

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

du

MARDI 01 MARS 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 01 MAART 2011

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par Mme Maggie De Block, présidente.

01 Question de M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la ligne 86 Leuze-Renaix" (n° 1623)

01.01 **Christian Brotcorne** (cdH): Le bourgmestre de Frasnes-Lez-Anvaing, alors député fédéral, s'était enquis auprès de M. Schouppe du sort réservé à la ligne 86 désaffectée, suggérant qu'il était peut-être opportun de la remettre en service pour permettre une liaison marchandises entre Gand et Valenciennes. Le secrétaire d'État lui avait répondu qu'Infrabel était chargé de faire une étude de l'ensemble des lignes ferroviaires et devait faire un rapport pour fin 2010.

Avez-vous reçu ce rapport et, si oui, sait-on aujourd'hui quel sera le sort de cette ligne?

01.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Il s'agit d'une étude générale sur les besoins en transport ferroviaire à long terme. Elle a été achevée au premier trimestre 2010. Plusieurs goulets d'étranglement ont été définis et diverses solutions sont étudiées. Des conclusions en seront tirées au cours de 2011 afin d'affiner les plans actuels d'investissement et d'en élaborer un nouveau pour la période 2013-2025.

Une telle étude n'avait pas pour but d'analyser des cas particuliers. Il n'en ressort donc aucune conclusion pour la ligne 86.

01.03 **Christian Brotcorne** (cdH): Nous attendrons donc pour, peut-être, pouvoir tirer des conclusions locales d'une analyse générale.

L'incident est clos.

02 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de synchronisation des horloges dans des gares de la SNCB" (n° 1669)

02.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Le 28 novembre 2010, les horloges des gares de Lierre, Herentals, Turnhout et Heist-op-den-Berg ont retardé de 5 minutes pendant toute la journée. Le réglage des horloges est centralisé à Bruxelles mais la question de la responsabilité finale reste confuse.

Laquelle des trois sociétés ferroviaires gère le temps? Pourquoi la SNCB a-t-elle été divisée en trois sociétés et n'a-t-on pas opté pour une double structure comme l'Europe auparavant?

02.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): ICTRA, le service informatique de la SNCB-Holding, gère les horloges dans les gares. Lorsqu'il est constaté que l'heure affichée sur les horloges dans une gare est erronée, ICTRA en est immédiatement informé et l'information est portée à la connaissance des voyageurs dans toute la mesure du possible. Le réglage de l'heure dans les gares et alentour est centralisé au sein d'ICTRA. Les anomalies telles qu'elles se sont produites en décembre 2010 sont exceptionnelles.

Il existe effectivement des problèmes de coordination entre les trois entités du Groupe SNCB. C'est la raison pour laquelle j'ai déjà affirmé antérieurement qu'il convient d'évaluer la structure. J'avais l'intention de présenter une nouvelle proposition au printemps 2010. L'accident survenu à Buizingen et la chute du gouvernement ont contrecarré ces projets. Il faut du temps pour modifier une structure et il convient d'y procéder minutieusement. Pour ma part, ces projets peuvent être inscrits dans le prochain accord de gouvernement.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Il est dommage qu'il ne puisse être procédé à cette évaluation.

02.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Cette évaluation a été effectuée. Dès que je suis devenue ministre, j'ai chargé un bureau externe d'y procéder. Le dossier relatif à cette évaluation est prêt mais les choix politiques qu'il implique devront être opérés par le prochain gouvernement.

02.05 Steven Vandeput (N-VA): La ministre a ainsi répondu à ma question suivante.

Je retire donc ma question n° 1717.

L'incident est clos.

03 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déploiement de l'ETCS sur la ligne de Montzen" (n° 1770)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Le deuxième rapport intermédiaire des experts de la commission spéciale Sécurité du Rail indique qu'en concertation avec la Commission européenne, Infrabel a décidé en 2006 d'équiper prioritairement la ligne Anvers-Montzen du système de sécurité ETCS.

Qu'en est-il? Où en sont les travaux? Dans un rapport de la Cour des comptes, il est question de 2015 comme délai. Ce calendrier est-il réaliste?

03.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La ligne de Montzen est la liaison ferroviaire qui relie Anvers à l'Allemagne. L'équipement de cette ligne avec le système ECTS est loin d'être la principale priorité d'Infrabel; il est prévu à partir de 2016. La liaison Anvers-Bâle via Luxembourg sera toutefois prioritairement équipée de l'ETCS et les travaux ont déjà commencé. Le CEO d'Infrabel a expliqué tout cela en détail lors de la commission spéciale du 18 janvier dernier.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Je me référerai au rapport.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains bondés et la sécurité des voyageurs" (n° 1820)**
- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "deux voyageurs pris de malaise dans un train bondé" (n° 1860)**
- **M. Flor Van Noppen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains bondés" (n° 2039)**
- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique de la SNCB en cas de trains bondés" (n° 3126)**

04.01 Steven Vandeput (N-VA): En décembre dernier, certaines rames étaient bondées à la suite de la suppression de nombreux trains. Cette situation a eu des conséquences sur le plan du confort et de la sécurité des voyageurs. Il me revient qu'un accompagnateur qui refusait de faire partir un train surchargé s'est vu enjoindre par ses supérieurs de donner tout de même le signal de départ. Selon un autre voyageur, un autre accompagnateur aurait proposé à des voyageurs de monter dans le compartiment à bagages, une pratique pourtant non réglementaire à ses yeux.

L'accompagnateur de train peut-il, dans ces conditions, déclasser certaines voitures? Comment contrôle-t-on le respect du nombre maximal de places debout? Un accompagnateur peut-il faire démarrer le train en cas

de dépassement du nombre maximal de voyageurs? La SNCB est-elle responsable des accidents résultant du dépassement de cette capacité maximale? Qu'en est-il de la sécurité des voyageurs qui montent dans le compartiment à bagages?

Le 22 décembre dernier, deux voyageurs ont perdu connaissance dans un train bondé reliant Gand à Bruxelles. En réaction à cet incident, le porte-parole de la SNCB a fait valoir que les voyageurs sont libres de choisir de s'exposer ou non aux risques engendrés par un train bondé et que les accompagnateurs ne peuvent leur interdire l'accès au train. De surcroît, la SNCB décline toute responsabilité s'agissant d'accidents de ce type et compte sur les autres voyageurs pour prêter assistance aux victimes.

Quelle est la réaction de la ministre face à l'attitude de la SNCB consistant à déclinier toute responsabilité dans le cas qui nous occupe? Que lui inspirent les déclarations du porte-parole de la compagnie ferroviaire? Quelle doit être l'attitude des voyageurs déjà embarqués à bord d'un train avant que celui-ci ne se retrouve bondé? S'ils descendent du train, leur billet les autorise-t-il à monter à bord d'un autre train? Une compensation est-elle prévue pour ces voyageurs? Quid s'ils ne parviennent pas à descendre du train? Comment interdire à des voyageurs de monter à bord d'un train bondé? L'incident à l'origine de ma question était mineur mais qu'advierait-il si les voyageurs confrontés à pareille situation devaient céder à la panique? La SNCB persisterait-elle dans ce cas à invoquer la responsabilité des voyageurs?

04.02 Flor Van Noppen (N-VA): Le train de Turnhout à Bruxelles est, lui aussi, régulièrement bondé. À Lierre ou à Malines, les voyageurs ne peuvent même plus monter et dans le train, des voyageurs sont pris de malaise.

Est-il envisageable de mettre en service des rames supplémentaires? La SNCB est-elle responsable dès lors que des problèmes se posent dans ces trains bondés?

04.03 Tanguy Veys (VB): Le 22 décembre 2010, deux voyageurs se sont évanouis à bord d'un train bondé sur le trajet de Gand à Bruxelles. Le porte-parole de la SNCB a déclaré que les voyageurs décident eux-mêmes de monter ou non dans un train bondé et qu'ils sont dès lors responsables des conséquences éventuelles. J'estime que c'est un signal erroné.

Quelles sont les règles relatives au nombre maximal de voyageurs par voiture? De quelle manière ce nombre est-il vérifié? Comment convient-il de réagir à ce type de situation? De quelle manière les titres de transport peuvent-ils être contrôlés dans un train bondé? Comment la SNCB réagit-elle lorsque des voyageurs s'évanouissent? Pourquoi n'assume-t-elle pas sa responsabilité? Des chiffres concernant la capacité des trains sont-ils disponibles? À quelle fréquence les trains sont-ils bondés?

04.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): En cas de suroccupation aiguë des voitures de deuxième classe, un accompagnateur de train peut déclasser une ou plusieurs voitures de première classe. Dans certains cas, les clients peuvent prendre place dans les fourgons à bagages. Les règles y afférentes se trouvent dans le manuel de l'accompagnateur de train. Un accompagnateur de train est autorisé à partir en cas de suroccupation mais avant, il doit s'assurer que les portes peuvent être fermées dans des conditions de sécurité satisfaisantes et qu'il peut exécuter la procédure de départ en toute sécurité.

La SNCB est légalement responsable de tous les dommages causés par un accident en rapport avec l'exercice de ses missions d'entreprise ferroviaire. Toutefois, sa responsabilité n'est pas engagée si l'accident est causé par des circonstances étrangères à cet exercice et si l'accident est imputable à la faute d'un voyageur ou au comportement d'un tiers. Les voyageurs qui ont subi des dommages dus à un dépassement de la capacité maximale peuvent introduire une demande d'indemnisation. La SNCB établira sa responsabilité au cas par cas et leur proposera ensuite une indemnisation.

Les voyageurs qui se trouvent dans un train bondé peuvent y rester. Lorsque des clients ne parviennent pas à descendre à temps d'un train parce qu'il est bondé, ils doivent descendre à la gare suivante et demander à l'accompagnateur de train un formulaire leur permettant d'effectuer le trajet de retour gratuitement. Les voyageurs qui préfèrent descendre d'un train parce qu'il est bondé, peuvent prendre un train suivant avec le même ticket.

L'accompagnateur de train ne peut interdire à des voyageurs de monter à bord d'un train que s'il ne peut pas

fermer les portes en toute sécurité ou s'il ne peut pas effectuer la procédure de départ. S'il n'y parvient pas, il peut faire appel aux services de secours. Si l'accompagnateur de train est prévenu que des voyageurs sont pris de malaise, il doit se rendre le plus rapidement possible auprès de ces personnes. Il peut demander à d'autres voyageurs de leur céder leur place. Dans les cas graves, il peut appeler les services de secours.

Je ne dispose pas de chiffres relatifs au nombre de trains bondés. La SNCB note qu'il s'agissait d'une saturation spécifique due à la suppression du train précédent. En général, l'occupation des trains est l'objet d'un suivi automatique et des mesures adéquates sont prises le cas échéant.

La SNCB sait que le taux d'occupation de certains trains de la liaison Bruxelles-Turnhout est très élevé aux heures de pointe, surtout à partir de Malines. Les voyageurs qui montent dans le train à Turnhout, à Herentals et à Lierre trouvent presque toujours encore une place assise. Il est techniquement impossible, pour le moment, d'équiper de rames supplémentaires les deux trains de pointe. Par contre, depuis le 13 décembre, la capacité du train suivant qui relie Malines à Bruxelles a été augmentée.

Pendant les heures de pointe du soir, qui s'étalent sur une période plus longue, les problèmes sont moins fréquents.

La composition prévue de chaque train tient compte du nombre de voyageurs. Aux mois de novembre et de décembre, la SNCB a toutefois été confrontée à de nombreuses déficiences du matériel et a dès lors été amenée à déroger temporairement à la composition prévue. Si ce n'est pas le cas, des places restent en principe inoccupées dans tous les trains.

04.05 Steven Vandeput (N-VA): Les procédures ont donc à chaque fois été suivies. Je regrette que le porte-parole de la SNCB propage des informations qui sont fausses, car elles ne correspondent pas à la réponse de la ministre. Ne faut-il pas revoir certaines procédures?

04.06 Flor Van Noppen (N-VA): En hiver, il arrive régulièrement que le train de Turnhout à destination de Bruxelles ne compte aux heures de pointe que trois rames. Cette situation serait due à des rames défectueuses. Je soupçonne que toutes ces pannes sont causées par un défaut d'entretien.

04.07 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis de ce que les déclarations du porte-parole ne correspondent pas à la politique mise en œuvre. Je ne me prononce pas sur la question de savoir s'il a été cité erronément ou s'il a fait preuve d'un excès d'enthousiasme dans sa réponse. J'espère que l'on parviendra à réagir plus rapidement à la problématique des trains bondés et des nombreuses pannes. Il y a urgence, particulièrement en ce qui concerne les trains aux heures de pointe.

L'incident est clos.

05 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le recours à des facteurs francophones en Flandre" (n° 1826)

05.01 Bert Maertens (N-VA): À la mi-décembre 2010, bpost a eu recours à des facteurs francophones à Zemst. bpost tombe pourtant dans le champ d'application des lois coordonnées sur l'emploi des langues du 18 juillet 1966.

