pont. La SNCB et Infrabel refusent toutefois toute transformation de ce pont. Une étude sur l'éclairage a quand même été réalisée mais aucun résultat n'a été annoncé à ce

Het is zorgwekkend dat het traject Mol tot de grens aan de verdere vorderingen van de IJzeren Rijn is gekoppeld. Er is daar immers een nieuwe industriezone van 300 ha in volle ontwikkeling. Ik heb het dan over een ontsluiting voor het goederenvervoer, want tot op vandaag is er nog altijd slechts een enkel spoor.

Ik noteer ook dat het de bedoeling is om begin 2011 de studie binnen het zogenaamde Spartacusplan klaar te hebben. Het is aangewezen dat, vooraleer er conclusies uit worden getrokken, een moment van overleg met de lokale overheid komt. Wij houden in Limburg elke twee maanden een overleg tussen de burgemeesters.

04.07 Peter Luykx (N-VA): Zeker wat de verdere uitvoering van lijn 19 betreft kan de kwaliteit alleen verhoogd worden door ook te investeren in kwantiteit. Ik sluit mij aan bij de hier geuite bezorgdheid van de burgemeester van Lommel. Noord-Limburg smeekt om verdere ontsluiting.

04.08 Steven Vandeput (N-VA): Het feit dat hier zoveel vragen over de IJzeren Rijn gesteld worden, benadrukt hoe belangrijk dat dossier geacht wordt.

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij daar bij aan.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spoorwegbrug in Hove" (nr. 1250)

05.01 Rita De Bont (VB): In Hove is al een tijdje een dorpskernvernieuwing bezig. Op sommige plaatsen worden er broodnodige fietspaden aangelegd. Een belangrijk knelpunt is de spoorwegbrug ter hoogte van het stationsgebouw. Die is heel smal en voetgangers, fietsers en autobestuurders komen er allemaal samen, wat al tot meerdere ongelukken heeft geleid, tot nog toe gelukkig geen ernstige.

Om dit ook in de toekomst zo te houden, stelt het gemeentebestuur van Hove voor om naast de brug een zwevend fiets- en voetpad aan te leggen. Van de NMBS of van Infrabel mag aan deze brug echter niet geraakt worden. Er werd wel een lichtstudie uitgevoerd, maar er zijn nog geen resultaten bekend gemaakt.

jour.

Les services sont-ils informés des problèmes de sécurité qui se posent sur le pont de chemins de fer de Hove et de la demande d'adaptation du pont actuel en vue de l'élargir? Pourquoi le pont ne peut-il pas être transformé? Existe-t-il des projets visant à améliorer l'éclairage du pont? Quel est le calendrier prévu à cet effet?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Il y a eu des contacts avec la SNCB-Holding, dont relèvent le parking de voitures et le parking pour vélos. L'éclairage du pont relève du gestionnaire de la voirie qui est dès lors tenu d'y apporter les aménagements nécessaires.

Je demanderai au Holding et à Infrabel de se concerter avec l'administration communale sur la répartition des tâches incombant à chacune des parties.

05.03 Rita De Bont (VB): Qu'en est-il de l'élargissement du pont?

05.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le pont appartient soit au gestionnaire de la voirie, soit à Infrabel. Je m'informerai à ce sujet. Mme De Bont peut toujours me demander un état de la situation.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est suspendue de 16 h 17 à 16 h 21.

06 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les systèmes de sécurité du RER" (n° 1607)

06.01 Tanguy Veys (VB): Est-il exact, comme l'annonce le quotidien *La Libre Belgique*, que les systèmes de sécurité du futur Réseau Express Régional (RER) de Bruxelles pourraient présenter des lacunes?

06.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Infrabel et la SNCB ont décidé d'installer le système ETCS1 sur le réseau du RER et s'étonnent dès lors de ces informations. Le matériel roulant commandé en 2008 pour le réseau du RER sera également équipé de l'ETCS niveau 1. Les rames seront livrées dans le courant de l'année prochaine.

Le schéma d'une migration éventuelle vers une autre version du système interopérable ETCS sera fixé dans le cadre d'une concertation interne de

Zijn de diensten op de hoogte van de veiligheidsproblematiek op de spoorwegbrug in Hove en van de vraag om de bestaande brug aan te passen en in de breedte uit te breiden? Waarom kan een aanpassing aan de brug niet worden uitgevoerd? Zijn er plannen om de brug beter te verlichten? Wat is de timing daarvoor?

05.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Er is contact geweest met de NMBS-Holding, die verantwoordelijk is voor de parking en de fietsenstalling. De verlichting van de brug is eigendom van de wegbeheerder en het is dan ook aan die beheerder om ze aan te passen.

Ik zal de Holding en Infrabel vragen te overleggen met het gemeentebestuur over wie nu precies wat moet doen.

05.03 Rita De Bont (VB): En de brugverbreding?

05.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ofwel is de brug van de wegbeheerder ofwel van Infrabel. Ik zal dat laten uitzoeken. Mevrouw De Bont kan me altijd naar een stand van zaken vragen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 16.17 uur tot 16.21 uur.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GEN-veiligheidssystemen" (nr. 1607)

06.01 Tanguy Veys (VB): Volgens *La Libre Belgique* kunnen er problemen rijzen met de veiligheidssystemen van het toekomstig Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel. Klopt dit?

06.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Infrabel en de NMBS zijn verbaasd over die persberichten. Op dit moment hebben Infrabel en NMBS in onderling overleg beslist om op het GEN-netwerk het seinsysteem ETCS1 te installeren. Het in 2008 bestelde rollend materieel voor het GEN-netwerk zal dus uitgerust zijn met ETCS niveau 1. De treinstellen worden in de loop van 2011 geleverd.

Het eventuele migratieschema naar een andere versie van het interoperabele ETCS-systeem zal in onderling overleg bepaald worden. Dit moet een

façon à garantir une compatibilité optimale entre les équipements au sol et les appareils embarqués. Le plan d'installation sera par ailleurs soumis aux autorités compétentes en matière de sécurité.

Infrabel et la SNCB déplorent ces informations erronées de nature à entamer la confiance des usagers du rail.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains de voyageurs sur la ligne 204" (n° 155)

07.01 Karin Temmerman (sp.a): La zone portuaire de Gand est quasi inaccessible en transports en commun. La Ville de Gand a déjà demandé à plusieurs reprises à la SNCB de prévoir des trains de voyageurs vers cette zone. Aujourd'hui, les voies sont exclusivement réservées au fret. Or il serait ressorti voici un an d'une étude de la SNCB qu'un potentiel existe pour une ligne passagers sur ce trajet. Quelles sont les principales conclusions de cette étude? La ministre prendra-t-elle des initiatives concrètes pour convaincre la SNCB de faire circuler des trains de passagers sur cette ligne? Dans quel délai les infrastructures pourraient-elles être adaptées?

07.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La SNCB a réalisé une étude de potentiel sur le *lightrail-lightrain*. La ligne ferroviaire vers la zone portuaire de Gand fait partie des cinq corridors qui ont été retenus dans cette étude. Celle-ci conclut notamment que le corridor Maldegem-Eeklo-Gand-Zelzate se caractérise par un taux de couverture des coûts élevé et un gain important en bien-être grâce à la réduction des coûts externes.

Conformément à son contrat de gestion, la SNCB étudie un nouveau concept de transport pour les prochaines années, sur la base d'études du potentiel du marché et en coopération avec les sociétés de transport régionales.

La SNCB a examiné la possibilité d'insérer cette ligne dans une éventuelle desserte RER dans la périphérie gantoise. Cette desserte devra être réalisable financièrement et du point de vue du matériel. De plus, elle devra être analysée dans le contexte du nouveau plan de transport. Une étude de faisabilité détaillée n'a pas encore été réalisée.

Infrabel a consacré une étude technique préliminaire à la possibilité de faire circuler des trains de voyageurs sur cette ligne. Une étude

optimale compatibilité tussen de gronduitrusting en de boorduitrusting verzekeren. Het uitrolplan zal bovendien voorgelegd worden aan de bevoegde veiligheidsautoriteiten.

Infrabel en de NMBS betreuren de foute berichtgeving die nefast is voor het vertrouwen van de treingebruikers.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reizigerstreinen op lijn 204" (nr. 155)

07.01 Karin Temmerman (sp.a): Het havengebied van Gent is haast onbereikbaar met het openbaar vervoer. De stad Gent heeft al meermaals aan de NMBS gevraagd om reizigerstreinen naar het havengebied in te leggen. De sporen worden nu enkel voor goederenvervoer gebruikt. Een jaar geleden zou uit een studie van de NMBS nochtans gebleken zijn dat er potentieel is voor een personenlijn op dit traject. Wat zijn de belangrijkste conclusies uit deze studie? Zal de minister concrete stappen ondernemen om de NMBS te overtuigen om reizigerstreinen op deze lijn te laten rijden? Hoeveel tijd zouden de nodige infrastructuraanpassingen in beslag nemen?

07.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS heeft een potentieelstudie uitgevoerd over de *lightrail-lightrain*. De spoorlijn naar het Gentse havengebied behoort tot de vijf weerhouden corridors uit deze studie. Een conclusie uit deze studie is dat de corridor Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate gekenmerkt wordt door een hoge kostendekkingsgraad en hoge welvaartswinst, omdat externe kosten vermeden worden.

In overeenstemming met de beheersovereenkomst bestudeert de NMBS een nieuw vervoersconcept voor de komende jaren, gebaseerd op marktpotentieelstudies en in samenwerking met de regionale vervoermaatschappijen.

De NMBS heeft de bewuste spoorlijn onderzocht in het kader van een mogelijke GEN-bediening rond Gent. De bediening moet financieel en materieel haalbaar zijn en moet in het geheel van het nieuwe vervoersplan worden bekeken. Een gedetailleerde haalbaarheidsstudie moet nog worden uitgevoerd.

Infrabel heeft een technische voorstudie gemaakt over het inleggen van reizigersvervoer op deze spoorlijn. Een detailstudie over de nodige

circonscanciée relative aux aménagements requis en termes d'infrastructure ne pourra être entamée que lorsque la SNCB aura pris une décision définitive. En principe, la mise en service de cette ligne devrait être approuvée dans le cadre des prochains contrats de gestion.

07.03 Karin Temmerman (sp.a): Les plans y relatifs existent depuis dix ans. Une concertation avec De Lijn a déjà eu lieu et une étude a déjà fait apparaître que le rail est le meilleur moyen de transport pour le trafic de voyageurs sur cet itinéraire. J'espère donc que ces études ne vont pas être refaites.

07.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): L'étude de la SNCB n'a pas encore dix ans. Je signalerai à la SNCB que des études ont déjà été consacrées à ce thème.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du nombre d'usagers du rail en Belgique" (n° 395)

08.01 Katrin Jadin (MR): Selon l'Union internationale des chemins de fer, la Belgique est le pays qui connaît la plus forte croissance du nombre de voyageurs par train en Europe, c'est-à-dire 44 % entre 2000 et 2009.

Confirmez-vous ces chiffres? Comment la SNCB compte-t-elle gérer cette forte croissance?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Je confirme les chiffres transmis par l'Union internationale des chemins de fer. La SNCB a beaucoup investi dans les nouvelles infrastructures ferroviaires et dans un matériel roulant neuf: de 1995 à 2003, 600 millions d'euros et de 2004 à 2009, 2,7 milliards d'euros. Le nombre de places assises est passé de 182 000 à 378 400. En 2008, 1,7 milliard d'euros ont été consacrés à la commande de matériel roulant neuf qui garantit 100 000 places assises supplémentaires. Ce matériel arrive progressivement sur le réseau.