Dans quelle mesure la ministre considère-t-elle que le recours à des facteurs francophones ne parlant pas le néerlandais en Flandre est conforme à la législation et aux obligations inhérentes à la fourniture d'un service public comme la distribution de courrier? À quelle fréquence, où et pour combien de temps bpost a-t-elle fait appel à des facteurs francophones au cours des trois dernières années? Le Parlement a désigné bpost comme prestataire de service universel à partir du 1^{er} janvier 2011. Quelles sanctions sont envisageables si bpost continue à appliquer de telles pratiques? Des initiatives sont-elles prises au sein de bpost pour favoriser la maîtrise du néerlandais par des facteurs allophones?

05.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Les entreprises publiques doivent respecter la législation relative à l'emploi des langues en matière administrative. La société bpost m'assure qu'elle met tout en œuvre pour respecter ces règles. Les personnes qui distribuent le courrier doivent parler la langue du lieu de distribution et cette connaissance doit être confirmée par des certificats. Les tests d'embauche se déroulent

également dans la langue ou dans les langues concernées.

L'entreprise éprouve davantage de difficultés à trouver du personnel dans le Brabant flamand et dans la région anversoise en raison des nombreuses autres possibilités qui s'offrent dans ces zones.

Les centres de formation de bpost proposent plusieurs offres de formations en français et en néerlandais. L'an passé, 195 membres du personnel ont suivi un cours de langue.

La Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL) examine les plaintes relatives à l'application de la loi et formule ensuite des avis qui ne sont pas juridiquement contraignants. Si le contrevenant persiste, la CPCL peut porter l'affaire devant un juge ou saisir le Conseil d'État. Dans ce cas, elle demande de constater la nullité de tous les actes administratifs, ordonnances, descriptions, nominations, promotions et recrutements qu'elle estime contraires à la législation linguistique.

Aucune amende ou sanction n'est prévue dans le contrat de gestion actuel.

05.03 Bert Maertens (N-VA): Des initiatives ont été prises pour améliorer les connaissances linguistiques des facteurs. La société bpost est confrontée à une pénurie structurelle de personnel. Il est essentiel, pour la qualité du service, que le facteur parle la langue du client. L'entreprise postale est tenue de respecter la législation linguistique.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fraude au sein de la SNCB-Holding" (n° 1837)**

- **M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une affaire de fraude révélée à la SNCB-Holding" (n° 1864)**

- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "des perquisitions dans le cadre d'une fraude auprès de la SNCB-Holding" (n° 2298)**

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Fin 2010, on a pu lire dans la presse que des perquisitions avaient eu lieu le 19 décembre au siège de la SNCB-Holding. Huit personnes auraient été déférées devant le juge d'instruction pour une fraude portant sur des factures de travaux de nettoyage.

En quoi consiste exactement le contrôle des fournitures et des services à la Holding? Comment le contrat-cadre a-t-il été établi et combien de niveaux de décision concernait-il? Qu'en est-il de l'enquête administrative interne?

06.02 André Frédéric (PS): Quatre personnes ont été placées sous mandat d'arrêt par le juge d'instruction de Termonde dans le cadre d'une enquête concernant des faits de corruption liés à l'attribution de marchés pour le nettoyage et la protection contre l'oxyde de fer dans certaines gares.

Quelle a été la réaction de la SNCB-Holding face à ces faits graves? S'est-elle constituée partie civile? Avez-vous reçu le rapport sur les procédures internes d'attribution de marchés? Comptez-vous exiger des procédures supplémentaires en la matière?

06.03 Tanguy Veys (VB): Des perquisitions ont été menées, non seulement auprès de la SNCB-Holding, mais également dans un bureau comptable à Waasmunster et dans quatre entreprises. Il est fait état d'un montant total de 200 000 euros. Il serait question de sociétés fictives étrangères ainsi que de facturations fictives. On est quand même en droit d'attendre que la SNCB soit capable de remarquer une fraude d'un montant de 200 000 euros. À la suite de cette affaire, la ministre a demandé un rapport concernant les procédures d'attribution de marchés publics au sein de la SNCB.

A-t-elle déjà reçu ce rapport? Quelles en sont les conclusions et quelles mesures sont envisagées?

06.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Au cours du mois de novembre, la SNCB-Holding a constaté des irrégularités dans la gestion de la mise en œuvre de certains marchés publics. Les marchés portaient sur

l'élimination de dépôts d'oxyde de fer dans certaines gares et sur l'application d'une couche de protection préventive.

(En français) À la suite de cela, une enquête administrative a été lancée par l'audit interne.

(En néerlandais) La personne qui aurait été impliquée dans ces irrégularités, a été déchargée préventivement de ses responsabilités début décembre. Une perquisition a été effectuée le 20 décembre 2010, entre autres dans les locaux de la SNCB-Holding.

(En français) Les irrégularités relevées par l'audit interne de la SNCB-Holding se retrouvaient dans les conclusions d'une enquête menée par la police judiciaire.

(En néerlandais) Selon le communiqué de presse du parquet de Termonde du 22 décembre 2010, quatre personnes avaient été placées sous mandat d'arrêt, dont le membre du personnel précité de la SNCB qui avait fait l'objet d'une suspension préventive. Une plainte a été déposée avec constitution de partie civile au nom de la SNCB-Holding.

Il a en outre été demandé d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre des procédures en cours en matière de travaux de nettoyage, de fournir un compte rendu détaillé des travaux et du système de qualification appliqué ainsi qu'une liste et les détails de l'ensemble des travaux de lutte contre les dépôts d'oxyde de fer. Une analyse des procédures existantes d'attribution de marchés publics, accompagnée de suggestions d'amélioration, devra également être fournie.

(En français) Il était prévu de faire rapport au comité d'audit de jeudi dernier, puis au conseil d'administration.

(En néerlandais) Lorsque les faits ont été divulgués, j'ai demandé un rapport à la SNCB-Holding concernant les procédures à suivre en interne pour un appel au marché. Je recevrai ce rapport après qu'il aura été approuvé par les autorités de gestion de la Holding.

(En français) La SNCB-Holding prépare la constitution de partie civile qui requiert une enquête minutieuse. L'ensemble des faits est en cours d'examen. À première vue, il s'agit d'un dossier complexe vu l'ampleur de la fraude. La constitution de partie civile sera introduite sous peu auprès du juge d'instruction. La SNCB-Holding indemniserà qui de droit.

06.05 Steven Vandeput (N-VA): Dois-je en déduire que les procédures actuelles pèchent par un manque total de clarté? Doit-on s'attendre à d'autres problèmes? J'espère en tout cas que la ministre recevra très bientôt ce rapport car il contient aussi les solutions à ces problèmes.

06.06 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Une procédure existe bien actuellement et des consultants externes ont été chargés de soumettre cette procédure à une analyse objective.

06.07 André Frédéric (PS): À titre informatif, il serait intéressant de prendre connaissance de ce rapport d'audit dès qu'il aura été approuvé par les instances de la SNCB.

06.08 Tanguy Veys (VB): La ministre dit qu'elle a réagi adéquatement. Heureusement, c'est la SNCB elle-même qui a découvert le pot aux roses. Il faudrait peut-être adapter les procédures de façon à pouvoir découvrir plus rapidement, voire empêcher, les pratiques frauduleuses de ce genre. Je déplore tout de même que la ministre n'ait toujours pas reçu ce rapport, ce qui donne l'impression qu'en réalité, aucune procédure n'était en vigueur.

06.09 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Les trois CEO de la SNCB m'ont informée de leur souhait de me présenter un rapport complet validé par les consultants, approuvé par le conseil d'administration et assorti des recommandations.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la**

suspension de la compensation pour retards de longue durée sur le réseau ferroviaire" (n° 1839)

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression des compensations et le plan hiver de la SNCB" (n° 1847)

- **M. Franco Seminara** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de l'octroi de compensations pour les retards de plus de 60 minutes, suite aux conditions climatiques entre le 18 et le 30 décembre 2010" (n° 2906)

07.01 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB a fait savoir que du 18 décembre 2010 au 30 décembre 2010, aucune compensation n'a plus été accordée pour des retards de longue durée parce que les conditions météo défavorables ont été considérées comme force majeure. La ministre a même déclaré dans la presse que le Groupe SNCB devrait remédier plus efficacement aux pannes et prévoir des équipes mobiles de déneigement. Parler d'un cas de force majeure pour une période de 12 jours nous paraît en outre long.

Quel est le point de vue de la ministre? Des compensations sont-elle encore accordées à partir du 18 décembre 2010 pour des retards répétés? Qu'en est-il des retards qui ne sont pas dus aux conditions hivernales? Laquelle des trois sociétés est responsable du système de compensation par le biais de bons de valeur? Quelle compensation la SNCB reçoit-elle pour cela d'Infrabel ou d'autres institutions?

07.02 David Geerts (sp.a): Nous avons posé des questions à propos du temps hivernal en janvier 2009 comme en janvier 2010.

Un plan hivernal a-t-il encore été mis en place cette année-ci? Quelles mesures ce plan comportait-il? Quel en a été le coût? Combien de trains ont effectivement été supprimés en raison du froid extrême? Combien de trains ont accusé un retard de plus de 5,59 minutes? Pourquoi le régime de compensations a-t-il été supprimé avec effet rétroactif?

07.03 Franco Seminara (PS): Peut-on parler de circonstances climatiques "exceptionnelles" quand elles durent plus d'une semaine? Ce qualificatif est-il dû à la SNCB ou se base-t-il sur l'expertise d'un organisme météorologique comme l'IRM? L'argument de "force majeure" n'a-t-il pas été brandi trop vite par la SNCB pour justifier l'absence de dédommagement? À l'avenir, de telles décisions sont-elles encore possibles, vu les aléas de notre climat?

07.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): À la différence d'autres pays européens, la Belgique recommande aux voyageurs de prendre le train en cas de conditions climatiques difficiles. La comparaison des résultats de cette stratégie avec ceux obtenus dans les pays voisins révèle que nous avons traversé honorablement cette période difficile. Toutefois, nous devons continuer à évoluer.

Les mesures à prendre préventivement ainsi qu'en temps réel en cas de conditions hivernales sont consignées dans le plan hiver qui existe depuis de nombreuses années. Ce plan est actualisé annuellement sur la base des expériences de l'année précédente et porte sur les modifications du service des trains, les moyens mis en œuvre et le changement de situation sur le plan de l'infrastructure.

J'ai exposé les détails de ce plan hiver lors de la réunion de commission du 17 novembre 2010. Le plan hiver nécessite 70 à 80 hommes-prestations par jour. Infrabel ne dispose actuellement pas de l'ensemble des informations nécessaires au calcul des coûts résultant des circonstances climatiques hivernales.

Les équipes d'intervention sont mobilisées lorsque les circonstances climatiques l'exigent. Les coûts ne peuvent être calculés qu'*a posteriori*.

Il est impensable de distinguer précisément les retards ou suppressions directement ou indirectement attribuables aux récentes conditions hivernales extrêmes. Le trafic ferroviaire a été davantage touché que les années précédentes, tout comme les transports routiers et aériens. Certains membres du personnel n'ont par exemple pu se rendre dans les délais sur le lieu du début de leur service en raison de problèmes sur les routes.

Le taux de ponctualité générale, sans neutralisation des retards dus à des cas de force majeure ou aux grands chantiers, s'est élevé à 76,9 % en décembre 2010, contre 84,7 en décembre 2009.

En décembre 2010, 1 949 trains ont été supprimés sur une partie de leur parcours et 1 487 sur l'ensemble de leur parcours, contre respectivement 1 447 et 936 en décembre 2009.

Le système de compensation, tel que visé à l'article 33 du contrat de gestion, inclut la notion de force majeure en cas de conditions climatiques extrêmes. Or, en vertu des dispositions d'exécution conclues en concertation avec la SNCB, cette notion ne peut être invoquée que pour des retards importants d'au moins une heure.

(En français) Néanmoins, certains jours ont vu des conditions climatiques exceptionnelles. Pour ces jours (ou parties de journée), c'est le cas de force majeure qui a été retenu.

(En néerlandais) Malgré les conditions climatiques extrêmes, les trains ont continué à rouler selon un horaire adapté, certes avec des retards importants. Des trains ont parfois été supprimés.

(En français) Comme vous, j'ai été étonnée de la décision unilatérale de la SNCB de supprimer les compensations pour les retards de plus de 60 minutes dus aux conditions climatiques exceptionnelles. Le SPF Mobilité et Transports n'en avait pas non plus été informé.

Le SPF a ensuite demandé à la SNCB qu'à l'avenir, il soit au moins informé. L'utilisation d'une qualification par l'IRM pourrait représenter une alternative.

En décembre, j'ai en tout état de cause insisté pour que la SNCB traite individuellement toute demande de compensation et elle a confirmé que chaque plainte était traitée de cette manière.

(En néerlandais) Cela vaut également pour le respect des qualifications malgré tout claires du contrat de gestion. Les compensations sont encore accordées pour minimum 20 retards d'au moins 15 minutes ou de minimum 10 retards d'au moins 30 minutes dans un délai de 6 mois. L'arrêt des compensations était temporaire, à savoir du 18 au 30 décembre. Les retards importants qui ne résultaient pas des conditions atmosphériques hivernales ont été compensés conformément aux dispositions susmentionnées. Il a été décidé de ne pas facturer les montants compensatoires à Infrabel ou à des tiers pour les retards dont ils étaient à l'origine.

07.05 Franco Seminara (PS): J'espère que le plan hiver sera modifié une nouvelle fois, vu ce que nous avons vécu ce dernier hiver!

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Je partage pleinement le point de vue de la ministre concernant les non-remboursements et d'autres thèmes similaires. Je suis en possession d'un courriel daté du mardi 1^{er} février 2011 à 14 h 22. Généré automatiquement, ce document est un accusé de réception indiquant qu'aucun paiement ne sera effectué entre le 18 et le 30 décembre. Cette suspension des compensations est-elle valable si le SPF Mobilité n'a pas approuvé ces cas spécifiques de force majeure?

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 1848 de M. Geerts est transformée en question écrite.

08 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert d'actifs de la SNCB-Holding à Infrabel" (n° 1862)

08.01 Steven Vandeput (N-VA): Un arrêté royal publié au *Moniteur belge* du 22 décembre 2010 autorise Infrabel à émettre de nouvelles actions. Il s'agit d'une émission de 35 963 nouvelles actions qui représentent 29 075 287,14 euros et qui sont attribuées à la SNCB-Holding en contrepartie d'un apport en nature d'actifs.

Quels actifs sont transférés à Infrabel? Quelle est la motivation de ce transfert? Quelle sera l'ampleur de la participation de la SNCB-Holding dans Infrabel après cette opération? Quelles participations la SNCB-Holding détient-elle dans d'autres entreprises?

08.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Les actifs qui sont transférés à Infrabel sont les investissements destinés à la modernisation de l'"Axe 3" ou la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg. Il

s'agit d'installations de caténaires, génie civil, bâtiments, signalisations, rails et quais, pour une valeur globale de 29 075 287,14 euros.

Ce transfert a été motivé par une décision du Comité de concertation du 7 décembre 2005 relatif à l'exécution de certains investissements ferroviaires prioritaires par le biais d'un préfinancement. Ce préfinancement est opéré par la SNCB-Holding, par le biais d'un *Special Purpose Vehicle* spécialement créé à cet effet, avec une contribution de la Région. Les accords se sont concrétisés par le contrat du 5 décembre 2006. Pour les travaux achevés, la SNCB-Holding effectue depuis 2008 un apport en nature à Infrabel, contre l'émission d'actions de cette dernière.

Après l'apport en nature de décembre 2010, avec l'émission de 35 963 actions, la SNCB-Holding participe à raison de 93,61 % au capital d'Infrabel. La SNCB-Holding a des participations dans toutes ses filiales, dont la SNCB et Infrabel. Cette information est publiée à la page 63 du rapport annuel de la SNCB-Holding de l'année 2009.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 1885 et 1886 de Mme Rutten sont supprimées.

09 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations du secrétaire d'État fédéral allemand aux Transports au sujet du Rhin de fer" (n° 2012)**
- **M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les récentes informations relatives à la non-réactivation du Rhin de fer par l'Allemagne" (n° 2021)**
- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 2025)**
- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations du secrétaire d'État allemand aux Transports concernant le Rhin de fer" (n° 3125)**

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Le secrétaire d'État allemand adjoint au ministre des Transports, Enak Ferlemann, vient d'enterrer le Rhin de fer pour les vingt prochaines années. Le gouvernement allemand souhaiterait revaloriser le tronçon Venlo-Mönchengladbach, plutôt que de remettre en service le tronçon Roermond-Mönchengladbach. Les Pays-Bas ne se sont eux non plus jamais trop emballés pour la réactivation du Rhin de fer.

La ministre a-t-elle eu des contacts avec le gouvernement allemand qui l'ont instruite davantage sur une éventuelle avancée dans ce dossier? Comment faut-il interpréter les déclarations de M. Ferlemann? Quelles démarches la ministre ou le gouvernement compte-t-il encore faire dans ce dossier?

09.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dans quelle mesure les communications au sujet des déclarations du secrétaire d'État allemand Ferlemann ont-elles été rectifiées? La ministre peut-elle nous préciser la position allemande?

Il y a plus de deux mois, Infrabel, l'IOK (l'intercommunale de développement pour la région de Campine) et l'administration, en présence de collaborateurs de cabinet de la ministre, se sont concertés à propos de mesures complémentaires et d'atténuation. Quels ont été les résultats de cette concertation? Dans un avenir proche, le gouvernement accordera-t-il davantage d'attention au dossier du Rhin de fer?

09.03 Tanguy Veys (VB): Le flou règne concernant le contexte dans lequel le secrétaire d'État allemand a fait sa déclaration et la portée exacte de celle-ci. La ministre devrait indiquer, par rapport à la vision politique actuelle, quelles mesures ont été prises depuis ces déclarations.

Le projet a-t-il été modifié depuis ou le calendrier strict assorti de la date-butoir de 2015 et de celle, ultime, de 2018 est-il maintenu?

09.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Je n'ai eu aucun contact à ce sujet avec le secrétaire d'État fédéral allemand aux Transports, M. Ferlemann. C'est une discussion entre M. Ferlemann et quelques parlementaires de Rhénanie du Nord-Westphalie concernant la liaison Venlo-Kaldenkirchen qui aurait été à

l'origine de ces communiqués. Cette liaison n'a pas été l'objet d'une évaluation positive. Au cours de cette discussion, certains intervenants ont affirmé que si le Rhin de fer est réactivé, le tronçon Venlo-Kaldenkirchen sera encore moins utile qu'actuellement.

Après des contacts entre les administrations belge et allemande par le truchement de notre ambassade à Berlin, il s'avère que le Rhin de fer figure encore dans le *Bedarfsplan Schiene* (Plan des besoins ferroviaires) qui a été soumis au Parlement allemand. Il ressort à nouveau de ce plan que, se fondant sur une analyse coût-bénéfice réalisée à la demande du gouvernement allemand, le ministère allemand des Transports accorde la préférence au tracé historique du Rhin de fer. La variante A52 y est rejetée.

Les chemins de fer allemands disposent des moyens budgétaires nécessaires à la réalisation de travaux sur le tracé historique et à la modernisation de ce tracé. Ils peuvent y procéder de leur propre initiative. Ils ne sont pas tenus de consulter les autorités de Rhénanie du Nord-Wesphalie. Dans la variante A52, en revanche, ces autorités doivent être abondamment consultées à chaque stade. Si le débat sur le Rhin de fer devait être relancé, Berlin ne souhaiterait plus débattre de l'itinéraire bis de la variante A52 car la capitale allemande a opté définitivement pour le tracé historique.

Le 27 décembre 2010, le premier ministre a adressé une lettre à ce sujet à la Chancelière allemande. Dans sa réponse, Mme Merkel confirme ce que je viens de vous dire, et dans les mêmes termes. Elle souligne l'importance du tracé historique, tant pour la Belgique que pour l'Allemagne.

Le 2 juin 2010, l'*Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen* (IOK) a présenté les résultats d'une étude intitulée "Voorwaardenscheppend Kader Ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen" (Cadre destiné à créer les conditions d'une réutilisation du Rhin de fer pour la Campine) à Infrabel en présence de représentants de mon administration et de ma cellule stratégique. À cette occasion, il a été convenu d'organiser une réunion de suivi afin de poursuivre l'examen des mesures correctives proposées et d'en vérifier la faisabilité technique et financière.

En temps normal, on ne répertorie que lorsqu'il a été convenu de mesures d'accompagnement dans l'échéancier. En l'occurrence, nous avons surtout pu compter sur la bonne volonté d'Infrabel, qui s'est engagée préalablement. Chacun est disposé à réaliser ce projet et à assurer son assise sociale en Campine et dans le Limbourg, où les bourgmestres ont aussi un ensemble de revendications à faire valoir. Je les ai reçus à mon cabinet, mais nous devons tenir compte également du coût de l'opération.

J'ai demandé au SPF Mobilité d'inventorier toutes les propositions connues des communes belges situées le long du Rhin de fer sur la base des résultats de l'étude de l'IOK et des contacts avec les communes. Il a été demandé à Infrabel de compléter plus avant l'inventaire, d'estimer les coûts et de se prononcer sur la faisabilité. Cette analyse a été présentée le 13 décembre au bureau d'étude, qui va l'examiner. Certains points noirs devront être abordés, comme la question des passages à niveau.

La crise a évidemment aussi eu des répercussions sur les activités portuaires mais cela ne peut pas constituer un prétexte pour reporter la réouverture du Rhin de fer. Entre-temps, le commerce a repris et le Rhin de fer revêt une importance stratégique pour nos ports.

L'entrée en vigueur du règlement européen relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif et la déclaration ministérielle de Rotterdam du 14 juin 2010 jettent un nouvel éclairage sur le Rhin de fer. Une conférence ministérielle aura lieu à Anvers au printemps 2011.

Le Rhin de fer deviendra pour notre pays la route principale pour la liaison ferroviaire vers les ports d'Anvers et de Zeebrugge. Une avancée n'est possible que si un accord politique est conclu entre les pays concernés à propos du coût de l'opération. Un gouvernement en charge des affaires courantes ne peut pas prendre de décision en la matière. Il faudra reconsidérer la mise en service prévue d'ici à 2018.

Le prochain gouvernement devra examiner quels moyens il pourra dégager pour le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Les propositions relatives à la sécurité du rail impliquent également des coûts.

Lors de la réunion de concertation du 14 décembre entre Infrabel, le SPF Mobilité, la Commission européenne et l'agence TEN-T, les trois projets d'infrastructure belges subsidiés par l'Europe, à savoir

Eurocaprail, Diabolo et le Rhin de fer, ont été examinés. Il a été décidé de réduire les subsides pour ces projets, respectivement de 8,9 millions d'euros, de 80 000 euros et de 4,45 millions d'euros. La réduction pour le Rhin de fer résulte de l'absence d'accord entre les Pays-Bas et la Belgique sur la répartition des coûts et du retard que le projet a encouru. L'agence TEN-T a souligné qu'une prolongation jusqu'en 2015 est une faveur, qui permettra à notre pays de bénéficier de 10 millions d'euros supplémentaires pour les projets Eurocaprail et Diabolo. Les projets qui n'utilisent pas effectivement l'aide européenne devront la céder à d'autres projets qui respectent l'échéancier. Les subsides européens pour le Rhin de fer n'ont pas été prolongés en raison du retard. L'agence TEN-T conseille d'introduire une nouvelle demande de subsides dès qu'un accord politique aura été conclu.

De nombreuses initiatives ont donc encore été prises. En ce qui concerne l'Allemagne, les positions ont été confirmées. En ce qui concerne les Pays-Bas, le financement fait encore l'objet de discussions. Une conférence ministérielle sera organisée en juin sur le choix des tracés. Il s'agit là d'une compétence de M. Schouppe.

09.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Sous cette législature, nous n'avons enregistré aucun progrès en ce qui concerne l'accord politique avec les Pays-Bas. La ministre doit admettre que la date butoir de 2018 ne pourra plus être respectée. Il est question depuis longtemps de mesures d'accompagnement mais encore une fois, aucun accord n'a été obtenu à ce sujet. Dois-je déduire de cette réponse que le gouvernement jettera le projet du Rhin de fer aux oubliettes si les frais s'avéraient trop élevés?

09.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): C'était le précédent gouvernement qui a évoqué l'examen éventuel du tracé bis. Ce gouvernement a fait l'impossible mais a dû constater à un moment donné que les Pays-Bas et l'Allemagne n'étaient pas disposés à supporter les implications financières du projet. La décision d'examiner le tracé bis a bien sûr eu des répercussions sur le calendrier également.

Le gouvernement d'affaires courantes attache une grande importance au Rhin de fer; s'il s'en désintéressait, nous n'aurions pas décidé de mener l'arbitrage. Nous avons adressé un courrier à Mme Merkel à ce sujet et ce dossier a été évoqué lors de tous les contacts bilatéraux. La liste des travaux d'infrastructure souhaités pour le prochain plan d'investissement s'allonge considérablement. Nous devons évaluer tous les coûts et bénéfices.