Le projet RER doit répondre aux attentes en matière de croissance du trafic en liaison avec Bruxelles. Il se compose de 8 lignes de chemin de fer, liées entre elles, et de 5 lignes d'autobus. Les lignes concernées se composeront de 4 voies: 2 pour le trafic rapide, 2 pour le trafic local.

Le projet Diabolo veut faciliter l'accès à l'aéroport en trafic ferroviaire national et international. D'ici 2012,

infrastructuraanpassingen kan pas worden opgestart als de NMBS een definitieve beslissing heeft genomen. In principe zou de ingebruikname van deze spoorlijn in het kader van de komende beheersovereenkomsten moeten goedgekeurd worden.

07.03 Karin Temmerman (sp.a): De plannen bestaan al tien jaar. Er werd al overlegd met De Lijn en uit een studie bleek al dat het spoor het beste vervoersmiddel voor personenvervoer is voor deze route. Ik hoop dat deze studies nu niet worden overgedaan.

07.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De studie van de NMBS is nog geen tien jaar oud. Ik zal de NMBS erop wijzen dat er daarvoor ook al studies werden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toename van het aantal treinreizigers in België" (nr. 395)

08.01 Katrin Jadin (MR): Volgens de *International Union of Railways* (UIC) is het aantal reizigers per trein in België tussen 2000 en 2009 met 44 procent gestegen. Dat is de sterkste stijging in heel Europa.

Bevestigt u die cijfers? Hoe wil de NMBS die forse toename het hoofd bieden?

08.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Ik kan de cijfers van de UIC bevestigen. De NMBS heeft veel geïnvesteerd in nieuwe spoorweginfrastructuur en nieuw rollend materieel: 600 miljoen euro tussen 1995 en 2003, en 2,7 miljard euro tussen 2004 en 2009. Het aantal zitplaatsen steeg van 182.000 tot 378.400. In 2008 werd er voor 1,7 miljard euro nieuw rollend materieel besteld, dat 100.000 extra zitplaatsen zal opleveren. Dat materieel wordt nu geleidelijk aan ingezet.

Het GEN-project moet inspelen op de verwachte toename van het treinverkeer van en naar Brussel. Het project omvat 8 spoorlijnen, die met elkaar zijn verbonden, en 5 buslijnen. De betrokken spoorlijnen zullen bestaan uit 4 sporen: 2 voor snelverkeer en 2 voor lokaal verkeer.

Met het Diabolo-project streven we naar een betere ontsluiting van de luchthaven voor zowel het

il y aura des trains directs à destination de l'aéroport de Bruxelles-National, au départ de Bruxelles, Anvers-Malines et Louvain-Liège. L'infrastructure actuelle ne permet pas une augmentation importante du nombre de trains. Infrabel travaille actuellement à la mise en œuvre d'un plan d'investissement à long terme: 2013-2025. Il ressort d'une étude que l'utilisation moyenne des capacités du réseau atteindra des valeurs limites à compter de 2020-2025 et ce malgré les investissements planifiés et l'augmentation escomptée de la productivité du matériel roulant.

Diverses solutions possibles seront étudiées. Le plan d'investissement à long terme 2013-2025 sera soumis au ministre de tutelle fin janvier 2012 et, ensuite, au gouvernement. Tout dépendra également des dotations d'investissements disponibles à ce moment.

Il est également important qu'un cadre soit clairement défini, dans lequel le nouveau plan de transport puisse être développé de façon standardisée et uniformisée.

08.03 Katrin Jadin (MR): Il faut que chaque investissement réalisé dans du matériel roulant neuf soit aux standards recommandés au niveau européen.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la formation des conducteurs de train" (n° 397)

09.01 Katrin Jadin (MR): Comment la formation des conducteurs de train est-elle organisée?

Il me revient que le choix des agents chargés d'écouter leurs nouveaux collègues ne repose pas toujours sur des arguments évidents. Quelles sont les conditions de réussite de cette formation? Qu'en est-il de la formation continue des agents en service? Qu'en est-il de la maîtrise des trois langues nationales? Est-il possible qu'un agent qui n'a aucune formation à la conduite soit affecté à la gestion d'un simulateur de conduite?

La **présidente**: Cette question pourrait faire l'objet d'une question écrite. Mme la ministre propose de vous transmettre sa réponse, qui fait quatre pages, par écrit.

09.02 Katrin Jadin (MR): Je suis d'accord.

ationale als het internationale treinverkeer. Tegen 2012 zullen er vanuit Brussel, Antwerpen-Mechelen en Leuven-Luik rechtstreekse treinen naar de luchthaven rijden. Met de huidige infrastructuur kan het aantal treinen niet aanzienlijk worden opgevoerd. Infrabel werkt momenteel aan een langetermijninvesteringsplan 2013-2025. Een studie heeft aangetoond dat het gemiddelde gebruik van de capaciteit van het net vanaf 2020-2025 grenswaarden zal bereiken, en dit ondanks de geplande investeringen en de verwachte toename van de productiviteit van het rollend materieel.

Er zullen verschillende mogelijke oplossingen onderzocht worden. Het langetermijninvesteringsplan 2013-2025 zal eind januari 2012 aan de voogdijminister en nadien aan de regering worden voorgelegd. Alles zal ook afhangen van de op dat moment beschikbare investeringsdotaties.

Ook belangrijk is dat er een duidelijk kader komt, waarin het nieuwe vervoersplan op een uniforme en gestandaardiseerde manier kan worden uitgewerkt.

08.03 Katrin Jadin (MR): Elke investering in nieuw rollend materieel moet in overeenstemming zijn met de aanbevolen Europese normen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opleiding tot treinbestuurder" (nr. 397)

09.01 Katrin Jadin (MR): Hoe wordt opleiding tot treinbestuurder georganiseerd?

Naar verluidt zou de selectie van de personeelsleden die hun nieuwe collega's moeten opleiden, niet altijd volgens duidelijke criteria verlopen. Aan welke voorwaarden moet er voldaan worden om die opleiding met succes te kunnen afronden? Hoe staat het met de nascholing van het personeel dat al in dienst is? Hoe staat het met de beheersing van de drie landstalen? Kan een personeelslid dat geen rijopleiding gevolgd heeft, worden aangesteld om een rijsimulator te beheren?

De **voorzitter**: Deze vraag zou kunnen worden omgezet in een schriftelijke vraag. De minister stelt voor dat ze u haar antwoord, dat vier pagina's beslaat, schriftelijk bezorgt.

09.02 Katrin Jadin (MR): In orde.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la promotion interne des agents SNCB" (n° 398)

10.01 **Kattrin Jadin** (MR): Suite à l'agitation interne du moment, il semble que des langues se délient à la SNCB, parce que les agents de base ont peur pour leur sécurité et celle des passagers.

On entend, par exemple, qu'au sein de la cellule technique de conduite de Liège, des agents se voient refuser l'accès à des postes alors qu'ils sont lauréats des concours de promotion, parce que le choix des personnes s'établirait sur base d'éléments assez subjectifs, laissés à l'appréciation seule du fonctionnaire dirigeant.

On dit même que les postes seraient alors confiés à des agents qui n'ont pas participé ou n'ont pas réussi les concours.

Ceci aurait pour conséquence fâcheuse une mauvaise gestion des horaires de travail des conducteurs.

Quelles sont les règles organisant la promotion des agents au sein de la SNCB? Avez-vous connaissance de situations telles que décrites à Liège?

10.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Selon la réglementation, les emplois à combler sont attribués dans l'ordre de priorité suivant: la mobilité interne; les agents titulaires du grade correspondant à l'emploi; les lauréats d'une épreuve donnant accès au grade concerné; à défaut de candidats, par la désignation par le chef immédiat d'un agent faisant fonction.

L'organisation générale du travail au sein de la cellule des conducteurs de trains à Liège est de la responsabilité du dirigeant de la cellule, dans le cadre de la réglementation existante.

Selon la SNCB, aucun élément ne laisse indiquer que ladite réglementation n'a pas été respectée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de interne bevordering van NMBS-personeel" (nr. 398)

10.01 **Kattrin Jadin** (MR): Door de huidige interne onrust bij de NMBS lijken de tongen los te komen, omdat de werknemers aan de basis vrezen voor hun eigen veiligheid en voor die van de reizigers.

Zo verneem ik dat bepaalde beambten van de technische cel treinbesturing te Luik geen bevordering kregen, terwijl ze wél slaagden voor een bevorderingsexamen; de keuze voor deze of gene persoon zou geschieden op grond van vrij subjectieve overwegingen, en die zouden helemaal aan het oordeel van de leidende ambtenaar worden overgelaten.

Men zegt zelfs dat die functies zouden worden toegekend aan personeelsleden die niet eens deelnamen aan het examen, of die er niet voor slaagden.

Het mismanagement op het stuk van de uurroosters van de bestuurders zou daar een onaangenaam gevolg van zijn.

Welke regels liggen er ten grondslag aan de bevordering van beambten bij de NMBS? Bent u op de hoogte van situaties zoals in Luik?

10.02 **Minister Inge Vervotte** (*Frans*): De reglementering bepaalt dat de openstaande betrekkingen moeten worden toegekend aan kandidaten in de volgende rangorde: beambten die interne mobiliteit aanvroegen; beambten die benoemd zijn in de graad die overeenstemt met de betrekking; kandidaten die slaagden voor een examen dat toegang verschaft tot de betrokken graad. Als er geen gegadigden zijn, wordt een dienstdoende beambte aangewezen door zijn onmiddellijke superieur.

De algemene werkorganisatie in de technische cel treinbesturing van Luik is de zaak van het hoofd van de cel, die daarbij de bestaande reglementering moet naleven.

Volgens de NMBS wijst niets erop dat die reglementering niet werd nageleefd.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bilinguisme des agents SNCB en région frontalière" (n° 399)

11.01 Katrin Jadin (MR): Quant à l'emploi des langues en région frontalière, notamment à notre frontière avec l'Allemagne, je m'interroge sur les règles visant à s'assurer que les conducteurs de train et le personnel d'encadrement sont tous bien bilingues français-allemand. La même question se pose pour la zone frontalière entre la Belgique et les Pays-Bas. Diverses sources m'informent que de sérieux dysfonctionnements existent.

Les responsables du réseau, en charge de la communication avec l'Allemagne, sont-ils bien aptes à assumer leurs missions? Qu'en est-il des conducteurs sur ces lignes transfrontalières? Quid des lignes reliant la Belgique aux Pays-Bas?

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Pour circuler sur l'infrastructure allemande, les conducteurs belges reçoivent une formation linguistique permettant d'obtenir le niveau exigé par les autorités allemandes.

Pour circuler sur l'infrastructure hollandaise, les conducteurs belges reçoivent également une formation linguistique permettant d'obtenir le niveau exigé par les autorités des Pays-Bas.

Les communications, dans le cadre des procédures de sécurité, sont réalisées dans la langue du pays parcouru.

Chaque année, une formation linguistique de deux jours est prévue pour les conducteurs qui circulent sur un réseau étranger. Quant aux accompagnateurs de train, ceux-ci s'expriment, lors d'une annonce dans les trains en région germanophone, d'abord en allemand et, ensuite, en français. Dans les relations avec les voyageurs, ils s'expriment dans la langue de la région ou dans la seconde langue. La rédaction des constats d'irrégularité des titres de transport a lieu en français.