09.07 Tanguy Veys (VB): Je ne tiens pas la ministre pour responsable, mais je regrette qu'il n'y ait toujours pas de certitudes dans ce dossier. De nouveaux retards sont enregistrés. D'importantes décisions doivent encore être prises et il faut tenir compte du coût. La ministre continue, à raison, de défendre l'importance du Rhin de fer lors de ses contacts avec les Pays-Bas et l'Allemagne. Les déclarations qui ont fait l'objet de certaines de nos questions aujourd'hui ne sont vraisemblablement pas de nature à faire avancer le dossier.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le vandalisme en série en gare de Luttre" (n° 2030)

10.01 Colette Burgeon (PS): Selon *Le Soir* du 4 janvier, la gare de Luttre serait devenue un guet-apens pour les navetteurs. Les faits de vandalisme y sont récurrents. La police locale de la zone confirme des vols avec effraction dans les véhicules ainsi que des incendies de voiture. Selon la direction des opérations, les patrouilles en uniforme et en civil devraient être renforcées.

Ces faits m'en rappellent d'autres, en gare de La Louvière-Centre, de La Louvière-Sud, de Braine-le-Comte, Soignies et Silly. Ce phénomène récurrent semble se déplacer le long de certaines lignes lorsque la pression policière se fait trop insistante à un endroit bien précis.

Les choses se sont-elles calmées, depuis l'article évoqué? Quels sont les moyens mis en œuvre à la SNCB pour contrer ces agissements? Les équipes de Securail sont-elles mobilisées? La collaboration entre les services de sécurité de la SNCB et la zone de police locale est-elle optimale? Une réfection de la gare et de ses abords est-elle à l'étude?

Est-il exact que seule la voie publique fait partie des attributions de la police locale, tandis que les quais de la

gare restent le domaine de la police fédérale des chemins de fer?

Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour mettre un terme à l'insécurité chronique dans et autour de nos gares?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Tous les incidents suspects peuvent être signalés via le numéro gratuit 0800/30 230 au *Security Operations Center*.

Le planning d'installation des caméras de surveillance à Luttre n'est pas encore déterminé. Suite aux incidents, Securail a intensifié sa présence en gare. À ce jour, toutes les demandes d'assistance émanant du *Security Operations Center* ont été suivies d'interventions policières.

Une réunion s'est tenue le 17 janvier 2011 en vue de planifier les actions adéquates à mener dans la gare de Luttre. Le bâtiment voyageurs de la gare a été entièrement rafraîchi en 2000. En 2005, de nouveaux sanitaires publics et un nouveau guichet ont été installés.

Les abords de la gare ont été transformés en 2004: nouvelle gare d'autobus, parking, trottoirs, parking vélos, etc. Dès 2013, on remplacera la couverture de la gare et les menuiseries extérieures.

La SNCB-Holding étudie la possibilité d'augmenter la capacité du parking voitures, soit en prolongeant le parking actuel à moyen terme (2012-2013), soit en construisant une passerelle vers le terrain côté voie accessoire.

La circulaire Duquesne du 15 avril 2002 répartit les tâches entre les services de police en matière de sécurité ferroviaire. Cette circulaire doit être revue car elle donne lieu à des interprétations sur le terrain. Différentes initiatives ont été prises pour la revoir, mais elles n'ont pas encore abouti.

Le *Corporate Security Service* coordonne les missions de sécurité du Groupe SNCB. Il noue les contacts avec les policiers, les autorités communales et les parquets, pour intégrer la gare dans les plans zonaux de sécurité.

10.03 Colette Burgeon (PS): Il faut faire aboutir la modification de cette circulaire pour que les choses soient claires.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'entretien des voiries au niveau des passages à niveau" (n° 2136)

11.01 Katrin Jadin (MR): Certaines communes soutiennent que l'entretien de la voirie à hauteur des passages à niveau est de la responsabilité de la SNCB et se plaignent de leur état actuel.

La SNCB en est-elle bien responsable, même sur une ligne désaffectée? La propriété de l'assise peut-elle être transférée à la commune lors de la désaffectation d'une voie?

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Ce n'est pas la SNCB, mais Infrabel qui est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, donc également de celle située à hauteur des passages à niveau. Dans l'état actuel des choses, je ne peux confirmer qu'Infrabel est responsable de l'entretien du revêtement routier à hauteur des passages à niveau. Ce point fait l'objet de procédures en cours et la jurisprudence est partagée.

Infrabel estime que l'entretien de la voirie relève du gestionnaire routier, même aux passages à niveau. Toutefois, pour une question de sécurité, il effectue souvent lui-même les travaux. Lorsqu'une ligne est démontée, en vertu du principe de continuité, le gestionnaire de la voirie est responsable de l'entretien de cette portion.

À la connaissance d'Infrabel, il n'existe pas de procédure de transfert de propriété aux administrations communales.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la livraison du matériel ferroviaire annoncée en 2010 et 2011" (n° 2167)

12.01 David Geerts (sp.a): La détérioration de la ponctualité des trains serait liée aux défaillances du matériel ou à la non-livraison de matériel commandé.

Quel matériel ferroviaire devait être livré en 2010 et a effectivement été mis en service? Pourquoi certains types de matériel n'ont-ils pas été livrés à temps ou pas été livrés du tout? Dans quelle mesure le planning relatif à la rénovation du matériel ferroviaire est-il respecté? Quel est le planning pour 2011? Quelles sont les implications budgétaires de la non-livraison?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Une livraison de 60 locomotives de type 18 était prévue en 2010, mais elle n'a pas été effectuée en raison de problèmes techniques dans le cadre de l'obtention de l'homologation. Par ailleurs, 56 voitures de type M6 ont été commandées et livrées. Enfin, 4 automotrices break triples et 44 voitures M5 à deux niveaux ont été rénovées. La SNCB considère que le planning en la matière est en grande partie respecté.

Pour 2011, il était initialement prévu que soient livrées 20 automotrices Desiro et 40 locomotives de type 18. Le planning à ce sujet n'a pas été adapté et les paiements sont liés aux livraisons du matériel.

12.03 David Geerts (sp.a): Le planning relatif à ces 60 locomotives de type 18 était-il trop optimiste au moment de la rédaction du cahier des charges ou des problèmes sont-ils entre-temps apparus lors de l'installation des systèmes TBL1+ et ETCS?

12.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le problème serait principalement lié au système TBL1+.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la création d'emplois dans des entreprises publiques" (n° 2197)

13.01 Kattrin Jadin (MR): J'ai été heureuse de lire, dans une enquête de *Références*, l'annonce du recrutement de 1 500 travailleurs dans des entreprises publiques.

Cependant, le directeur exécutif de Manpower a déclaré être étonné de ces engagements, alors que les autres pays réduisent l'embauche dans les secteurs publics. Que répondez-vous à cette remarque?

Quel est le coût, pour les entreprises publiques, de ce nouveau recrutement? Quelle est la part de nouveaux emplois créés dans ces 1 500 engagements? Quels seront les niveaux de formation des futurs engagés? Toutes les catégories seront-elles concernées?

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Pour Belgacom, le nombre de recrutements envisagés d'ici juin 2011 est de 400; 50 % de ces emplois sont nouvellement créés et 50 % correspondent à des remplacements pour départs. Pour les recrutements, les niveaux de formation sont les suivants: 10 à 15 % de niveau master, 30 à 40 % de niveau bachelier, 40 à 50 % de niveau secondaire supérieur et 5 à 10 % de niveau secondaire inférieur.

La société bpost a pris connaissance des chiffres évoqués par la presse, qui ne proviennent cependant pas de l'entreprise et qu'elle n'est donc pas en mesure de confirmer. Elle continuera à engager du personnel dans les mois et années à venir pour remplir des fonctions vacantes. Les entités commerciales et ICT devraient connaître des engagements nouveaux.

Dans le Groupe SNCB, la pyramide des âges du personnel est telle que, dans les dix années à venir, 50 % des agents partiront à la retraite. Les remplacements donneront lieu, chaque année, au recrutement de 1 500 à 1 800 collaborateurs.

S'agissant quasi intégralement du remplacement de départs naturels, ces recrutements n'impliqueront aucun surcoût. On recrutera surtout des profils techniques A2 et, dans une moindre mesure, des bacheliers et des profils A3, sans compter les universitaires et assimilés.

13.03 Kattrin Jadin (MR): Ces informations méritent d'être diffusées.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la restructuration des centres de tri de bpost" (n° 2348)**
- **Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan stratégique de bpost" (n° 2568)**

La **présidente**: M. Bastin est absent sans s'être fait excuser. Sa question est dès lors supprimée.

14.01 Karin Temmerman (sp.a): Le 24 janvier 2011, bpost a annoncé son nouveau plan stratégique 2011-2015. Il est question dans ce plan d'une vaste réorganisation de l'envoi des lettres et petits paquets postaux. Concrètement, le tri sera davantage centralisé dans les cinq *mail centers* industriels d'Anvers, de Bruxelles, de Charleroi, de Gand et de Liège. Cela implique bien entendu un changement radical des missions du facteur. Bien que cette réorganisation entraînera la création d'emplois dans les *mail centers*, des emplois seront perdus dans les centres locaux essentiellement.

De combien d'emplois s'agit-il? Une grande partie des facteurs continuera à travailler à temps plein, mais qu'en sera-t-il des autres? Recourra-t-on davantage aux facteurs auxiliaires à l'avenir? Seront-ils engagés à temps partiel?

14.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Je ne reviendrai pas sur la réponse que j'ai fournie à ce sujet à MM. Frédéric et Maertens lors des séances plénières des 27 janvier et 17 février. Je constate simplement que le dialogue social a été relancé. Les modalités d'exécution du plan stratégique font à présent l'objet des négociations entre les syndicats et la direction.

Actuellement, ni M. Thijs, ni moi-même ne sommes en mesure de répondre aux questions relatives au contenu concret du plan. Il va de soi que celui-ci comprendra des mesures d'accompagnement, notamment pour les travailleurs âgés. L'attractivité de l'entreprise en tant qu'employeur doit également être préservée. Par ailleurs, chaque niveau doit avoir voix au chapitre.

En tout état de cause, aucun licenciement sec ne sera à déplorer. Il sera demandé au personnel de faire connaître ses préférences concernant d'éventuelles combinaisons d'horaires et la définition du travail. Les responsables étudieront ensuite les options réalisables.

La **présidente**: Nous avons invité M. Thijs pour une audition fin avril, donc après la concertation sociale.

L'incident est clos.

15 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la demande de la SNCB-Holding de pouvoir gérer toutes les gares" (n° 2222)

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Actuellement, les 37 plus grandes gares sont gérées par la SNCB-Holding et une centaine de gares plus petites par la SNCB. Les gares restantes et les arrêts sont gérés par Infrabel.

Est-il exact que la Holding a demandé de pouvoir gérer toutes les gares, comme *La Libre Belgique* l'a écrit le 20 janvier 2011? Cette question s'inscrit-elle dans le cadre de l'exécution du contrat de gestion? La ministre estime-t-elle aussi que les gares doivent être gérées par une seule entreprise? Ne serait-il pas logique que le gestionnaire de l'infrastructure gère aussi les gares?

15.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La SNCB-Holding dément avoir envoyé un courrier, tel qu'il est précisé dans l'article de presse.

Il est ressorti d'une étude que j'avais demandée au consultant Berger en 2008 que des problèmes opérationnels se posent concernant la gestion des gares. Berger proposait de modifier la structure ou de conclure des accords de meilleure qualité et plus clairs. Plusieurs *service level agreements* ont entre-temps été conclus entre les différents gestionnaires, ce qui n'a toutefois pas permis de résoudre tous les problèmes.

Il était également question de la gestion des gares dans la proposition d'adaptation de la structure de la SNCB qui était prête lorsque le gouvernement est tombé. J'estime que ce point devra être abordé lors des négociations pour la formation du nouveau gouvernement, afin que celui-ci puisse prendre un certain nombre de mesures. Bien qu'un ministre d'un gouvernement en affaires courantes soit tenu de faire preuve d'une certaine réserve, je puis vous dire que je suis favorable à une modification de la structure. J'estime que la gestion des gares doit être centralisée.

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Je partage l'analyse de la ministre. Il est toutefois étrange que le quotidien ait publié littéralement le "courrier" du Holding. Il s'agit vraisemblablement d'une des libertés du quatrième pouvoir.

L'incident est clos.

16 Question de M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la zone MTB à la gare de Linkebeek" (n° 2324)

16.01 Damien Thiéry (MR): On plaide depuis des années pour une application de la zone MTB à la gare de Linkebeek, probablement une des seules gares en Belgique où un quai se trouve dans une commune et le deuxième dans une autre (Uccle, en Région bruxelloise).

Dans le cadre d'une politique de mobilité attrayante, il faudrait que la zone MTB couvre les communes limitrophes de la Région, dont Linkebeek. Un projet d'extension de la zone MTB à la gare de Linkebeek est-il en voie d'élaboration? Si oui, dans quel délai et selon quelles modalités? Si non, pour quelle raison?

16.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Le titre de transport MTB est émis par la STIB pour tout déplacement entre deux gares de la zone de Bruxelles (correspondant à la Région de Bruxelles-Capitale). La gare de Linkebeek n'est pas reprise dans l'aire de validité de la zone de Bruxelles. La SNCB n'envisage pas de modifier cette caractéristique du produit.

16.03 Damien Thiéry (MR): Mais une partie de la gare de Linkebeek se trouve sur le territoire bruxellois: le quai n° 1 se situe à Uccle. Il serait intéressant pour les voyageurs qui montent à Linkebeek de profiter de cet abonnement.

16.04 Inge Vervotte, ministre (en français): La SNCB se réfère à la Région de Bruxelles-Capitale. Si des changements ont lieu dans ce domaine, la SNCB suivra. À défaut, elle ne changera pas de point de vue.

16.05 Damien Thiéry (MR): Je ne parle pas d'élargissement de Région, mais actuellement, un des deux quais est situé en Région bruxelloise. La logique voudrait que sur ce quai, on puisse profiter de l'abonnement MTB.

16.06 Inge Vervotte, ministre (en français): Je vérifierai. Si la gare de Linkebeek se trouve dans la Région de Bruxelles-Capitale, je suivrai votre raisonnement. Dans le cas contraire, nous suivrons l'avis de la SNCB, qui applique strictement les limites.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 2325 de M. Thiéry est retirée.

17 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Furnes" (n° 2327)

17.01 Ann Vanheste (sp.a): La gare de Furnes est en chantier depuis quatre ans.

Ce serait un formidable pôle d'attraction pour la ville de Furnes si les travaux étaient terminés.

Où en sont les négociations concernant la vieille gare?

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Avec la ville, De Lijn et les autorités flamandes entre autres, la SNCB-Holding a conclu une convention d'intention quant à la rénovation des abords de la gare de Furnes. Cette convention prévoit 120 places de parking pour les voyageurs, 120 emplacements vélo et 10 emplacements vélomoteur, un site propre pour le tram De Lijn, la cession du bâtiment de la gare à la ville et la construction d'une nouvelle gare qui abritera également des guichets De Lijn. Les négociations sont en cours.

J'ignore si des échéances ont déjà été fixées avec tous les partenaires.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les chemins de fer secondaires" (n° 2328)

18.01 Ann Vanheste (sp.a): Les chemins de fer investissent massivement dans l'élargissement à quatre voies des tronçons du réseau RER mais pas dans le dédoublement des quelques lignes secondaires. En ce qui concerne le Westhoek, il s'agit des lignes ferroviaires Dixmude-Coxyde et Comines-Ypres-Poperinge. De nombreux voyageurs ratent leur correspondance avec le bus ou le tram à cause de retards chroniques.

La SNCB est-elle disposée à investir pour mettre un terme à ce désagrément? Dans quel délai le problème pourrait-il être résolu?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Infrabel investit pour le moment dans l'aménagement de deux à quatre voies des lignes les plus fréquentées, c'est-à-dire en direction de Bruxelles pour la plupart. Cette initiative devrait permettre une amélioration de la régularité des lignes de correspondance. L'infrastructure ferroviaire doit autant que possible être adaptée aux besoins réels du trafic.

Sur les lignes Dixmude-Coxyde et Comines-Poperinge, il ne roule en règle générale qu'un seul train par heure et par direction, auquel s'ajoutent quelques trains supplémentaires aux heures de pointe. Une voie unique suffit donc amplement. Compte tenu du coût des travaux d'infrastructure, la priorité est donnée à l'amélioration de la ponctualité du trafic ferroviaire.

18.03 Ann Vanheste (sp.a): Quasi tous les trains à destination de la côte ont du retard, d'où de longs temps d'attente et de nombreux désagréments.

18.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je comprends. C'est pourquoi il faut s'attaquer aux causes des retards.

L'incident est clos.

19 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train E3619" (n° 2329)

19.01 Ann Vanheste (sp.a): Le train E3619 qui relie La Panne à Bruxelles connaît des retards structurels. De plus, le train du dimanche, beaucoup trop court, ne peut transporter le flux important de voyageurs dont de nombreux étudiants avec leurs bagages.

La SNCB ne peut-elle pas ajouter un train supplémentaire qui, une fois passé la gare de Tielt, s'arrêterait uniquement dans les villes universitaires de Gand, Bruxelles et Louvain? Un train à double étage moderne ne pourrait-il être mis en service?

19.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le train IR 3619 au départ de La Panne à 19 h 58 avec arrivée à Schaerbeek à 22 h 19 est renforcé les dimanches soirs par une automotrice AM96 depuis le 30 janvier 2011, ce qui a permis de doubler le nombre de places. La SNCB continuera cependant à étudier l'offre à l'intention des étudiants et examinera la nécessité de mettre en service un nouveau train d'étudiants.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 2359 de M. Wollants est reportée.

20 Questions jointes de

- **Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le sabotage de trains par un membre du personnel de la SNCB" (n° 2370)**
- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les sabotages de train par un accompagnateur de train" (n° 2379)**

20.01 Maggie De Block (Open Vld): Un accompagnateur de train amoureux est suspecté d'avoir saboté plusieurs trains pour rejoindre plus rapidement son amie, elle-même accompagnatrice de train. Une enquête interne à la police des chemins de fer a été ouverte.

À quelles sanctions cet accompagnateur de train s'expose-t-il?

20.02 Steven Vandeput (N-VA): En amour comme à la guerre, tout est peut-être permis mais il y a quand même des limites.

Quand ce sabotage a-t-il commencé? Combien de cas de sabotage ont-ils été recensés? Comment l'accompagnateur de train concerné a-t-il réussi à s'emparer de la clé qui ouvre les armoires électriques? Comment ce sabotage a-t-il été découvert? Quelle est l'ampleur totale des dégâts subis par la SNCB? Combien de minutes de retard ont-elles résulté de ce sabotage? Quelle sanction cet accompagnateur de train se verra-t-il infliger? Quelles mesures pourriez-vous prendre pour éviter que de tels incidents se produisent?

20.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déposé une plainte auprès de la police des chemins de fer de Namur parce que des commutateurs ont été coupés. Ces faits dateraient de 2010. Un accompagnateur de train a été inculpé. L'enquête pénale étant encore en cours, aucune information plus précise ne peut être fournie concernant ce dossier. La procédure disciplinaire interne a été suspendue jusqu'à ce que l'enquête pénale soit achevée.

Si ces faits peuvent être prouvés, la sanction peut aller jusqu'à la révocation. Le coupable se verra appliquer un traitement identique à celui que se verrait appliquer un tiers contre lequel la SNCB déposerait une plainte afin de lui réclamer une indemnisation pour avoir perturbé le trafic ferroviaire.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Éric Jadot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la gare de Pepinster et des lignes SNCB 44 et 37" (n° 2387)**
- **M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison SNCB IR Liège-Aachen-Hauptbahnhof" (n° 2530)**
- **M. Éric Jadot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du point d'arrêt Verviers-Palais" (n° 2559)**
- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'opportunité d'une meilleure organisation de la liaison Welkenraedt – Liège-Jonfosse en début de journée" (n° 3018)**

La **présidente**: M. Jadot est souffrant.

21.01 André Frédéric (PS): Le train Liège-Aix-la-Chapelle assure la liaison transfrontalière entre la Belgique et l'Allemagne pour le trafic régional et amène aussi les voyageurs de la ligne 37 (ligne de la Vesdre) aux TGV à Liège. Depuis sa création, cette liaison souffre d'une cadence d'un train toutes les deux heures seulement. Mais elle souffre aussi des travaux sur cette ligne. À titre d'exemple, 44 trains ont été supprimés

en novembre entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle pour cette raison. Le 7 février, la première phase des travaux devait prendre fin. Toutefois, au second semestre, de nouveaux travaux sont prévus. Il importe que pour cette nouvelle phase de travaux, on ne supprime plus la partie transfrontalière de la liaison. En effet, cette liaison n'a de justification que si Aix est desservie. S'il faut supprimer occasionnellement une partie de la liaison, c'est entre Verviers et Liège, dans la mesure où, sur ce tronçon, existent d'autres liaisons.

Pourquoi ne pas utiliser la ligne 39 (Welkenraedt-Montzen) pour soulager le trafic sur la ligne 37 pendant les travaux? Des dispositions ont-elles déjà été prises pour la durée des travaux prévus au second semestre?

21.02 Kattrin Jadin (MR): Chaque matin, de nombreux navetteurs prennent le train qui quitte Welkenraedt à 6 h 47 pour arriver à Liège-Jonfosse à 7 h 50. Il faut une heure et trois minutes pour effectuer la liaison! Cela s'explique par une immobilisation du train, durant une dizaine de minutes, en gare de Liège-Guillemins. Pouvons-nous résoudre ce problème en réduisant le temps d'immobilisation à la gare des Guillemins?

21.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La première phase de travaux sur la ligne 37 (de juin 2010 à février 2011) a nécessité un tronçon à voie unique entre Olne et Pepinster. Pendant cette période, certains trains Liège-Aix ont été supprimés. Une deuxième phase de travaux nécessitant aussi un tronçon à voie unique entre Olne et Pepinster (l'autre voie) sera mise en chantier de mi-août à mi-novembre 2011. Sur base de l'expérience de la première phase, la SNCB et Infrabel ont étudié l'adaptation du service pendant cette période, afin de réduire au maximum les désagréments pour la clientèle.

Pour la liaison IRq Liège-Aix, on privilégiera temporairement la desserte vers Aix en limitant certains trains de la liaison Verviers-Central. D'autres mesures seront prises pour une plus grande régularité sur la ligne pendant les travaux. Les voyageurs seront informés des modifications par tous les moyens d'Infrabel.

Comme les conducteurs de Liège ne sont pas initiés à la ligne 39 Welkenraedt-Montzen (trafic marchandises), on ne peut détourner des trains vers cette ligne, d'autant que cela se ferait au détriment de Verviers.

Selon Infrabel et la SNCB, les mesures durant les travaux sont temporaires et, dès la fin de ceux-ci, la situation sera rétablie. En raison des travaux sur la ligne 37 Verviers-Liège, l'horaire du train L a dû être adapté. Ce train arrive plus tôt à Liège-Guillemins et doit stationner pour ne pas entraver la circulation d'autres trains concernés par les travaux de la ligne 37 vers le centre ville.

Ces travaux seront terminés en décembre.

21.04 André Frédéric (PS): On va tirer les conclusions de la première phase des travaux pour ne pas reproduire les mêmes désagréments, mais je pense qu'il s'agit surtout d'un manque d'information. Le problème, pour cette ligne, c'est qu'il y a un sous-investissement, surtout quand on compare avec le matériel utilisé à Aix-la-Chapelle. Il ne faudrait pas qu'à terme, on cesse cette liaison transfrontalière qui me semble essentielle.

21.05 Kattrin Jadin (MR): C'est vrai que le plus important, c'est que les usagers soient mieux informés.

21.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Monsieur Frédéric, la liaison est maintenue et l'utilisation du matériel Desiro est étudiée actuellement.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire à Pepinster" (n° 2412)**
- **M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision entre deux trains à Pepinster" (n° 2531)**
- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire à Pepinster" (n° 3127)**

La **présidente**: M. Veys s'est absenté sans avoir prévenu. Sa question est donc sans objet.

22.01 Steven Vandeput (N-VA): Le 28 janvier 2011, un train IC a percuté un train à l'arrêt à Pepinster. Neuf voyageurs ont été légèrement blessés. L'accident serait dû au mauvais fonctionnement d'un aiguillage. Bien qu'Infrabel en ait été informé il y a plusieurs mois, cet aiguillage n'avait toujours pas été réparé.

La ministre peut-elle fournir un complément d'information sur cet accident?

22.02 André Frédéric (PS): Il y a un mois, une collision entre deux trains s'est produite à la gare de Pepinster (neuf blessés légers). Chose inexplicable, les deux derniers wagons se sont détachés du premier train Ostende-Eupen (avec une centaine de passagers), à l'arrêt dans la gare. Les deux wagons ont, à cause du dénivelé, percuté l'autre train Verviers-Liège (avec 30 passagers), lui aussi à l'arrêt.

Une enquête a été ouverte. Selon les premiers éléments, il semblerait que les deux dernières voitures du train Ostende-Eupen, qui circulait à contre-voie à la suite des travaux à hauteur d'Olné, ont déraillé en franchissant un aiguillage avant de percuter le train à destination de Liège-Palais.

Avez-vous des informations quant aux circonstances précises de cet accident? Ne conviendrait-il pas de revoir l'organisation du trafic sur cette ligne pendant les travaux, tant pour la sécurité que pour la ponctualité?

22.03 Inge Vervotte, ministre (en français): La ligne 37 Liège-Welkenraedt fait l'objet d'une modernisation en profondeur, en vue de la rendre plus performante. Ces travaux très contraignants imposent une réduction de la capacité de la ligne entre Olné et Pepinster par un tronçon à voie unique.