Pour ce qui concerne le personnel Infrabel des zones transfrontalières, un protocole règle la problématique de l'emploi des langues sur les tronçons frontaliers.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Karin Temmerman à la

11 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tweetaligheid van het NMBS-personeel in de grensstreek" (nr. 399)

11.01 Katrin Jadin (MR): Mijn vraag gaat over het gebruik van de talen in grensgebieden, meer bepaald aan de grens met Duitsland, en over de regels die ertoe strekken dat de treinbestuurders en het begeleidingspersoneel wel degelijk tweetalig zijn (Frans-Duits). Dezelfde vraag rijst met betrekking tot de grensstreek met Nederland. Ik verneem uit verschillende bronnen dat er op dat vlak ernstige tekortkomingen worden vastgesteld.

Zijn de verantwoordelijken voor de spoorwegverbinding met Duitsland wel in staat om hun opdracht uit te voeren? Hoe staat het met de treinbestuurders op die grensoverschrijdende trajecten? Wat met de trajecten tussen België en Nederland?

11.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Vooraleer zij op het Duitse spoorweganet mogen rijden, krijgen Belgische treinbestuurders een taalopleiding waarmee zij het door de Duitse autoriteiten opgelegde niveau kunnen bereiken.

Ook vooraleer zij op het Nederlandse spoorweganet mogen rijden, krijgen Belgische treinbestuurders een taalopleiding waarmee zij het door de Nederlandse autoriteiten opgelegde niveau kunnen bereiken.

De communicatie in het kader van de veiligheidsprocedures gebeurt in de taal van het land waar de trein op dat moment rijdt.

Elk jaar krijgen de treinbestuurders die op een buitenlands spoorweganet rijden een taalopleiding van twee dagen. De treinbegeleiders doen in het Duitstalige landsdeel hun aankondigingen in de trein eerst in het Duits en daarna in het Frans. In hun interactie met de reizigers drukken zij zich in de eerste taal of in de tweede taal van het gebied uit. Het noteren van onregelmatigheden met vervoersbewijzen gebeurt in het Frans.

Voor het personeel van Infrabel wordt de kwestie van het gebruik van de talen op grensoverschrijdende baanvakken via een protocol geregeld.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de

ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de la brigade spéciale de contrôle (BSC) à Termonde, Louvain, Ath, Tournai et Ottignies" (n° 625)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): La brigade spéciale de contrôle (BSC) effectue des contrôles à bord des trains en ce qui concerne les resquilleurs, les fraudeurs et les agressions. Il semblerait que les BSC de Termonde, Louvain, Ath, Tournai et Ottignies seront supprimées et que de nouvelles brigades seront créées à Bruxelles. Pour quelles raisons? Combien de travailleurs perdront leur emploi et combien pourront être transférés à Bruxelles?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Au moment du lancement de la réforme des BSC en équipes de contrôle des billets, la SNCB disposait d'un effectif de personnel de 51 personnes. Cet effectif est aujourd'hui de 71 personnes. Aucune équipe n'est supprimée; les équipes sont tout au plus déplacées à la suite des conclusions d'une étude sur la fraude de fin 2009. La réforme a été organisée en concertation avec les syndicats. Le 13 septembre 2010, les négociations ont conduit à un accord. Il n'a jamais été question de supprimer quelques sièges de travail. L'accord prévoyait par ailleurs le maintien de tous les postes dans les sièges de travail de Louvain, Ath, Tournai et Ottignies. Les postes de Termonde et Braine-le-Comte ont été transférés vers d'autres sièges de travail existants. Personne n'a perdu son emploi. Deux travailleurs de Termonde et deux de Braine-le-Comte ont été concernés par le transfert. Ils avaient la priorité pour tous les postes à pourvoir et pouvaient donc éventuellement opter pour une mutation à Bruxelles.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Özlem Özen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés des postiers de plus de cinquante ans" (n° 657)

13.01 Özlem Özen (PS): De nombreux postiers de plus de cinquante ans éprouvent de plus en plus de difficultés face à la pénibilité de leur travail. En outre, il semble qu'il y ait de grandes difficultés à récupérer les heures supplémentaires et à prendre les vacances annuelles, la planification des congés serait uniquement déterminée par les impératifs de gestion.

Quelles dispositions bpost a-t-elle prises pour réduire la pénibilité du travail des plus âgés?

minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de brigade voor speciale controle (BSC) te Dendermonde, Leuven, Aat, Doornik en Ottignies" (nr. 625)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): De brigade voor speciale controle (BSC) controleert de treinen op zwart- en grijsrijders en op agressie. Naar verluidt zou de BSC van Dendermonde, Leuven, Aat, Doornik en Ottignies worden afgeschaft en zouden nieuwe brigadeteams worden gecreëerd in Brussel. Waarom? Hoeveel mensen verliezen hun job en hoeveel kunnen worden overgeplaatst naar Brussel?

12.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Bij de start van de hervorming van de BSC naar ticketcontroleteams beschikte de NMBS daarvoor over een personeelseffectief van 51 bedienden. Ondertussen zijn dat er 71. Er worden geen teams afgeschaft, hoogstens worden zij verplaatst als gevolg van de conclusies uit een fraudeonderzoek eind 2009. De hervorming vond plaats in overleg met de vakbonden. Op 13 september 2010 mondden de onderhandelingen uit in een akkoord. Een aantal werkzetels heeft nooit ter discussie gestaan. Het akkoord voorzag bovendien in het behoud van alle posten in de werkzetels van Leuven, Aat, Doornik en Ottignies. De posten van Dendermonde en 's Gravenbrakel werden naar andere bestaande werkzetels overgeheveld. Niemand verloor zijn job. Twee personen uit Dendermonde en twee uit 's Gravenbrakel waren betrokken bij de overheveling. Zij genoten prioriteit voor alle openstaande posten en konden dus eventueel ook kiezen om overgeplaatst te worden naar Brussel.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Özlem Özen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen van de postbodes die ouder zijn dan 50 jaar" (nr. 657)

13.01 Özlem Özen (PS): Heel wat postbodes boven de vijftig kunnen hun zware job steeds moeilijker aan. Bovendien zou het zeer moeilijk zijn om overuren in te halen en vakantiedagen op te nemen; de vakantieplanning zou uitsluitend worden gedictéerd door de dienstnoodwendigheden.

Welke maatregelen heeft bpost genomen teneinde het werk van de oudste werknemers te verlichten?

Confirmez-vous les informations relatives aux congés et récupérations dont je dispose pour la région de Charleroi? Quelles sont les pistes envisagées pour que les congés et récupérations puissent être pris dans de bonnes conditions?

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Des mesures sont prises pour que les congés puissent être pris avant la fin de l'année. Des ressources supplémentaires (notamment des intérimaires) sont régulièrement engagées durant les vacances scolaires et de nouveaux outils informatiques ont été développés pour permettre la planification des congés au mieux des intérêts du personnel.

En matière de pénibilité du travail, la convention collective 2011 contient des dispositions portant notamment sur les aménagements de fin de carrière. En outre, une interruption de carrière à mi-temps avec intervention complémentaire de l'entreprise est possible pour les plus de cinquante ans. Il n'y a pas encore eu de demande de facteur en fin de carrière en ce sens.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Anthony Dufrane à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les effets des lois linguistiques pour les recrutements au sein du Groupe SNCB" (n° 700)**
 - **M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la législation linguistique à la SNCB" (n° 1108)**

14.01 Anthony Dufrane (PS): Selon la presse francophone, les lois linguistiques poseraient problème aux réserves de recrutement du Groupe SNCB. L'application stricte de ces lois empêcherait un candidat francophone d'occuper une place disponible en Flandre et inversement. En outre, cette stricte limitation ne concernerait que les Belges, les ressortissants européens pouvant postuler valablement.

Le Groupe SNCB doit passer outre ces problèmes pour respecter son planning, notamment en matière d'équipement et de sécurité.

Ces informations sont-elles exactes? Le cas échéant, ne pourrait-on faire preuve de souplesse

Bevestigt u de informatie in verband met vakantie en inhaalrust waarover ik beschik met betrekking tot de regio Charleroi? Aan welke oplossingen wordt er gedacht opdat elkeen zijn vakantie en inhaalrust in goede omstandigheden zou kunnen opnemen?

13.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Er worden maatregelen genomen opdat de resterende vakantiedagen voor het einde van het jaar zouden kunnen worden opgenomen. Tijdens de schoolvakanties worden er regelmatig extra werkrachten (meer bepaald uitzendkrachten) in dienst genomen en er werden nieuwe ICT-instrumenten ontwikkeld om de planning van de vakantiedagen zo goed mogelijk op de wensen van het personeel te laten aansluiten.

In de collectieve arbeidsovereenkomst 2011 werden maatregelen omtrent zwaar werk ingeschreven die onder meer betrekking hebben op aanpassingen voor wie de pensioengerechtigde leeftijd nadert. Tevens kunnen 50-plussers een halftijdse loopbaanonderbreking nemen mét een aanvullende tegemoetkoming van de onderneming. Tot dusver diende geen enkele postbode die de pensioengerechtigde leeftijd nadert een dergelijke aanvraag in.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- **de heer Anthony Dufrane aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de taalwetten voor de werving van personeel bij de NMBS-Groep" (nr. 700)**
 - **de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de taalwetgeving bij de NMBS" (nr. 1108)**

14.01 Anthony Dufrane (PS): Volgens de Franstalige pers zorgen de taalwetten voor problemen op het stuk van de wervingsreserves van de NMBS-Groep. Als die wetten naar de letter worden toegepast, kan een Franstalige kandidaat naar verluidt geen vacante betrekking in Vlaanderen vervullen en omgekeerd. Bovendien zou die strikte beperking alleen gelden voor Belgen en zouden Europese ingezetenen probleemloos kunnen solliciteren.

De NMBS-Groep moet die moeilijkheden overstijgen als ze zich aan haar planning, meer bepaald op het stuk van uitrusting en veiligheid, wil houden.

Is die informatie correct? Zo ja, kan men niet wat meer soepelheid aan de dag leggen bij de

dans l'application des lois linguistiques afin d'aider la SNCB à réaliser ses objectifs, ce qui profiterait à l'ensemble des navetteurs ?

14.02 Karel Uyttersprot (N-VA): De nombreux voyageurs qui renouvellent leur abonnement tous les mois en gare de Bruxelles-Central ne sont pas servis dans leur langue. Comment expliquer cette situation?

14.03 Inge Vervotte, ministre (en français): Les lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative stipulent que dans les services locaux établis dans les régions de langue française, néerlandaise ou allemande, nul ne peut être promu ou nommé à une fonction ou à un emploi s'il ne connaît pas la langue de la région. Cette disposition s'applique à l'ensemble du personnel du Groupe SNCB.

Lors de son entrée en service, le personnel est affecté au rôle linguistique francophone ou néerlandophone. La SNCB ne peut déroger aux dispositions des lois coordonnées et employer des personnes qui n'ont pas prouvé leur connaissance de la langue administrative.

Dans l'optique d'un respect scrupuleux des prescriptions en matière de sécurité du travail dans le cadre de la législation, une application souple de la législation linguistique n'est pas indiquée. La Commission permanente de contrôle linguistique examine les plaintes contre l'application incorrecte des lois coordonnées sur l'emploi des langues et rappelle régulièrement les règles en la matière.