La SNCB, en accord avec Infrabel, a adapté le service des trains sur la ligne 37, en maintenant autant que possible les services de base afin de ne pas trop pénaliser la clientèle. À la suite des difficultés rencontrées, la SNCB a pris des mesures complémentaires, à partir du 15 décembre 2010, pour améliorer la régularité. La première phase des travaux s'est terminée le 4 février 2011.

(En néerlandais) Infrabel et la SNCB ont ouvert une enquête parallèlement à celles de la justice et du SPF Mobilité et Transports. Les circonstances et les causes de l'accident doivent encore être éclaircies. La SNCB et Infrabel collaborent activement avec la justice et le SPF. Tant que les causes ne seront pas connues, nous ne pourrions bien entendu pas prendre de mesures. L'enquête sera clôturée lorsqu'il aura été répondu à toutes les questions.

(En français) L'organisation durant les travaux ne peut en aucun cas avoir un impact négatif en matière de sécurité vu que la circulation est conditionnée par la signalisation. Le respect de la signalisation est toujours prioritaire sur le respect de l'horaire.

(En néerlandais) La SNCB n'est pas toujours responsable des incidents. Les enquêtes en cours devront déterminer ce qui s'est précisément passé. La sécurité reste en tout état de cause la priorité. Des plans de sécurité généraux font partie des priorités du Groupe SNCB.

22.04 Steven Vandeput (N-VA): Alors que la SNCB communique particulièrement rapidement lorsqu'il s'agit de toute une série d'incidents, comme l'évanouissement d'un passager par exemple, elle ne fait, dans ce dossier-ci, pas une seule déclaration pour expliquer qu'il faut du temps pour examiner si l'aiguillage est effectivement en cause. La SNCB a assurément manqué une opportunité de communiquer clairement.

22.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Lorsque de tels incidents se produisent, toutes sortes de rumeurs sont immédiatement diffusées et les journalistes demandent ensuite confirmation aux entreprises ferroviaires ou au ministre. Cette situation est embarrassante. Nous ne pouvons pas nous permettre de faire des déclarations dans un sens ou dans l'autre. Le public a alors l'impression que nous dissimulons des informations. Notre mission est avant tout de collaborer à l'enquête et non d'infirmer ou de confirmer des rumeurs.

22.06 Steven Vandeput (N-VA): Dans pareilles situations, la ministre peut éventuellement lancer une campagne d'information sur la manière dont on mène les enquêtes relatives aux accidents ferroviaires. Une telle campagne peut rassurer le public.

22.07 André Frédéric (PS): À la veille de la remise du rapport de la commission sur la sécurité du rail, il est normal que les usagers s'inquiètent. Il s'est quand même produit un certain nombre d'accidents! Il conviendra de communiquer les conclusions de l'enquête.

J'entends bien les préoccupations sécuritaires d'Infrabel et de la SNCB, mais entre les intentions et les résultats concrets, il reste du chemin à faire.

22.08 Tanguy Veys (VB): La ministre sait-elle de quels systèmes de sécurité sont équipés les deux trains entrés en collision?

22.09 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je peux me renseigner sur ce sujet. En revanche, je ne puis m'exprimer sur les autres points.

22.10 Tanguy Veys (VB): Des mesures spécifiques ont-elles été prises à la suite de cet incident, a-t-on convenu de certains points ou la ministre attend-elle les résultats de l'enquête?

22.11 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Même si l'enquête est en cours, les entreprises ferroviaires assument leurs responsabilités et mettent tout en œuvre pour garantir la sécurité. L'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure restent bien sûr responsables de la sécurité et prennent toutes les mesures qu'elles estiment nécessaires à cet égard. Cependant, pour ne pas influencer l'enquête, aucune déclaration ne peut être faite sur le sujet.

22.12 Tanguy Veys (VB): Il ne serait pas inutile d'entendre un exposé sur le déroulement de ce type d'enquête dans cette commission ou dans le cadre de la commission spéciale "Sécurité du rail".

La **présidente**: La demande peut en être faite à l'occasion des auditions organisées sur le thème de la ponctualité des trains.

22.13 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Ce point relève cependant de la compétence de M. Schouppe.

L'incident est clos.

23 Question de Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Securail et les SDF" (n° 2443)

23.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Quelle est la politique de la SNCB à l'égard des SDF dans les gares, en journée? Quels incidents justifiaient la mobilisation de sept travailleurs pour jeter des SDF dehors? Les défis en matière de mobilité sont nombreux. Nous pouvons nous étonner de ce déploiement de moyens à cette fin.

23.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Le Groupe SNCB a adopté la position suivante: les gares ne font pas partie du réseau d'accueil des sans-abri, mais une certaine tolérance est d'application en période de grand froid, moyennant le respect de certaines conditions.

En journée, les missions édictées par le *Corporate Security Service* s'articulent autour de la prévention, de l'information et de la gestion des incidents.

Le 24 janvier, plusieurs personnes ont été invitées à quitter les installations de la gare lors de la fermeture. En raison d'incidents qui s'étaient produits durant la journée, les services de police et de sécurité ont estimé que toutes les conditions nécessaires à la tolérance quant à leur présence nocturne n'étaient pas remplies. Cela a été consigné dans des procès-verbaux rédigés par Securail et la police de Bruxelles-Capitale/Ixelles.

23.03 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Je suis étonnée que vous nous disiez que la présence de ces personnes n'était pas tolérée pendant la nuit. Il était 14 h 30. Des personnes qui dormaient ont été délogées et n'ont donc pu provoquer d'incidents. Des témoins ont relaté cette attitude plus sévère. Peut-être certains SDF ont-ils posé problème, mais c'est toute la gare qui a été "nettoyée".

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal du 31 janvier 2011" (n° 2444)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la classification des franchissements de signaux" (n° 2455)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal à la hauteur de la gare de Bruxelles-Chapelle" (n° 2463)

24.01 David Geerts (sp.a): La ministre peut-elle fournir des explications complémentaires concernant le franchissement de signal à Bruxelles-Chapelle? Comment cet incident a-t-il été classifié?

24.02 Tanguy Veys (VB): Les voyageurs ont-ils été mis en danger à la suite de cet incident? Quelles étaient les conséquences sur le plan des retards? La procédure prévoit que le conducteur de train doit être remplacé en cas de dépassement d'un signal. Y a-t-il lieu d'évaluer cette procédure? D'autres mesures peuvent-elles être prises?

24.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Infrabel poursuit son enquête à propos du franchissement de signal, le 31 janvier. La sécurité des voyageurs n'a été menacée à aucun moment. Il s'agissait d'un franchissement de signal sans autres conséquences. Le premier point de danger n'a pas été atteint.

À la suite du franchissement de signal, neuf trains ont été supprimés sur l'ensemble de leur trajet et trente-quatre l'ont été sur une partie seulement. Au total, 227 trains ont cumulé 3 523 minutes de retard.

La procédure de remplacement du conducteur de train est une mesure de sécurité préventive qui a été imposée par l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 du secrétaire d'État, M. Schouppe. L'arrêté royal du 16 janvier 2007 définit la catégorisation des franchissements de signal. Une distinction est opérée entre un franchissement de signal par remise intempestive à l'arrêt d'un signal, par retombée intempestive à l'arrêt d'un signal et à la suite d'autres causes.

En plus des conséquences éventuelles, Infrabel note aussi si le premier point de danger a été atteint ou non, ainsi que la distance de dépassement.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 14.

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

01 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "lijn 86 Leuze-Ronse" (nr. 1623)

01.01 Christian Brotcorne (cdH): De burgemeester van Frasnes-Lez-Anvaing heeft onlangs in zijn toenmalige hoedanigheid van federaal parlements lid staatssecretaris Schouppe ondervraagd over de toekomst van de buiten dienst gestelde lijn 86. Hij opperde dat het misschien nuttig zou zijn die lijn opnieuw te openen voor het goederenvervoer tussen Gent en Valenciennes. In zijn antwoord stelde de staatssecretaris dat Infrabel opdracht had gekregen een studie uit te voeren over alle spoorlijnen en hierover verslag diende uit te brengen tegen eind 2010.

Heeft u dit verslag inmiddels ontvangen en zo ja, wat zal er met die lijn gebeuren?

01.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Het gaat over een algemene studie inzake de infrastructuurbehoeften op lange termijn. Die studie werd afgerond tijdens het eerste trimester van 2010. Er zijn meerdere bottlenecks uit naar voren gekomen en er worden diverse oplossingen bestudeerd. In de loop van 2011 zullen er conclusies uit worden getrokken, teneinde de huidige investeringsplannen aan te scherpen en een nieuw investeringsplan voor de periode 2013-2025 op te stellen.

Met die studie werd niet beoogd specifieke gevallen te onderzoeken. Er dient dan ook geen enkele conclusie uit te worden getrokken voor lijn 86.

01.03 Christian Brotcorne (cdH): We zullen dus nog even wachten om eventueel lokale conclusies te kunnen trekken uit een algemene analyse.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de asynchrone stationsklokken van de NMBS" (nr. 1669)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Op 28 november 2010 liepen de stationsklokken in Lier, Herentals, Turnhout en Heist-op-den-Berg de hele dag 5 minuten achter. De stationsklokken worden centraal gestuurd vanuit Brussel, maar er heerst grote verwarring over wie de verantwoordelijkheid draagt.

Welk van de drie spoorbedrijven beheert de tijd? Waarom werd de NMBS in drie bedrijven opgedeeld en werd niet, zoals Europa vroeg, voor een tweeledige structuur gekozen?

02.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): ICTRA, de informaticadienst van de NMBS-Holding beheert de stationsklokken. Als een foute tijdsmelding wordt vastgesteld in een station, wordt ICTRA onmiddellijk ingelicht en worden de reizigers zo goed mogelijk geïnformeerd. De tijd in en bij de stations wordt vanuit een centraal punt aangestuurd door ICTRA. Anomalieën zoals in december 2010 zijn uitzonderlijk.

Er zijn inderdaad coördinatieproblemen tussen de drie entiteiten van de NMBS-Groep. Daarom heb ik eerder al gezegd dat de structuur moet worden geëvalueerd. Ik wilde in het voorjaar van 2010 met een nieuw voorstel komen. Het ongeval in Buizingen en de val van de regering hebben die plannen doorkruist. Een structuur wijzigen kost tijd, dat moet grondig gebeuren. Wat mij betreft mag dit in het volgende regeerakkoord worden opgenomen.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Het is jammer dat die evaluatie niet kan gebeuren.

02.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De evaluatie is er. Zodra ik minister ben geworden, heb ik aan een extern bureau een evaluatie gevraagd. Het dossier ligt klaar. De volgende regering zal politieke keuzes moeten maken.

02.05 Steven Vandeput (N-VA): Daarmee heb ik meteen een antwoord op mijn volgende vraag gekregen.

Ik trek vraag nr. 1717 in.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van de Montzen-lijn met ETCS" (nr. 1770)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): In het tweede tussentijdse rapport van de experts van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid staat dat Infrabel in overleg met de Europese Commissie in 2006 besloten heeft om de lijn Antwerpen-Montzen als eerste uit te rusten met het ETCS-veiligheidssysteem.

Wat is de stand van zaken? In welke fase bevinden de werken zich? In een rapport van het Rekenhof wordt gesproken over 2015 als deadline. Is dat een realistische planning?

03.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De Montzen-route is de verbinding van Antwerpen met Duitsland. De uitrusting van die lijn met ETCS is helemaal niet de eerste prioriteit van Infrabel en is gepland na 2016. De verbinding van Antwerpen met Basel via Luxemburg zal wel prioritair met ETCS worden uitgerust en de werken zijn reeds gestart. De CEO van Infrabel heeft dit uitvoerig toegelicht in de bijzondere commissie van 18 januari.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik zal het nakijken in het rapport.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "overvolle treinen en de veiligheid van de reiziger" (nr. 1820)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het flauwvallen van twee reizigers op een overvolle trein" (nr. 1860)
- de heer Flor Van Noppen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "overvolle treinen" (nr. 2039)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het NMBS-beleid bij overvolle treinen" (nr. 3126)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): In december werden vele treinen afgeschaft, waardoor andere treinen overvol zaten. Dat heeft gevolgen voor het comfort en de veiligheid van de reizigers. Iemand heeft mij gemeld dat een treinbegeleider weigerde te vertrekken omdat de trein te vol zat, maar dat hij van zijn oversten de opdracht kreeg om toch te vertrekken. Een andere reiziger liet weten dat de treinbegeleider reizigers in de bergruimte liet plaatsnemen, hoewel dat volgens hem tegen de regels was.

Kan de treinbegeleider in zulke omstandigheden bepaalde rijtuigen declasseren van eerste naar tweede klasse? Hoe wordt er gecontroleerd of de capaciteit van de staanplaatsen niet overschreden wordt? Mag een treinbegeleider bij overschrijding van het toegestane aantal reizigers de trein toch laten vertrekken? Is de NMBS aansprakelijk voor ongevallen als gevolg van de overschrijding van de maximumcapaciteit? Hoe zit het met de veiligheid van reizigers die in een bergruimte plaatsnemen?

Op 22 december vielen twee reizigers flauw op een overbevolkte trein van Gent naar Brussel. De woordvoerder van de NMBS reageerde dat de reizigers zelf kiezen of zij de risico's van een overvolle trein erbij nemen en dat de treinbegeleiders de passagiers niet kunnen verbieden om toch op te stappen. Bovendien ziet hij af van elke verantwoordelijkheid voor ongevallen als gevolg van overbevolkte treinen en rekent hij op de medereizigers om hulp te bieden bij ongevallen.

Wat vindt de minister ervan dat de woordvoerder elke verantwoordelijkheid afwijst? Wat vindt ze van zijn uitspraken? Is de NMBS verantwoordelijk of niet? Wat moeten reizigers doen die al op de trein zaten voor ze overvol was? Is hun ticket geldig voor de volgende trein als zij afstappen? Is er een compensatie mogelijk voor die reizigers? Wat als zij door de drukte niet meer kunnen afstappen? Hoe kan men de reizigers verbieden om op een overvolle trein te stappen? Het gaat nu maar om een klein incident, maar wat als er paniek uitbreekt in de trein? Zal de NMBS dan nog steeds zeggen dat de verantwoordelijkheid bij de reizigers ligt?

04.02 Flor Van Noppen (N-VA): Ook de trein van Turnhout naar Brussel zit regelmatig overvol. In Lier of Mechelen kan men soms niet meer opstappen en reizigers worden onwel.

Kunnen er extra treinstellen worden ingezet? Is de NMBS aansprakelijk als er iets gebeurt op deze overvolle treinen?

04.03 Tanguy Veys (VB): Op 22 december 2010 vielen twee reizigers flauw op een overvolle trein van Gent naar Brussel. De NMBS-woordvoerder verklaarde dat de reizigers zelf kiezen of ze opstappen op een overvolle trein en dus zelf verantwoordelijk zijn voor de eventuele gevolgen daarvan. Ik vind dat een fout signaal.

Wat zijn de regels voor het maximumaantal reizigers per treinwagon? Hoe wordt dat vastgesteld? Hoe moet er worden opgetreden? Hoe kunnen vervoersbewijzen gecontroleerd worden op een overvolle trein? Hoe reageert de NMBS als er reizigers flauwvallen? Waarom neemt ze haar verantwoordelijkheid niet op? Zijn er cijfers over de capaciteit beschikbaar? Hoe vaak zitten de treinen overvol?

04.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In geval van ernstige overbezetting van rijtuigen tweede klas kan een treinbegeleider een of meerdere rijtuigen eerste klas declasseren. In bepaalde gevallen is het ook

toegestaan dat klanten plaatsnemen in de bagagerijtuigen. De regels daarvoor zijn opgenomen in het handboek van de treinbegeleider. Een treinbegeleider mag vertrekken bij overbezetting, maar moet er rekening mee houden dat de deuren op een veilige manier gesloten kunnen worden en dat hij de vertrekprocedure veilig kan uitvoeren.

De NMBS is wettelijk aansprakelijk voor alle schade veroorzaakt door een ongeval dat in verband staat met de uitoefening van de spoorwegonderneming. De NMBS is echter niet verantwoordelijk als het ongeval veroorzaakt is door omstandigheden die vreemd zijn aan de uitoefening van de taken van de spoorwegonderneming, als het ongeval te wijten is aan de schuld van de reiziger of aan het gedrag van een derde. Reizigers die schade geleden hebben door een overschrijding van de maximumcapaciteit kunnen een schadeclaim indienen. De NMBS zal geval per geval haar aansprakelijkheid vaststellen en een schaderegeling voorstellen.

Reizigers die zich in een trein bevinden die overvol komt te zitten, mogen op de trein blijven. Als klanten door de drukte niet tijdig kunnen afstappen, moeten zij in het volgende station afstappen en aan de treinbegeleider een formulier vragen waarmee zij gratis kunnen terugkeren. Reizigers die wegens de drukte liever afstappen, kunnen met hun treinticket een volgende trein nemen.

Enkel wanneer de treinbegeleider de deuren niet veilig kan sluiten of de vertrekprocedure niet kan uitvoeren, kan hij reizigers de toegang tot de trein verbieden. Als hij daar niet in slaagt, kan hij een beroep doen op de hulpdiensten. Als een treinbegeleider op de hoogte wordt gebracht dat er reizigers flauwgevallen zijn, moet hij zich zo snel mogelijk tot bij hen begeven. Hij kan andere reizigers vragen hun zitplaats voor hen af te staan. In ernstige gevallen kan hij de hulpdiensten oproepen.

Ik heb geen cijfers over het aantal overvolle treinen. De NMBS merkt op dat het om een bijzondere overbezetting ging, omdat de voorgaande trein werd afgeschaft. In het algemeen wordt de bezetting van treinen systematisch opgevolgd en worden eventueel gepaste maatregelen genomen.

De NMBS is ervan op de hoogte dat bepaalde treinen op de verbinding Brussel-Turnhout tijdens de spits druk bezet zijn, vooral vanaf Mechelen. Reizigers uit Turnhout, Herentals en Lier vinden bijna altijd nog een zitplaats. Het is momenteel technisch niet mogelijk om de twee piekurtreinen met meer treinstellen uit te rusten. Vanaf 13 december werd wel de capaciteit van de volgende trein die van Mechelen naar Brussel spoort, verhoogd.

Tijdens de avondspits zijn er minder problemen, omdat die meer gespreid verloopt.

De geplande samenstelling van elke trein houdt rekening met het aantal klanten dat ervan gebruikmaakt. In november en december werd de NMBS echter geconfronteerd met uitzonderlijk veel defect materiaal, waardoor tijdelijk van de geplande treinsamenstelling moest worden afgeweken. Als er niet van de planning wordt afgeweken, is er in principe op alle treinen nog ruimte over.

04.05 Steven Vandeput (N-VA): De procedures werden dus steeds gevolgd. Ik betreur het dat de woordvoerder van de NMBS foute informatie verspreidt, want die komt niet overeen met het antwoord van de minister. Moeten bepaalde procedures niet herbekeken worden?

04.06 Flor Van Noppen (N-VA): In de winter telt de trein van Turnhout naar Brussel tijdens de spitsuren geregeld maar drie treinstellen. Dat zou dan het gevolg zijn van defecte treinstellen. Ik vermoed dat al die defecten veroorzaakt worden door een slecht onderhoud.

04.07 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij dat de uitspraken van de woordvoerder niet overeenkomen met het beleid. Ik laat in het midden of hij slecht geciteerd werd of dat hij misschien te enthousiast was in zijn antwoord. Ik hoop dat er sneller zal kunnen worden ingespeeld op de problematiek van de overvolle treinen en de vele defecte treinstellen. Zeker bij piekurtreinen is de problematiek urgent.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het inzetten van Franstalige postbodes in Vlaanderen" (nr. 1826)

05.01 Bert Maertens (N-VA): Half december 2010 heeft bpost in Zemst Franstalige postbodes ingezet. Nochtans valt bpost onder het toepassingsgebied van de gecoördineerde taalwetten van 18 juli 1966.

In welke mate acht de minister het inzetten van Nederlandsonkundige, Franstalige postbodes in Vlaanderen in overeenstemming met de wetgeving en de verplichtingen die het verlenen van een openbare dienst als de postbedeling met zich meebrengt? Hoe vaak, waar en voor hoelang zette bpost de afgelopen drie jaar dergelijke postbodes in? Het Parlement heeft bpost aangeduid als universele dienstverlener vanaf 1 januari 2011. Welke sancties zijn mogelijk indien bpost deze praktijk blijft toepassen? Zijn er bij bpost initiatieven om de kennis van het Nederlands bij anderstalige postbodes te bevorderen?

05.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Overheidsbedrijven moeten de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken toepassen. bpost verzekert mij dat het hiervoor alle nodige inspanningen levert. Van de personen die uitreiken, wordt verwacht dat zij de taal spreken van de plaats van uitreiking. Dit wordt gestaafd aan de hand van getuigschriften. Ook de tests die bij de sollicitatie worden afgenomen, gebeuren in de desbetreffende taal of talen.

In Vlaams-Brabant en de regio rond Antwerpen verlopen de wervingen moeilijker wegens de vele alternatieven die er voorhanden zijn.

De opleidingscentra van bpost hebben verschillende opleidingspakketten Frans of Nederlands. Vorig jaar hebben 195 personeelsleden een taalcursus gevolgd.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) onderzoekt klachten over de toepassing van de wet. Na onderzoek formuleert de VCT een advies. Dat advies is juridisch niet bindend. Wanneer de overtreder volhardt, kan de VCT naar de rechter stappen of een beroep doen op de Raad van State. In dat geval vraagt zij om nietigheid vast te stellen van alle administratieve handelingen, verordeningen, beschrijvingen, benoemingen, bevorderingen en aanstellingen die zij strijdig acht met de taalwetgeving.

Er werd in de huidige beheersovereenkomst niet voorzien in geldboetes of straffen.

05.03 Bert Maertens (N-VA): Men heeft initiatieven genomen om de taalkennis van de postbodes te verbeteren. Er is een structureel personeelstekort. Het is essentieel voor de dienstverlening dat de postbode de taal van de klant spreekt. bpost moet de taalwetgeving volgen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fraude bij de NMBS-Holding" (nr. 1837)
- de heer **André Frédéric** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een fraudezaak bij de NMBS-Holding" (nr. 1864)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "huiszoeken in het kader van fraude bij de NMBS-Holding" (nr. 2298)

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Eind 2010 lazen we in de pers dat er op 19 december huiszoeken zijn geweest op de hoofdzetel van de NMBS-Holding. Acht mensen zouden zijn voorgeleid bij de onderzoeksrechter voor een fraude met facturen voor schoonmaakopdrachten.

Hoe worden de leveringen en diensten aan de Holding precies gecontroleerd? Hoe was het raamcontract opgesteld en hoeveel beslissingsniveaus waren daarbij betrokken? Wat is de stand van zaken van het interne administratieve onderzoek?

06.02 André Frédéric (PS): In het kader van een onderzoek naar corruptie in verband met aanbestedingsdossiers voor het onderhoud en de antiroestbehandeling van stationsgebouwen heeft de onderzoeksrechter in Dendermonde een arrestatiebevel tegen vier personen uitgevaardigd.

Hoe heeft de NMBS-Holding op deze ernstige feiten gereageerd? Heeft zij zich burgerlijke partij gesteld?

Beschikt u over het verslag met betrekking tot de interne procedures voor het toekennen van contracten? Bent u van plan om in dit verband bijkomende procedures op te leggen?

06.03 Tanguy Veys (VB): Er was niet alleen een huiszoeking bij de NMBS-Holding, maar ook in een boekhoudkantoor in Waasmunster en in vier bedrijven. Het zou gaan om een totaalbedrag van 200.000 euro. Er is sprake van buitenlandse schijnvennootschappen en fictieve facturatie. Men zou toch mogen verwachten dat de NMBS in staat is om een fraude van 200.000 euro op te merken. De minister heeft naar aanleiding van deze zaak een rapport opgevraagd over de aanbestedingsprocedures bij de NMBS.

Heeft ze dat al ontvangen? Wat zijn de conclusies en welke maatregelen worden overwogen?

06.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In de maand november heeft de NMBS-Holding onregelmatigheden vastgesteld bij het beheer van de uitvoering van bepaalde openbare aanbestedingen. Het ging over opdrachten in verband met het verwijderen van ijzeroxideafzetting in een aantal stations en het aanbrengen van een preventieve beschermingslaag.

(Frans) Naar aanleiding hiervan heeft de dienst Interne Audit een administratief onderzoek opgestart.

(Nederlands) De persoon die mogelijk bij die onregelmatigheden betrokken is, werd begin december preventief van zijn verantwoordelijkheden ontheven. Op 20 december 2010 vond onder meer bij de NMBS-Holding een huiszoeking plaats.

(Frans) De onregelmatigheden die door de interne audit van de NMBS-Holding aan het licht werden gebracht, waren eveneens terug te vinden in de conclusies van een onderzoek dat door de gerechtelijke politie werd uitgevoerd.

(Nederlands) Het perscommuniqué van het parket van Dendermonde van 22 december 2010 berichtte dat vier personen onder aanhoudingsmandaat werden gesteld, waaronder het eerder vermelde personeelslid van de NMBS dat preventief geschorst was. Namens de NMBS-Holding werd een klacht ingediend met burgerlijke partijstelling.

Er is ook gevraagd om bijzondere aandacht bij de afhandeling van de lopende procedures voor kuiswerkzaamheden, om een uitgebreid feitenrelaas over de opdrachten en het toegepaste kwalificatiesysteem, en om een lijst en de details van alle opdrachten met betrekking tot het bestrijden van ijzeroxideafzetting. Er is tevens een analyse gevraagd van de bestaande procedures voor de gunning van overheidsopdrachten, met adviezen ter verbetering.