(En néerlandais) Conformément à la jurisprudence de la Commission permanente de contrôle linguistique, les billets sont des certificats au sens des lois sur l'emploi des langues en matière administrative coordonnées par arrêté royal du 18 juillet 1966. Les services locaux à Bruxelles-Capitale délivrent donc tous les certificats, toutes les déclarations, toutes les autorisations et tous les permis aux particuliers en néerlandais ou en français, selon le souhait du client.

Les systèmes de vente aux guichets ont été configurés de façon standardisée dans la langue de l'employé chargé de la vente mais ces systèmes peuvent à tout moment être convertis dans la langue du client. Donc, un voyageur néerlandophone doit en principe se voir délivrer un titre de transport libellé en néerlandais. Cette règle est régulièrement rappelée aux employés chargés

de l'application des lois linguistiques afin d'aider la NMBS te helpen om haar doelstellingen te bereiken? Alle pendelaars zouden daar baat bij hebben.

14.02 Karel Uyttersprot (N-VA): Nogal wat reizigers die maandelijks hun abonnement vernieuwen in Brussel-Centraal, worden niet bediend in hun taal. Hoe kan dit?

14.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 18 juli 1966 betreffende het gebruik van de talen in bestuurszaken kan niemand in de plaatselijke diensten, die in het Nederlandse, het Franse of het Duitse taalgebied gevestigd zijn, tot een ambt of betrekking benoemd of bevorderd worden, indien hij de taal van het gebied niet kent. Deze bepaling geldt voor alle personeelsleden van de NMBS-Groep.

Bij zijn indiensttreding wordt elk personeelslid ingeschreven op de Franse of Nederlandse taalrol. De NMBS kan niet afwijken van de bepalingen van de gecoördineerde wetten en kan dus geen mensen in dienst nemen die hun kennis van de administratieve taal niet hebben aangetoond.

Met het oog op een strikte naleving van de wettelijke voorschriften inzake veiligheid op het werk, is een flexibele toepassing van de taalwetgeving niet aangewezen. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht onderzoekt de klachten tegen de onjuiste toepassing van de gecoördineerde wetten betreffende het gebruik van de talen en brengt regelmatig de regels in herinnering.

(Nederlands) Conform de rechtspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zijn reisbiljetten getuigschriften in de zin van de bij KB van 18 juli 1966 gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. De plaatselijke diensten in Brussel-Hoofdstad leveren dus alle getuigschriften, verklaringen, machtigingen en vergunningen aan particulieren af in het Nederlands of in het Frans, naargelang de wens van de klant.

De verkoopsystemen aan de loketten zijn standaard geconfigureerd in de taal van de verkoopsbediende, maar op elk moment kan dit systeem omgeschakeld worden naar de taal van de klant. Aan een Nederlandstalige reiziger moet dus in principe een Nederlandstalig vervoerbewijs worden afgeleverd. De verkoopsbedienden worden hieraan regelmatig herinnerd.

de la vente des billets.

14.04 Anthony Dufrane (PS): Je ne demandais pas la modification des lois linguistiques, mais plus de souplesse.

Mais vous dites qu'il n'est pas conseillé de déroger aux dispositions en vigueur. Pourquoi?

14.05 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Parce qu'une réglementation existe.

14.06 Karel Uyttensprot (N-VA): Dans la pratique, la délivrance ne semble pas toujours être conforme à la réglementation.

14.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): L'attention du personnel est attirée sur ce problème et des contrôles spontanés sont également effectués. Une plainte peut être déposée en cas de délivrance non réglementaire.

L'incident est clos.

La **présidente**: M. Thiéry et M. Gilkinet étant absents, leurs questions n° 711 et n° 1596 sont supprimées.

15 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression d'une correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 735)
- Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes auxquels se voient confrontés certains travailleurs à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 887)
- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 928)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1466)
- M. Patrick Moriau à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de trains et leurs conséquences pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1573)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les

14.04 Anthony Dufrane (PS): Ik vraag geen wijziging van de taalwetten, ik vraag alleen meer soepelheid.

U zegt evenwel dat het niet raadzaam is om van de vigerende bepalingen af te wijken. Waarom niet?

14.05 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Omdat er nu eenmaal een reglementering is.

14.06 Karel Uyttensprot (N-VA): In de praktijk blijkt de aflevering niet altijd te stroken met de reglementering.

14.07 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Het personeel wordt daarop gewezen en er gebeuren ook spontane controles. Als het niet reglementair gebeurt, kan een klacht worden ingediend.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 711 van de heer Thiéry en 1596 van de heer Gilkinet vervallen wegens afwezigheid van de indieners.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verdwijnen van een aansluiting in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 735)
- mevrouw Maggie De Block aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen voor sommige werknemers ten gevolge van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 887)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake aansluitingen in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 928)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1466)
- de heer Patrick Moriau aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de treinen en de gevolgen daarvan voor de reizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1573)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio

navetteurs de la Région du Centre à la suite des modifications horaires de la SNCB" (n° 1574)

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1618)

15.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De nouveaux horaires sont entrés en vigueur sur la relation IR Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve. À l'avenir, ce train "ratera" la correspondance en gare de La Louvière-Sud pour 3 ou 4 minutes seulement. En conséquence, un trajet à destination de Bruxelles sera allongé d'une vingtaine de minutes pour certains voyageurs, tant à l'aller qu'au retour. Ce train, qui passera par La Louvière-Sud 4 minutes plus tôt qu'auparavant, arrivera pourtant à Bruxelles à la même heure qu'avant. La durée du trajet est donc rallongée de 4 minutes.

Dans ce cas précis, il n'est pas "tenu compte au maximum des possibilités de correspondances" comme le prévoit pourtant le contrat de gestion.

Une telle décision entraînera un profond changement des habitudes des voyageurs qui risquent de se tourner vers la voiture.

Pourquoi avancer de quelques minutes l'arrivée de ce train en gare de La Louvière? La SNCB envisage-t-elle une solution alternative?

15.02 Maggie De Block (Open Vld): Les nouveaux horaires risquent manifestement de mener à la suppression des trains matinaux à destination de Zaventem ou d'engendrer des retards sur ces liaisons. Si je rejoins la SNCB lorsqu'elle affirme qu'elle ne peut élaborer un horaire sur mesure pour une entreprise spécifique, je voudrais tout de même également souligner l'importance économique considérable que revêt l'aéroport pour la Belgique. Le programme d'action stratégique flamand relatif à la reconversion et à l'emploi dans la région aéroportuaire mise notamment sur un doublement de la part des transports en commun, ces derniers devant atteindre 40 % du nombre total des déplacements vers l'aéroport. Les voyageurs venant du Limbourg ou d'Anvers sont semble-t-il confrontés à pas moins de sept points noirs qui engendrent des retards non négligeables. Comment la SNCB va-t-elle s'associer au plan Start du gouvernement flamand? Comment expliquez-vous les nombreux problèmes qui se posent?

15.03 Colette Burgeon (PS): Depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB le 12 décembre, le départ avancé de quatre minutes

Le Centre ten gevolge van de aanpassing van de NMBS-dienstregeling" (nr. 1574)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1618)

15.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Er is een nieuwe dienstregeling in voege getreden voor de IR-verbinding Binche-Brussel-Louvain-la-Neuve. Daardoor zullen sommige reizigers in de toekomst in het station La Louvière-Sud hun aansluiting met de trein naar Brussel op 3 of 4 minuten na missen en er zowel tijdens de heen- als de terugrit een twintigtal minuten langer moeten over doen. Deze trein, die 4 minuten vroeger in La Louvière-Sud stopt dan in het verleden, komt nochtans op hetzelfde tijdstip als voorheen in Brussel aan. De rijtijd werd dus verlengd met 4 minuten.

In dit geval werd er niet maximaal rekening gehouden met de overstapmogelijkheden, zoals nochtans in het beheerscontract wordt voorgeschreven.

Een dergelijke beslissing zal de reizigers ertoe brengen hun mobiliteitsgedrag grondig te herzien en mogelijk voor de auto te kiezen.

Waarom werd de aankomst van de trein in het station La Louvière met enkele minuten vervroegd? Zal de NMBS een alternatief uitwerken?

15.02 Maggie De Block (Open Vld): Door de nieuwe dienstregeling dreigen blijkbaar de vroege treinen naar Zaventem weg te vallen of niet op tijd te komen. De NMBS zegt dat zij geen dienstregeling kan maken op maat van een specifiek bedrijf, wat ik begrijp, maar de luchthaven is economisch enorm belangrijk voor België. In het Vlaamse strategische actieprogramma voor reconversie en tewerkstelling in de luchthavenregio wordt onder andere gemikt op een verdubbeling van het aandeel van het openbaar vervoer tot 40 procent van het totale aantal verplaatsingen naar de luchthaven. Reizigers vanuit Limburg of Antwerpen blijken te worden geconfronteerd met niet minder dan zeven zwarte punten, met ernstige vertragingen tot gevolg. Hoe zal de NMBS aansluiten bij dit Startplan van de Vlaamse regering? Vanwaar de vele problemen?

15.03 Colette Burgeon (PS): Sinds de nieuwe dienstregeling van de NMBS op 12 december in voege trad en het vertrek van de IR-trein Binche-La

du train IR Binche-La Louvière-Braine-le-Comte-Bruxelles-Louvain-la-Neuve empêche les usagers de la ligne Charleroi-Mons d'avoir leur correspondance à la Louvière-Sud, ce qui occasionne des détours et des pertes de temps, et affecte également les voyageurs venant de Piéton, Carnières et Forchies-la-Marche. Le service sur cette ligne IR se dégrade d'ailleurs de plus en plus, et ce malgré l'introduction de voitures à deux étages M6, car les motrices adaptées ne leur sont pas attribuées.

Des ajustements des nouveaux horaires sont toujours possibles en fonction des critiques, mais pourquoi la SNCB ne prend-elle pas les devants dès maintenant? Ce changement d'horaires est-il la solution trouvée par la SNCB pour détourner à peu de frais les voyageurs de cette ligne IR? Quand couplera-t-elle les locomotives adaptées aux voitures M6? Sinon, quelles mesures compte-t-elle prendre pour réduire les retards systématiques et rendre la confiance aux usagers du Centre?

En constatant que le nombre de navetteurs décroît, on décidera peut-être de fermer la gare de La Louvière!

15.04 Catherine Fonck (cdH): La problématique ne se limite pas à certains endroits, il faut globaliser le débat.

Conséquence des nouveaux horaires des trains, dans la région du Centre des gens devront partir le matin plus tôt (entre 3 et 6 minutes) pour y revenir plus tard (entre 4 et 6 minutes). Je relaie le ras-le-bol des navetteurs de la région du Centre qui se sentent abandonnés par la SNCB.

Je ne pense pas que ce soit la même chose sur toutes les lignes.

Quelles sont les raisons qui justifient un changement d'horaires sur la ligne La Louvière-Bruxelles, pour la région du Centre, voire pour d'autres régions? De quelle manière tenez-vous compte des remarques des usagers qui empruntent ces lignes? Des réajustements sont-ils envisageables après l'entrée en vigueur des nouveaux horaires?

La **présidente**: M. Patrick Moriau étant absent, sa question n° 1573 est supprimée.

15.05 Laurent Devin (PS): Les navetteurs de Binche et de sa région sont une nouvelle fois

Louvière-'s Gravenbrakel-Brussel-Louvain-la-Neuve met vier minuten werd vervroegd, kunnen de reizigers op de lijn Charleroi-Bergen niet meer overstappen in La Louvière-Sud, wat een verlenging van de reisweg en tijdverlies met zich mee brengt, ook voor reizigers die uit Piéton, Carnières en Forchies-la-Marche vertrekken. Voorts wordt de dienstverlening op deze IR-verbinding almaar slechter, ondanks het inleggen van M6-dubbeldeksrijtuigen: er worden namelijk geen aangepaste locomotieven ingezet.

De nieuwe dienstregeling kan aan de hand van de kritiek nog altijd worden bijgestuurd, maar waarom maakt de NMBS er nu al niet zelf werk van? Is die verandering van de dienstregeling voor de NMBS een goedkope manier om die IR-lijn onpopulair te maken bij de reizigers? Wanneer zullen aan de M6-rijtuigen de aangepaste locomotieven worden gekoppeld? Welke maatregelen zullen er voor het overige genomen worden om de systematische vertragingen terug te dringen en het vertrouwen van de treingebruikers van de regio Le Centre terug te winnen?

Straks beslist men nog het station La Louvière te sluiten, omdat het aantal pendelaars terugloopt!

15.04 Catherine Fonck (cdH): Het gaat hier niet alleen om een plaatselijk probleem, een globaal debat is dus op zijn plaats.

Als gevolg van de nieuwe dienstregeling zullen de mensen uit de regio Le Centre 's ochtends 3 tot 6 minuten vroeger moeten vertrekken en zullen ze 's avond 4 tot 6 minuten later terugkeren. Ik ben in deze de spreekbuis van de pendelaars van de regio Le Centre die er de buik vol van hebben en zich door de NMBS in de steek gelaten voelen.

Ik denk niet dat het probleem zich op alle lijnen in dezelfde mate voordoet.

Om welke redenen werd de dienstregeling gewijzigd op de lijn La Louvière-Brussel, voor de regio Le Centre, of elders? Op welke manier zult u rekening houden met de opmerkingen van de reizigers die van die lijnen gebruik maken? Zijn er nog aanpassingen mogelijk na de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling?

De **voorzitter**: De heer Patrick Moriau is afwezig. Zijn vraag nr. 1573 wordt bijgevolg geschrapt.

15.05 Laurent Devin (PS): Voor de pendelaars uit Binche en omstreken is de situatie er nog maar

victimes des modifications d'horaires de la SNCB. Pour les usagers de la ligne Binche–La Louvière–Bruxelles–Louvain-la-Neuve, la durée d'un trajet aller-retour augmentera en moyenne de 8 minutes. Pour les navetteurs en provenance de La Louvière-Sud, la durée du trajet aller-retour augmentera de 12 minutes.

Les navetteurs de la région supportent déjà des retards réguliers de 15 à parfois plus de 30 minutes. Une navetteuse m'a indiqué qu'elle avait compté 40 retards de plus de 15 minutes entre La Louvière-Centre et Bruxelles-Central depuis le 10 septembre.

Comment la SNCB procède-t-elle pour décider de ses modifications horaires? Ces modifications ne prouvent-elles pas le désintérêt de la SNCB pour les petits axes ferroviaires? Peut-on encore parler réellement d'entreprise publique? Les navetteurs peuvent-ils espérer que la SNCB réévalue ses modifications horaires?

Plus le temps passe, plus il faut du temps pour rejoindre Bruxelles! Qu'est-ce qui se cache derrière tout cela?

On nous a attribué des wagons à double étage, mais ils n'étaient pas adaptés aux locomotives!

15.06 Steven Vandeput (N-VA): Actuellement, les voyageurs en provenance de Zolder, Heusden et Beringen doivent prendre une correspondance avec la ligne vers Mol. Cette correspondance à Hasselt est désastreuse à cause du nouvel horaire. Celui-ci sera entièrement revu en 2013. Puisque l'actuelle modification temporaire ne résout pas les difficultés, espérons que ce sera le cas en 2013.

Comment s'y prend-on pour élaborer les modifications d'horaires? Entend-on réduire de la sorte une série de retards, de suppressions de trains et de correspondances manquées? L'horaire du 8 décembre 2013 se basera-t-il de nouveau sur les axes principaux Ostende-Liège et Anvers-Charleroi ou utilisera-t-on plutôt un système de nœuds? Sera-t-il tenu compte d'une augmentation du nombre de voyageurs? Une concertation est-elle organisée avec De Lijn, la STIB et les TEC à propos des nouveaux horaires et des correspondances avec leurs horaires? Des groupes d'intérêts comme *TreinTramBus* ou le *Vlaamse Reizigersbond* y sont-ils associés? Comment est pris en compte le nombre de voyageurs par gare?

15.07 Inge Vervotte, ministre (en français): La régularité sur la liaison Liège-Bruxelles-Louvain-la-Neuve n'est pas bonne. Les trains arrivent en retard

eens op achteruitgegaan met de aangepaste dienstregeling van de NMBS. De reizigers op de lijn Binche–La Louvière–Brussel–Louvain-la-Neuve zullen gemiddeld 8 minuten langer over de heen- en terugreis doen. Voor de pendelaars uit La Louvière-Sud zal de heen- en terugreis 12 minuten langer duren.

De pendelaars uit deze regio worden al regelmatig geconfronteerd met vertragingen van 15 tot soms meer dan 30 minuten. Een pendelaarster liet mij weten dat ze sinds 10 september 40 vertragingen van meer dan 15 minuten had vastgesteld op het traject La Louvière-Centre–Brussel-Centraal.

Hoe beslist de NMBS welke aanpassingen er aan de dienstregeling worden aangebracht? Blijkt uit die aanpassingen niet dat de NMBS maar weinig belang hecht aan de kleine lijnen? Kan men eigenlijk nog spreken van een overheidsbedrijf? Mogen de pendelaars hopen dat de NMBS de aangepaste dienstregeling zal herzien?

Het duurt alsmaar langer om in Brussel te raken! Wat zit daarachter?

Men heeft ons dubbeldeksrijtuigen gegeven, maar die waren niet aangepast aan de locomotieven!

15.06 Steven Vandeput (N-VA): Reizigers komende van Zolder, Heusden en Beringen moeten nu in Hasselt overstappen op de lijn naar Mol. De nieuwe dienstregeling zorgt voor een onwaarschijnlijk slechte aansluiting. In 2013 komt er een volledig herziene dienstregeling. Aangezien de huidige tussentijdse aanpassing de problemen niet oplost, hopen wij maar dat dit in 2013 wel gebeurt.

Hoe gaat men te werk bij het opstellen van de aanpassingen aan de dienstregeling? Wil men hiermee een aantal vertragingen, afschaffingen en gemiste aansluitingen beperken? Zal de dienstregeling van 8 december 2013 opnieuw de hoofdassen Oostende-Luik en Antwerpen-Charleroi als basis nemen of eerder werken met een systeem van knooppunten? Wordt rekening gehouden met een toename van de reizigersaantallen? Is er overleg met De Lijn, de MIVB en TEC over de nieuwe dienstregeling en hun aansluitingen daarop? Worden belangengroepen zoals *TreinTramBus* of de *Vlaamse Reizigerbond* daarbij betrokken? Hoe wordt rekening gehouden met het aantal reizigers per station?

15.07 Minister Inge Vervotte (Frans): De stiptheid op de verbinding Luik-Brussel-Louvain-la-Neuve laat duidelijk te wensen over. De treinen komen met

à Braine-le-Comte.

Ce retard s'amplifie en aval au point de s'élever à 10 minutes à Bruxelles. La ligne 96 est saturée lorsque le train arrive trop tard à Braine-le-Comte. La correction apportée depuis le 12 décembre par un avancement de 4 minutes de l'IR au départ de Binche devrait permettre une arrivée ponctuelle à Bruxelles. La conséquence inévitable est que la correspondance de la liaison Charleroi-La Louvière-Mons n'est plus possible vers Bruxelles en empruntant le trajet IR Binche-La Louvière-Bruxelles.

La mise en place de nouveaux horaires s'est déroulée en juin et en décembre, sur la base du planning des travaux d'Infrabel et en fonction de l'agenda européen qui commande de s'aligner sur tous les réseaux.

La SNCB suivra de près l'impact de cette mesure et procédera à une évaluation globale de la situation.

Dans la mesure du possible, des réajustements sont opérés. Dans le cas présent, il n'est pas possible d'apporter de nouvelles adaptations sans pénaliser plus de 4 000 voyageurs.

Il n'entre nullement dans les intentions de la SNCB de réduire le nombre de navetteurs sur la liaison L entre Charleroi et Mons vers Bruxelles via La Louvière.

(En néerlandais) La SNCB souhaite améliorer l'offre de trains, tant en ce qui concerne le matériel que la régularité. Des nouvelles voitures M6 seront encore livrées jusqu'au printemps 2011 et les premières automotrices Desiro seront également mises en service en 2011.

En ce qui concerne la régularité, un audit approfondi est réalisé dans le cadre du plan d'action global. En raison des travaux sur le réseau, un certain nombre d'adaptations mineures sont nécessaires. Il en résulte que certains voyageurs devront quelque peu changer leurs habitudes, principalement sur l'axe Bruxelles-Gand-Côte, mais la SNCB s'efforce d'adapter les horaires dans les meilleures conditions. En ce qui concerne les voyageurs de la région entre Bruges et Gand, un problème de correspondance se pose effectivement à Bruxelles. La SNCB examinera encore plus avant ce problème.

vertraging aan in 's Gravenbrakel.

Die vertraging neemt naderhand nog toe en bedraagt 10 minuten bij aankomst in Brussel. Wanneer de trein met vertraging toekomt in 's Gravenbrakel heeft de bezettingsgraad van lijn 96 het maximum bereikt. Dankzij de correctie die op 12 december werd aangebracht door de IR 4 minuten vroeger uit Binche te laten vertrekken, zou een stipte aankomst in Brussel opnieuw mogelijk moeten zijn. Het onvermijdelijke gevolg daarvan is wel dat de aansluiting van de lijn Charleroi-La Louvière-Bergen richting Brussel niet meer mogelijk is via het IR-traject Binche-La Louvière-Brussel.

In juni en in december werden er nieuwe dienstregelingen ingevoerd, op grond van de planning van de werken van Infrabel en rekening houdend met de Europese agenda, die een onderlinge afstemming op alle netten voorschrijft.

De NMBS zal de gevolgen van deze maatregel van nabij opvolgen en de situatie aan een globale toetsing onderwerpen.

In de mate van het mogelijke wordt een en ander bijgestuurd. In dit geval is het niet mogelijk om nieuwe aanpassingen door te voeren zonder dat meer dan 4.000 reizigers daar het slachtoffer van worden.

Het ligt helemaal niet in de bedoeling van de NMBS om het aantal pendelaars op de L-treinverbinding tussen Charleroi en Bergen naar Brussel, via La Louvière, te doen dalen.

(Nederlands) De NMBS streeft naar een beter treinaanbod, zowel qua materieel als qua regelmaat. Nieuwe M6-rijtuigen komen nog binnen tot het voorjaar van 2011 en in 2011 worden ook de eerste Desiro-motorrijtuigen ingezet.

Wat de regelmaat betreft, wordt een grondige audit uitgevoerd in het globaal actieplan. Door werken op het net zijn wel een aantal kleinere aanpassingen noodzakelijk, waardoor een aantal reizigers zijn reisgewoontes een beetje zal moeten aanpassen, voornamelijk op de as Brussel-Gent-Kust, maar de NMBS probeert de aangepaste treindienst zo gunstig mogelijk te houden. Voor de reizigers uit de regio tussen Brugge en Gent is er inderdaad wel een aansluitingsprobleem in Brussel. Dit probleem wordt nog verder onderzocht door de NMBS.

Nous examinerons encore plus en détail ultérieurement le nouveau concept de transport pour 2013.

En 2000 et en 2001, De Lijn et la SNCB ont réalisé en collaboration avec BIAC une étude de mobilité d'envergure pour les travailleurs et les passagers de l'aéroport. De Lijn a conçu sur la base de cette étude de nouvelles lignes d'autobus qui sont entre-temps devenues opérationnelles. La SNCB exploite les résultats de cette étude dans le cadre du développement du projet Diabolo.

En ce qui concerne les transports en commun sur les trajets ayant l'aéroport pour origine ou destination, l'objectif ambitieux présenté par la SNCB vise à atteindre une part de marché de 40 %, ou plus précisément de 15 % pour les travailleurs et de 30 % pour les passagers des différents vols. Nous constatons dès à présent qu'une amélioration de l'offre permet d'accroître le nombre de passagers, et nous devons continuer dans cette voie. La mise en service de la ligne de désenclavement nord constituera une étape importante à cet égard.

Le nombre de trains partant et arrivant à l'aéroport est maintenu au même niveau. Aucune extension de l'offre n'est possible à court terme compte tenu de la saturation de l'infrastructure à Bruxelles et aux alentours de la capitale aux heures de pointe. Seules la construction d'infrastructures supplémentaires et la présentation d'un plan de transport fondamentalement nouveau pourront offrir des solutions supplémentaires à l'avenir.

Un bureau externe de consultance dressera l'inventaire des causes des retards et proposera des mesures. La saturation de la ligne aux heures de pointe est souvent à l'origine des problèmes évoqués. Chaque incident a un effet immédiat sur les trains suivants et les retards s'accroissent tout au long de l'heure de pointe. Le seul remède radical consisterait à supprimer des trains, mais il convient de se tourner vers d'autres solutions étant donné les problèmes – d'une autre nature – qu'entraînerait une telle mesure.

La SNCB estime qu'il serait prématuré de communiquer dès à présent les résultats de l'étude. Les avis seront utilisés dans le cadre des plans d'action d'Infrabel et de la SNCB.

Des interventions existantes seront adaptées, de nouvelles actions pourront y être jointes et les différentes mesures seront classées en fonction de leur effet à court terme sur la ponctualité. Ce sera chose faite d'ici à la fin de 2010. Le dispatching des

Het nieuwe vervoersconcept voor 2013 zullen we later nog grondig bespreken.

In 2000 en 2001 hebben De Lijn en de NMBS samen met BIAC een grootschalige mobiliteitsstudie uitgevoerd voor de werknemers en de passagiers op de luchthaven. De Lijn heeft op basis daarvan nieuwe buslijnen uitgewerkt die inmiddels operationeel zijn. De NMBS gebruikt de resultaten bij de ontwikkeling van het zogenaamde Diabolo-project.

De NMBS heeft een ambitieus marktaandeel naar voren geschoven van 40 procent openbaar vervoer van en naar de luchthaven: 15 procent voor werknemers en 30 procent voor vliegtuigpassagiers. Een beter aanbod moet tot meer passagiers leiden, zoals we nu al merken. We moeten in die richting blijven evolueren, waarbij de ingebruikname van de noordelijke spoorontsluiting een belangrijke stap zal zijn.

Het aantal treinen van en naar de luchthaven blijft gelijk. Gezien de verzadiging van de infrastructuur in en rond Brussel tijdens de spitsuren is er op korte termijn geen uitbreiding van het aanbod mogelijk. Enkel bijkomende infrastructuur en een fundamenteel nieuw vervoersplan zullen in de toekomst bijkomende mogelijkheden bieden.

Een extern consultancybureau zal de oorzaken van de vertraging inventariseren en maatregelen voorstellen. Vaak is de verzadiging van de lijn tijdens de piekuren de boosdoener. Elk incidentje heeft dan een onmiddellijk effect op de volgende treinen en naarmate de spits vordert vergroten de vertragingen. De enige radicale remedie zou het afschaffen van treinen zijn. Dat geeft op zijn beurt natuurlijk aanleiding tot problemen van een andere aard. Daarom wordt er naar alternatieve oplossingen gezocht.

De NMBS vindt het voorbarig nu reeds te communiceren over de resultaten van de studie. De adviezen zullen gebruikt worden in de actieplannen van Infrabel en NMBS.

Bestaande acties zullen worden aangepast, nieuwe kunnen worden toegevoegd en de verschillende acties zullen worden gerangschikt volgens hun kortetermijneffect op de stiptheid. Dit zal gebeuren tegen eind 2010. De reizigersdispatching kan de

voyageurs peut informer ceux-ci par le biais d'affiches dans les gares et de messages sur le site internet.

15.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Que l'on dise aujourd'hui qu'il n'y aura pas de modification possible, sans attendre la fin de la période de test, me semble être une attitude assez arrogante de la SNCB.

La solution pour la ligne Binche-La Louvière-Bruxelles-Louvain-la-Neuve n'est pas l'accroissement de la durée du parcours mais bien la mise à disposition de matériel adapté.

Il faut se poser la question de la responsabilité de la SNCB dans cette affaire.

Malgré les dénégations, la SNCB n'est, de plus en plus, intéressée que par les longues relations. Je suis très déçu par la réponse de la SNCB.

15.09 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je me rallie bien entendu à la remarque relative au matériel roulant. Je renvoie à mon précédent exposé. Dans cette réponse, je me suis limitée à la modification des horaires à ce moment-là.

15.10 Maggie De Block (Open Vld): Des efforts importants sont fournis. La situation ne peut que s'améliorer.

15.11 Colette Burgeon (PS): Je ne suis pas certaine que l'allongement de la durée du trajet résoudra le problème de régularité. Je suis très inquiète quand je considère le nouveau plan IC/IR de 2013.

L'objectif de la SNCB est-il la rentabilité ou le service aux usagers? Pour ma part, j'ai le sentiment qu'elle favorise uniquement les lignes les plus fréquentées et, dans ce cas, on encourage le "tout à la voiture".

Comment pensez-vous régler ce problème?

Je suis convaincue que, si la ligne Louvain-la-Neuve-Binche pouvait bénéficier de deux trains par heure, le nombre de clients augmenterait dans la région du Centre.

15.12 Catherine Fonck (cdH): Si la modification des horaires permet de remédier aux retards, je m'en féliciterais. Mais permettez-moi d'avoir certains doutes à cet égard.

Des cheminots m'ont expliqué que la modification

reizigers inlichten door middel van affiches in stations en een boodschap op de website.

15.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Als de NMBS vandaag al verkondigt dat er geen wijzigingen mogelijk zijn, zonder het einde van de testfase af te wachten, dan getuigt dat toch wel van enige arrogantie.

De oplossing voor de lijn Binche-La Louvière-Brussel-Louvain-la-Neuve bestaat niet in het verlengen van de rijtijd, maar in het ter beschikking stellen van aangepast materieel.

Welke verantwoordelijkheid draagt de NMBS op dat punt?

Ook al wordt het ten stelligste ontkend, de NMBS is hoe langer hoe meer louter nog geïnteresseerd in de langere treinverbindingen. Het antwoord van de NMBS vind ik bijzonder teleurstellend.

15.09 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ik ben het uiteraard eens met de opmerking over het rollend materieel. Ik verwijs naar mijn eerdere uiteenzetting. In dit antwoord heb ik mij beperkt tot de wijziging van de dienstregeling op dit moment.

15.10 Maggie De Block (Open Vld): Er wordt hard gewerkt. De toestand kan alleen maar verbeteren.

15.11 Colette Burgeon (PS): Ik ben er niet van overtuigd dat de verlenging van de duur van het traject het stiptheidsprobleem zal oplossen. Het nieuwe IC/IR-plan voor 2013 maakt me erg ongerust.

Streeft de NMBS winst na of staat de dienstverlening aan de reizigers centraal? Persoonlijk krijg ik het gevoel dat ze voorrang geeft aan de drukste lijnen. Zo komen we weer bij een beleid waarin de wagen centraal staat.

Hoe denkt u dit probleem te kunnen oplossen?

Ik ben ervan overtuigd dat het aantal reizigers in de regio Le Centre zou stijgen indien er op de lijn Louvain-la-Neuve-Binche twee treinen per uur zouden rijden.

15.12 Catherine Fonck (cdH): Indien er met de nieuwe dienstregeling meteen een eind zou komen aan de vertragingen, zou ik daar heel blij om zijn. Sta me echter toe enige twijfel te koesteren.

Mensen die werkzaam zijn bij de spoorwegen

des horaires aura pour conséquence que les conducteurs auront moins de temps lors du changement de train et risqueront d'arriver avec un certain retard sur la ligne suivante.

Il ne serait pas acceptable que les retards actuels de 15 minutes deviennent des retards de 27 minutes, à cause des nouveaux horaires.

Je voudrais vous demander que l'on se donne trois mois pour examiner l'impact de ces changements sur la ponctualité en région du Centre.

Cet élément doit pouvoir être communiqué aux navetteurs. Pour l'avenir, il serait important qu'on puisse réfléchir à une concertation plus large avec les navetteurs, y compris concernant les horaires.

15.13 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je prends les problèmes des voyageurs au sérieux. Depuis 2008, tout le matériel que l'on avait omis de commander par le passé l'a effectivement été. La politique menée pour attirer des voyageurs n'a pas été suivie de la mise en service de matériel et d'infrastructure. Il faudra malheureusement quelque temps encore avant que nous puissions effectivement mettre le matériel commandé en service.

Le nouveau matériel permettra assurément de créer des centaines de milliers de places supplémentaires. Le matériel vétuste qui pose problème aujourd'hui pourra alors être désaffecté.

Le gouvernement n'a jamais investi autant dans du matériel roulant et des infrastructures. Je suis désolée que le voyageur ne puisse pas encore en ressentir les effets. Nous pouvons seulement prendre des mesures supplémentaires pour améliorer la ponctualité à court terme. Des travaux supplémentaires doivent encore être réalisés aujourd'hui pour améliorer la sécurité, comme l'ont unanimement souhaité les membres du Parlement.

D'ici à 2013, il y aura une amélioration structurelle, avec de nouveaux plans de transport. La situation est embarrassante mais nous faisons le maximum. Nous prenons ces problèmes très au sérieux.

15.14 Catherine Fonck (cdH): Je sais que vous vous mobilisez contre cette situation, que vous en avez parfaitement conscience.

Il faudra tenir compte de ce point dans le futur, y compris dans le contrat de gestion. Je pense que

zeiden me dat de treinbestuurders, als gevolg van de nieuwe dienstregeling, over minder tijd zullen beschikken om van trein te veranderen en dat het risico dus bestaat dat ze te laat op de volgende lijn toekomen.

Het zou onaanvaardbaar zijn dat de huidige vertragingen van een kwartier door de nieuwe dienstregeling uitdijen tot vertragingen van 27 minuten.

Ik zou u willen vragen dat er na drie maanden een evaluatie komt van de gevolgen van de wijzigingen voor de stiptheid van de treinen in de regio Le Centre.

Dat moet ook meegedeeld worden aan de reizigers. In de toekomst zou er ook moeten kunnen worden nagedacht over een breder overleg met de pendelaars, ook in verband met de dienstregeling.

15.13 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ik neem de zorgen van de reizigers ernstig. Sinds 2008 werd al het materiaal besteld dat men in het verleden nagelaten had te bestellen. De politiek die werd gevoerd om reizigers aan te trekken, werd niet gevolgd door het inzetten van materieel en infrastructuur. Jammer genoeg zal het nog een hele tijd duren eer we het bestelde materiaal effectief kunnen inzetten.

Het nieuwe materiaal zal wel voor honderdduizenden extra plaatsen zorgen. Het verouderde materiaal dat nu voor problemen zorgt, kan dan buiten gebruik worden gesteld.

De regering heeft nog nooit zo veel geïnvesteerd in rollend materiaal en infrastructuur. Ik verontschuldig mij ervoor dat de reiziger de effecten daarvan nog niet kan voelen. We kunnen enkel nog maatregelen nemen om op korte termijn de punctualiteit te verbeteren. Nu worden we nog geconfronteerd met extra werken om de veiligheid te verbeteren, wat iedereen in het Parlement belangrijk vond.

Tegen 2013 zal er een verbetering van structurele aard komen, met nieuwe vervoersplannen. Dit is vervelend, maar we doen al het mogelijke. We nemen deze zorgen echt ernstig.

15.14 Catherine Fonck (cdH): Ik weet dat u zich inzet om hier iets aan te veranderen en dat u zich zeer goed bewust bent van de situatie.

Hiermee moet er in de toekomst rekening worden gehouden, dat moet ook in het beheerscontract

vous vous y attellez mais je ne sais pas si cela suit derrière.

15.15 Laurent Devin (PS): Au quotidien, des centaines de milliers de voyageurs restent deux heures ou trois heures dans des conditions de transport très désagréables. On leur promet des modifications. Quand elles arrivent, c'est pire que mieux. On annonce le double étage mais cela ne fonctionne pas. Pour arriver à l'heure, on augmente la durée des trajets.

La question ici, ce n'est pas le gouvernement, ce sont les gens qui sont dedans.

15.16 Inge Vervotte, ministre (en français): Cela a à voir avec les choix opérés. Avec un autre gouvernement, cela va changer.

15.17 Laurent Devin (PS): Je le note alors, si c'est votre engagement.

Il faut voir le matériel: on a l'impression que le temps s'est arrêté sur cette ligne. Comme Mme Fonck, je veux une évaluation des décisions prises.

15.18 Steven Vandeput (N-VA): Je suis quelque peu déçu de ce que la ministre élude mes questions sur le grand plan pour 2013. On nous dit qu'il faut faire preuve de patience parce que les problèmes sont structurels mais comment expliquer cela aux électeurs qui sont également des voyageurs? Il est particulièrement important que la SNCB et Infrabel fassent savoir dans un délai qui ne doit pas être trop long sur quelle base ils souhaitent élaborer un nouveau plan de transport pour 2013. Il convient en effet de préparer également un nouveau contrat de gestion.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève chez Brink's et le non-paiement des pensions" (n° 777)
- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'assignation postale pour les pensions" (n° 778)
- M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le paiement des pensions dans les bureaux de poste à la suite de la grève chez Brink's" (n° 1426)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): La grève de

worden opgenomen. Ik geloof wel dat u daaraan werkt, maar ik weet niet of de rest ook volgt en er concreet iets zal gebeuren.

15.15 Laurent Devin (PS): Elke dag moeten honderdduizenden reizigers twee of drie uur lang in zeer onaangename omstandigheden reizen. Men belooft aanpassingen, maar als deze er dan eenmaal zijn, wordt de situatie nog erger. Men belooft dubbeldeksrijtuigen, maar dat draait op niets uit. Om de treinen op tijd te laten aankomen, verhoogt men dan maar de rijtijd.

Het probleem is niet de regering, maar de mensen die het moeten waarmaken.

15.16 Minister Inge Vervotte (Frans): Dat heeft te maken met de keuzes die gemaakt worden. Met een andere regering zal dat veranderen.

15.17 Laurent Devin (PS): Dat noteer ik, als u dat belooft.

Men moet het materieel eens bekijken: het lijkt wel of de tijd is blijven stilstaan op die lijn. Net als mevrouw Fonck vraag ik een evaluatie van de beslissingen.

15.18 Steven Vandeput (N-VA): Het stelt mij een beetje teleur dat de minister mijn vragen over het grote plan voor 2013 ontwijkt. Men zegt dat we geduld moeten hebben omdat de problemen structureel zijn, maar probeer dat maar aan de kiezers uit te leggen die ook reizigers zijn. Het is van groot belang dat de NMBS en Infrabel op niet al te lange termijn laten weten op welke basis ze een nieuw vervoersplan voor 2013 willen maken. Er moet immers ook een nieuw beheerscontract worden voorbereid.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking bij Brink's en de niet-uitbetaalde pensioenen" (nr. 777)
- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postassignatie voor pensioenen" (nr. 778)
- de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitbetaling van de pensioenen in postkantoren naar aanleiding van de staking bij Brink's" (nr. 1426)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Door de

la Brink's, qui assure l'approvisionnement des bureaux de poste, a compromis la distribution en liquide des pensions par bpost. Les personnes concernées, qui sont âgées, peuvent s'adresser aux guichets des bureaux de poste mais les problèmes de mobilité qu'elles peuvent éprouver sont encore aggravés par la disparition de bureaux de poste dans les quartiers et les villages.

Qu'est-ce qui justifie la sous-traitance à une société de transports de fonds? Quels est le nombre de pensionnés n'ayant pas pu recevoir leur retraite dans les temps en raison de la grève? Quelles sont les mesures prises par bpost pour les satisfaire?

16.02 Sonja Becq (CD&V): La grève chez Brink's a montré – et ce n'est pas la première fois – combien il est important d'inciter les pensionnés à faire verser leur pension sur un compte bancaire. Aujourd'hui, quelque 135 000 pensionnés reçoivent encore leur pension par assignation postale.

Comment ce problème a-t-il été résolu pendant la grève chez Brink's? Comment les pensionnés ont-ils été avertis que leur pension ne pourrait être versée par le facteur? Quelles solutions de rechange ont été préconisées? Combien de pensionnés se sont rendus à un guichet de bpost?

16.03 Bert Maertens (N-VA): À cause de la grève chez Brink's, les facteurs n'ont pas pu payer les pensions et bpost a demandé aux personnes concernées d'aller chercher leur pension au bureau de poste. À cet effet, bpost avait retenu les bureaux de poste les plus appropriés du point de vue de la logistique et de la sécurité, généralement des petits bureaux de poste situés en périphérie urbaine. Beaucoup de pensionnés ont, dès lors, dû se déplacer plus loin que de coutume.

Pourquoi les bureaux situés dans les grandes villes conviennent-ils moins au paiement des pensions que les petits bureaux en périphérie? D'après bpost, une solution de rechange était proposée aux personnes qui étaient dans l'impossibilité de se rendre dans un bureau de poste. De quelle solution s'agissait-il?

Des initiatives sont-elles prises par bpost pour encourager les pensionnés à faire virer leur pension sur un compte bancaire?

16.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La grève chez Brink's a effectivement entraîné des problèmes lors du paiement à domicile des pensions et des allocations. Les 57 000 clients

staking bij Brink's, de firma die de geldtransporten voor de postkantoren verzorgt, is de uitbetaling in contanten van de pensioenen door bpost in het gedrang gekomen. De betrokken gepensioneerden, bejaarde mensen, kunnen wel terecht aan het loket in het postkantoor, maar sommigen zijn moeilijk te been, en dat mobiliteitsprobleem wordt nog verergerd door de sluiting van postkantoren in dorpen en wijken.

Hoe wordt de beslissing om het geldtransport uit te besteden aan een geldkoerierbedrijf gerechtvaardigd? Hoeveel gepensioneerden hebben hun pensioen door de staking niet tijdig ontvangen? Welke maatregelen neemt bpost om hen alsnog tevreden te stellen?

16.02 Sonja Becq (CD&V): De staking bij Brink's maakte nog eens duidelijk dat het belangrijk is dat men gepensioneerden stimuleert om hun pensioen op een rekening te laten uitbetalen. Vandaag ontvangen zo'n 135.000 gepensioneerden hun pensioen nog altijd via een postassignatie.

Hoe werd het probleem opgelost tijdens de staking van Brink's? Hoe werden mensen verwittigd dat hun pensioen niet kon worden uitbetaald door de postbode? Welke alternatieven werden voorgesteld? Hoeveel mensen begaven zich naar een loket van bpost?

16.03 Bert Maertens (N-VA): Toen de staking bij Brink's ertoe leidde dat de postbodes de pensioenen niet konden uitbetalen, vroeg bpost aan de gepensioneerden om hun pensioen op te halen in een postkantoor. Hierbij opteerde bpost voor postkantoren die daartoe uit logistieke en veiligheidsoverwegingen het meest geschikt waren, meestal kleinere postkantoren in de stadsrand. Vele gepensioneerden moesten daardoor wel een verdere verplaatsing maken.

Waarom zijn kantoren in de grote steden minder geschikt voor het uitbetalen van de pensioenen dan kleinere kantoren in de stadsrand? Bpost meldde dat voor wie zich niet naar het postkantoor kon begeven, een andere oplossing voorhanden was. Welke oplossing was dat?

Neemt bpost initiatieven om gepensioneerden aan te moedigen om hun pensioen op een bankrekening te laten storten?

16.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De staking bij Brink's zorgde inderdaad voor problemen bij de uitbetaling aan huis van pensioenen en uitkeringen. De betrokken 57.000 cliënten werden

concernés ont été avertis par bpost que la pension ou l'allocation pouvait être perçue dans un bureau de poste situé à proximité. Pour les clients ayant des problèmes de mobilité, une procédure particulière leur permettait de solliciter tout de même le paiement à domicile, dans un délai de quelques jours. En l'absence d'une solution définitive, bpost a proposé dans les bureaux où c'était encore possible comme avant le paiement des pensions à domicile sans que le client soit tenu d'en faire explicitement la demande.

Plus de 90 % des personnes concernées ont utilisé ces solutions de rechange. Pour les 10 % restants, il n'y a pas eu de paiement. Ce pourcentage correspond à la part des pensions qui ne sont pas versées en temps normal non plus, à la suite du décès ou du déménagement des intéressés. Il n'y a donc pas eu de retard notable. Depuis la fin du conflit social chez Brink's, le 7 décembre, la procédure normale peut de nouveau être utilisée.

(En français) Il est exclu que les Points Poste soient utilisés comme canal alternatif de paiement des pensions ou allocations.

Longtemps, le transport des fonds et l'alimentation des bureaux en argent liquide ont été réalisés par La Poste, mais à la suite d'une série de hold-ups et à la demande du ministre de l'Intérieur, bpost a décidé d'arrêter ses activités dans ce domaine et de faire appel à des entreprises spécialisées.

(En néerlandais) Les pensions et les allocations sont en principe versées sur le compte à vue des ayants droit. Ceux qui souhaitent continuer à être payés à domicile doivent le faire savoir explicitement. Le nombre de paiements à domicile a fortement diminué depuis lors. L'Office national des Pensions et le SPF Affaires sociales organisent régulièrement des campagnes de sensibilisation pour créer un effet dissuasif.

16.05 Sonja Becq (CD&V): La ministre dit que 90 % des intéressés ont trouvé une solution.

16.06 Inge Vervotte, ministre *(en néerlandais)*: La solution de rechange a été utilisée par 90 % des intéressés et nous nous réjouissons qu'ils aient eu leur argent.

L'incident est clos.

door bpost verwittigd dat het pensioen of de uitkering kon worden afgehaald in een postkantoor in de omgeving. Klanten voor wie mobiliteit echt problematisch was, konden toch een uitbetaling aan huis aanvragen, enkele dagen later, via een bijzondere procedure. Zolang er geen definitieve oplossing was, bood bpost in de kantoren waar dat nog kon zoals vroeger ook pensioenen aan huis aan zonder dat de klant daar expliciet om hoefde te vragen.

Ruim 90 procent van de betrokkenen maakte gebruik van deze alternatieven. De overige 10 procent werd niet uitbetaald. Dat percentage stemt overeen met het percentage dat ook in normale omstandigheden niet terechtkomt wegens overlijden of verhuis. Er was dus geen noemenswaardige vertraging. Sinds de beëindiging van het sociaal conflict bij Brink's op 7 december kan weer met de normale procedure gewerkt worden.

(Frans) De PostPunten zullen zeker niet gebruikt worden als alternatief kanaal voor de uitbetaling van de pensioenen of uitkeringen. Daar is geen sprake van.

De Post heeft lange tijd zelf gezorgd voor het geldtransport en de aanvoer van contanten naar de postkantoren, maar na een reeks hold-ups, én op verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken, heeft bpost beslist de activiteiten op dat gebied stop te zetten en een beroep te doen op gespecialiseerde firma's.

(Nederlands) De pensioenen en de uitkeringen worden in principe overgeschreven op de zichtrekening van de rechthebbenden. Wie vasthoudt aan een uitbetaling aan huis moet dat expliciet te kennen geven. Sindsdien is het aantal uitbetalingen aan huis drastisch verminderd. De Rijksdienst voor Pensioenen en de FOD Sociale Zaken organiseren regelmatig sensibilisatiecampagnes met het oog op een ontradend effect.

16.05 Sonja Becq (CD&V): De minister zegt dat 90 procent van de betrokkenen een oplossing heeft gevonden.

16.06 Minister Inge Vervotte *(Nederlands)*: 90 procent heeft van het alternatief gebruik gemaakt. We zijn tevreden dat de betrokkenen hun geld hebben.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 808 de Mme Somers est reportée. La question n° 860 de Mme Snoy est transformée en question écrite.

17 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la récente campagne d'affichage de la CGSP-Cheminots" (n° 880)

17.01 Steven Vandeput (N-VA): Depuis le 8 novembre, la CGSP-Cheminots a distribué plusieurs centaines d'affiches sur lesquelles le problème des retards des trains est abordé de façon ludique. Ces affiches représentent en effet une femme à demi-dévêtue qui proclame que depuis que son mari prend le train, son amant a plus de temps à lui consacrer. Ces affiches n'ont heureusement été distribuées qu'en interne mais tous les journaux belges les ont publiées. Curieusement, on a l'impression en examinant ces affiches qu'elles ont été éditées par Infrabel car on y aperçoit un ancien logo.

Que pense la ministre de cette forme d'anti-publicité interne et de l'utilisation de ce logo? Quelle étude a donné lieu à cette campagne d'affichage? Quelles conclusions générales en ont été tirées? De quelle manière le personnel est-il responsabilisé face à ces retards?

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je déplore les actions qui occasionnent des désagréments aux voyageurs. Nous devons précisément toujours tenter d'éviter ces situations. L'étude évoquée s'inscrit dans le cadre d'un important plan d'action visant à améliorer la ponctualité. Un consultant externe a été désigné pour analyser le problème en collaboration avec la SNCB. Après une première analyse, plusieurs points noirs, parmi lesquels la vigilance du personnel, ont été mis en évidence dans un rapport intermédiaire. L'étude n'étant pas encore achevée, il serait prématuré de tirer dès à présent des enseignements d'ordre général. Le consultant est à la recherche de solutions aux problèmes qui ont été constatés et collabore pour ce faire avec des groupes de travail composés de spécialistes. Un plan sera élaboré d'ici la fin de l'année sur la base des résultats obtenus par ces groupes de travail. Il est dès lors inopportun que les syndicats réagissent déjà à ce rapport intermédiaire comme s'il s'agissait de conclusions définitives.

Le Groupe SNCB déplore cette campagne d'affichage qui n'est par ailleurs pas conforme à la réglementation. De plus, le matériel photographique pourrait être considéré par certains membres du personnel comme un signe de misogynie. La

De **voorzitter**: Vraag nr. 808 van mevrouw Somers wordt uitgesteld. Vraag nr. 860 van mevrouw Snoy wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente affichecampagne van het ACOD Spoor" (nr. 880)

17.01 Steven Vandeput (N-VA): ACOD Spoor verspreidde vanaf 8 november enkele honderden affiches waarop het probleem van de treinvertragingen ludiek wordt aangekaart, dit door middel van een half ontklede vrouw die beweert dat haar minnaar meer tijd voor haar zou hebben sinds haar man de trein neemt. De affiches werden gelukkig enkel intern verspreid, maar zijn wel ook in alle Belgische kranten te zien geweest. Vreemd genoeg wordt op de affiches, door middel van een oud logo, de indruk gewekt dat deze door Infrabel zouden zijn uitgegeven.

Wat vindt de minister van dit soort interne antireclame en van het gebruik van dat logo? Welk onderzoek heeft aanleiding gegeven tot die affichecampagne? Wat waren de algemene conclusies daarvan? Hoe wordt het personeel verantwoordelijk gesteld voor de vertragingen?

17.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ik betreur dat er allerlei acties zijn die de reizigers hinderen, wat we precies te allen tijde moeten proberen te vermijden. Het bewuste onderzoek kadert in een uitgebreid actieplan om de stiptheid te verbeteren. Er werd een externe consultant aangesteld om samen met de NMBS de problematiek te analyseren. Na een eerste analyse werd in een tussentijds rapport een aantal knelpunten belicht, onder meer de alertheid van het personeel. Het onderzoek is nog niet afgerond en het is voorbarig er nu al algemene conclusies uit te trekken. Met werkgroepen met specialisten zoekt de consultant naar oplossingen voor de vastgestelde problemen. Tegen eind 2010 zal op basis van de resultaten van deze werkgroepen een plan worden opgemaakt. Het is dan ook voorbarig dat vakbonden al reageren op dit tussentijdse rapport alsof het een eindconclusie zou zijn.

De NMBS-Groep betreurt de affichecampagne. Deze actie is niet in overeenstemming met de reglementering. Bovendien kan het gebruikte fotomateriaal door sommige personeelsleden als vrouwonvriendelijk worden ervaren. ACOD Spoor

CGSP-Cheminots a par ailleurs utilisé indûment le logo d'Infrabel. La SNCB-Holding adressera un courrier au président de la CGSP-Cheminots pour expliquer à ce dernier pourquoi elle ne peut cautionner cette campagne d'affichage. Infrabel enverra également une lettre comparable au président pour demander au syndicat d'interrompre la diffusion de cette affiche et de la retirer des lieux où elle a déjà été placée. Par ailleurs, l'ensemble des commissions paritaires d'Infrabel rappelleront aux intéressés les dispositions de l'arrêté royal du 17 mai 2007 relatif à la prévention de la charge psychosociale occasionnée par le travail dont la violence, le harcèlement moral ou sexuel au travail.

J'espère que les esprits vont s'apaiser. Nous devons éviter tout impact sur les voyageurs et respecter les règles que nous édictons.

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Votre réponse correspond à mes attentes.

L'incident est clos.

18 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'occupation de l'aire de stationnement de la gare de Harelbeke par des tziganes" (n° 922)

18.01 Bert Maertens (N-VA): Début novembre, des tziganes ont envahi le parking de la SNCB à Harelbeke. En réponse à une demande de coopération émanant du bourgmestre de la commune, la SNCB a fait savoir que la situation relevait de la responsabilité du bourgmestre lui-même.

Pourquoi la SNCB ne peut-elle pas intervenir dans ce type de situation? Pourquoi une partie du parking n'est-elle pas utilisée? Qu'en est-il des projets de la SNCB pour ce parking? Qui est censé intervenir sur un parking appartenant à la SNCB? Comment a-t-on réagi dans d'autres cas où le parking avait été occupé sans autorisation?

18.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Le terrain appartient à la SNCB-Holding. Afin d'éviter une occupation illégale, des blocs de béton y ont été placés par le passé.

La police des chemins de fer ne peut prendre aucune mesure parce qu'il s'agit d'un terrain privé, alors que la police locale ne peut intervenir sur un terrain privé si elle n'a pas reçu de plainte. La SNCB-Holding a déposé une plainte auprès de la police locale pour occupation illégale de ce terrain.

heeft bovendien ten onrechte het logo van Infrabel gebruikt. De NMBS-Holding zal een brief richten aan de voorzitter van ACOD Spoor, waarin wordt uiteengezet waarom zij niet akkoord kan gaan met deze affichecampagne. Ook Infrabel zal een brief in die zin sturen naar die voorzitter en de vakbond verzoeken om de verspreiding van deze affiche te stoppen en ze weg te halen waar ze al werd opgehangen. Bovendien zal in alle paritaire commissies van Infrabel herinnerd worden aan de bepalingen van het KB van 17 mei 2007 betreffende de voorkoming van de psychosociale belasting veroorzaakt door het werk, waaronder geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Ik hoop dat de rust kan terugkeren. We moeten elke impact voor de reizigers vermijden en respect hebben voor de regels die we zelf afspreken.

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Dit antwoord ligt in de lijn van wat ik gehoopt had.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezetting van de stationsparking van Harelbeke door zigeuners" (nr. 922)

18.01 Bert Maertens (N-VA): Begin november streken op een parking van de NMBS in Harelbeke zigeuners neer. In reactie op een verzoek om medewerking vanwege de betrokken burgemeester, zei de NMBS dat de verantwoordelijkheid in deze zaak bij hem lag.

Waarom kan de NMBS in dit geval niet optreden? Waarom wordt dit deel van de parking niet gebruikt? Wat is de NMBS van plan met die parking? Wie moet hier optreden als de NMBS eigenaar is? Hoe werd gehandeld bij andere gevallen waarbij er geen toelating was om gebruik te maken van de parking?

18.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het terrein is eigendom van de NMBS-Holding. Om een illegale bezetting tegen te werken heeft men daar in het verleden betonblokken geplaatst.

De spoorwepolitie kan niet optreden, aangezien het om een privéterrein gaat. De lokale politie van zijn kant kan zonder klacht niet op het privéterrein optreden. De NMBS-Holding heeft bij de lokale politie een klacht ingediend wegens onrechtmatige inname van dat terrein. De zigeuners zijn intussen

Les tziganes sont partis dans l'intervalle. La SNCB-Holding envisage à terme d'y développer un projet immobilier.

Le même problème se pose à la gare de Courcelles-Motte. Les tziganes ne disposent d'aucune autorisation de la SNCB-Holding. Ici aussi, une plainte est déposée auprès de la police locale.

18.03 Bert Maertens (N-VA): De quel projet immobilier s'agit-il à Harelbeke?

18.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Je ne dispose pas aujourd'hui des informations nécessaires à ce sujet.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 18 h 05.

vertrokken. De NMBS-Holding plant daar op termijn een projectontwikkeling.

In het station Courcelles-Motte ervaart men hetzelfde probleem. De zigeuners hebben niet de toestemming van de NMBS-Holding. Ook hier worden problemen via een klacht bij de lokale politie aangepakt.

18.03 Bert Maertens (N-VA): Om welke projectontwikkeling gaat het in Harelbeke?

18.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb nu hierover niet de nodige informatie.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.