(Frans) Het was de bedoeling eerst verslag uit te brengen aan het auditcomité van afgelopen donderdag, en daarna aan de raad van bestuur.

(Nederlands) Bij het uitkomen van de feiten heb ik een rapport gevraagd aan de NMBS-Holding over de interne procedures voor marktconsultatie, dat ik zal ontvangen na de goedkeuring door de beheersinstanties van de Holding.

(Frans) De NMBS-Holding bereidt de burgerlijkepartijstelling voor, wat een grondig onderzoek vereist. Het geheel van de feiten wordt thans onderzocht. Op het eerste gezicht is dit, gezien de omvang van de fraude, een complex dossier. De NMBS zal zich eerlang burgerlijke partij stellen bij de onderzoeksrechter. De NMBS-Holding zal de rechthebbenden vergoeden.

06.05 Steven Vandeput (N-VA): Moet ik begrijpen dat de huidige procedures volkomen onduidelijk zijn? Zouden zich nog meer problemen kunnen voordoen? Ik hoop in elk geval dat de minister het rapport met daarin ook de oplossingen zeer snel zal ontvangen.

06.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Er bestaat momenteel wel degelijk een procedure en externe consultants werden ingeschakeld om die objectief te analyseren.

06.07 André Frédéric (PS): Het zou interessant zijn om ter informatie te kunnen kennismaken van dat auditrapport, zodra de bevoegde organen van de NMBS het goedgekeurd hebben.

06.08 Tanguy Veys (VB): De minister geeft aan dat ze heeft gereageerd op de juiste manier. Gelukkig is de NMBS zelf de fraude op het spoor gekomen. Misschien moeten de procedures zodanig worden aangepast dat men dergelijke praktijken sneller kan ontdekken of ze zelfs onmogelijk kan maken. Ik betreur het wel dat de minister het rapport nog altijd niet heeft ontvangen, wat de indruk wekt dat er eigenlijk geen geldende procedure was.

06.09 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De drie CEO's van de NMBS hebben me te kennen gegeven dat men mij een volledig rapport wil overhandigen, na validering door de consultants en goedkeuring door de raad van bestuur, en samen met de aanbevelingen.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de compensatiestop voor langdurige vertragingen in het treinverkeer" (nr. 1839)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het afschaffen van de compensaties en het winterplan bij de NMBS" (nr. 1847)
- de heer Franco Seminara aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beslissing om geen compensatie toe te kennen voor de treinvertragingen van meer dan 60 minuten wegens de weersomstandigheden tussen 18 en 30 december 2010" (nr. 2906)

07.01 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS heeft meegedeeld dat van 18 december 2010 tot 30 december 2010 geen compensaties meer werden toegekend voor langdurige vertragingen omdat de ongunstige weersomstandigheden als een geval van overmacht beschouwd werden. De minister heeft zelf in de pers verklaard dat de NMBS-Groep pannes efficiënter zou moeten kunnen aanpakken en mobiele sneeuwpluigen zou moeten inzetten. Bovendien lijkt gedurende 12 dagen te blijven spreken van overmacht ons lang.

Wat is het standpunt van de minister? Worden er voor herhaaldelijke vertragingen wel nog compensaties toegekend vanaf 18 december 2010? Wat gebeurt er met vertragingen die niet te wijten zijn aan het winterweer? Welke van de drie vennootschappen is verantwoordelijk voor het compensatiesysteem via waardebonnen? Op welke manier wordt de NMBS daarvoor gecompenseerd door Infrabel of anderen?

07.02 David Geerts (sp.a): Zowel in januari 2009 als in januari 2010 hebben wij vragen gesteld over het winterweer.

Is er voor dit jaar opnieuw een winterplan opgesteld? Welke maatregelen omvatte het? Wat was de kostprijs? Hoeveel treinen werden er effectief afgeschaft door de extreme koude? Hoeveel treinen hadden een vertraging van meer dan 5,59 minuten? Waarom werd de compensatieregeling met terugwerkende kracht afgeschaft?

07.03 Franco Seminara (PS): Kan men het over 'uitzonderlijke' klimaatomstandigheden hebben als deze meer dan een week duren? Is die kwalificatie geheel voor rekening van de NMBS of is ze gebaseerd op de expertise van een meteorologisch instituut zoals het KMI? Heeft de NMBS niet al te snel het argument van de overmacht aangevoerd om de afschaffing van de compensatieregeling te rechtvaardigen? Is het mogelijk dat er in de toekomst nog dergelijke beslissingen worden genomen, gelet op de wisselvalligheid van het weer in ons land?

07.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Anders dan in sommige andere landen roept men in België de reizigers op om de trein te nemen wanneer de weersomstandigheden moeilijk zijn. Als men de resultaten vergelijkt met de ons omringende landen, zijn we op een goede manier door deze moeilijke periode geraakt. Toch moeten we blijven evolueren.

Er bestaat al heel wat jaren een winterplan. Het beschrijft de maatregelen die op voorhand en in real time moeten worden genomen bij winterweer. Het wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van voorgaande ervaringen en houdt rekening met de gewijzigde treindienst, de ingezette middelen en de gewijzigde situatie van de infrastructuur.

In de commissievergadering van 17 november 2010 heb ik de maatregelen van dit winterplan uitvoerig uitgelegd. Het winterplan vergt 70 tot 80 manprestaties per dag. Infrabel beschikt momenteel niet over alle informatie om de kosten te berekenen naar aanleiding van de winterse omstandigheden.

De interventieploegen worden ingezet wanneer de weersomstandigheden dat vereisen. De kosten kunnen pas daarna worden berekend.

Het is onbegonnen werk om exact te bepalen welke vertragingen of afschaffingen rechtstreeks of onrechtstreeks het gevolg waren van het recente extreme winterweer. Het spoorverkeer ondervond net als het weg- en luchtverkeer meer hinder dan andere jaren. Sommige personeelsleden geraakten bijvoorbeeld niet tijdig op de plaats van de dienstaanvang door problemen op de weg.

Het algemene stiptheidscijfer, zonder neutralisatie van vertragingen door overmacht of grote werven, bedroeg in december 2010 76,9 procent. Dat was 84,7 procent in december 2009.

In december 2010 werden 1.949 treinen over een gedeelte van het parcours afgeschaft en 1.487 over het volledige parcours. In december 2009 waren dit er respectievelijk 1.447 en 936.

Het compensatiesysteem uit artikel 33 van het beheerscontract voorziet erin dat de notie 'overmacht' kan worden ingeroepen bij extreme weersomstandigheden. Dit kan echter volgens de met de NMBS afgesproken uitvoeringsbepalingen enkel voor langdurige vertragingen van minstens een uur.

(Frans) Niettemin hadden we op sommige dagen te maken met uitzonderlijke weersomstandigheden. Voor die dagen (of dagdelen) werd er uitgegaan van overmacht.

(Nederlands) Ondanks de extreme weersomstandigheden bleven de treinen rijden volgens een aangepaste dienstregeling met aanzienlijke vertragingen. Soms werden treinen afgeschaft.

(Frans) Net als u was ik verwonderd over de eenzijdige beslissing van de NMBS om de compensaties voor de vertragingen van meer dan 60 minuten die veroorzaakt werden door uitzonderlijke weersomstandigheden af te schaffen. De FOD Mobiliteit en Vervoer was hier evenmin van op de hoogte.

De FOD heeft de NMBS vervolgens gevraagd om in de toekomst op zijn minst op de hoogte te worden gebracht van dit soort beslissingen. Een andere mogelijkheid bestaat erin gebruik te maken van een beoordeling van het KMI.

In december heb ik nadrukkelijk gevraagd dat de NMBS elk compensatieverzoek individueel zou behandelen. De spoorwegmaatschappij heeft me geantwoord dat elke klacht op die manier wordt behandeld.

(Nederlands) Dit geldt ook voor het nakomen van de toch wel duidelijke kwalificaties van de beheersovereenkomst. Compensaties worden nog toegekend voor minimum 20 vertragingen van minstens 15 minuten of minimum 10 vertragingen van minstens 30 minuten binnen 6 maanden. De compensatiestop gold tijdelijk, van 18 tot en met 30 december. Langdurige vertragingen die niet het gevolg zijn van het winterweer, werden gecompenseerd volgens de eerder aangehaalde bepalingen. Er werd beslist om de compensatiebedragen niet te factureren aan Infrabel of aan derden voor de vertragingen die door hen werden veroorzaakt.

07.05 Franco Seminara (PS): Gezien hetgeen we de voorbije winter meegemaakt hebben, hoop ik dat het winterplan opnieuw gewijzigd zal worden.

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Ik deel ten volle de visie van de minister op niet-terugbetalingen en dergelijke. Ik heb hier een e-mail van dinsdag 1 februari 2011, om 14.22 uur, met als aanhef: "Dit bericht is een automatische ontvangstmelding met een algemene mededeling dat er van 18 tot 30 december niet wordt uitbetaald." Als de FOD Mobiliteit zijn goedkeuring niet heeft gegeven voor die specifieke gevallen van overmacht, is de invoering van een compensatiestop dan wel geldig?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1848 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

08 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overdracht van activa van de NMBS-Holding aan Infrabel" (nr. 1862)

08.01 Steven Vandeput (N-VA): In het *Belgisch Staatsblad* van 22 december 2010 verschijnt een KB waarbij Infrabel wordt gemachtigd nieuwe aandelen uit te geven. Het gaat om de uitgifte van 35.963 nieuwe aandelen, die een kapitaal van 29.075.287,14 euro vertegenwoordigen en die worden toegekend aan de NMBS-Holding ter vergoeding van een inbreng van activa in natura.

Welke activa worden overgedragen aan Infrabel? Wat is de motivatie voor die overdracht? Hoe groot zal de participatie van de NMBS-Holding in Infrabel zijn na deze operatie? Welke participaties heeft de NMBS-Holding nog in andere bedrijven?

08.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De activa die worden overgedragen aan Infrabel, zijn de investeringen voor de modernisering van de zogenaamde As 3 of de spoorverbinding Brussel-Luxemburg. Het gaat om installaties van bovenleidingen, burgerlijke bouwkunde, gebouwen, seininrichtingen, sporen en perrons met een globale waarde van 29.075.287,14 euro.

De motivatie van die overdracht is te vinden in een beslissing van het Overlegcomité van 7 december 2005 betreffende de uitvoering van enkele prioritaire spoorweginvesteringen via een prefinanciering. Die prefinanciering gebeurt door de NMBS-Holding via een speciaal daartoe opgericht *Special Purpose Vehicle*, waarbij het Gewest bijdraagt in de prefinancieringskosten. De afspraken werden geconcretiseerd in de overeenkomst van 5 december 2006. Voor de beëindigde werken gebeurt er sinds 2008 jaarlijks een inbreng in natura door de NMBS-Holding bij Infrabel, tegen de uitgifte van aandelen van de laatste partij.

Na de inbreng in natura van december 2010, met uitgifte van 35.963 aandelen, participeert de NMBS-Holding voor 93,61 procent in het kapitaal van Infrabel. De NMBS-Holding heeft participaties in al haar dochterondernemingen, waaronder de NMBS en Infrabel. Die informatie is publiek beschikbaar in het jaarverslag van de NMBS-Holding voor het jaar 2009 op pagina 63.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 1885 en 1886 van mevrouw Rutten zijn ingetrokken.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen van de Duitse federale staatssecretaris van Verkeer over de IJzeren Rijn" (nr. 2012)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente berichtgeving dat Duitsland de reactivering van de IJzeren Rijn niet zal uitvoeren" (nr. 2021)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 2025)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen van de Duitse staatssecretaris voor Verkeer over de IJzeren Rijn" (nr. 3125)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): De Duitse staatssecretaris voor Verkeer, Ferlemann, heeft de IJzeren Rijn onlangs nog dood verklaard voor de komende twintig jaar. De Duitse regering zou het traject Venlo-Mönchengladbach willen opwaarderen, in plaats van het traject Roermond-Mönchengladbach opnieuw in gebruik te nemen. Ook Nederland stond nooit echt enthousiast achter een reactivering van de IJzeren Rijn.

Hebben contacten met de Duitse regering de minister iets wijzer gemaakt in verband met een vooruitgang in dit dossier? Hoe moeten we de uitspraak van de heer Ferlemann interpreteren? Welke stappen zullen de minister of de regering nog zetten in dit dossier?

09.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): In hoeverre zijn de berichten over de verklaringen van de Duitse staatssecretaris Ferlemann rechtgezet? Kan de minister ons duidelijkheid verschaffen over het Duitse standpunt?

Meer dan twee maanden geleden is er een overleg geweest over zogenaamde flankerende en milderende maatregelen tussen Infrabel, de Intercommunale van de Kempen (IOK) en de administratie, in aanwezigheid van kabinetsmedewerkers van de minister. Wat waren daarvan de resultaten? Zal de regering in de nabije toekomst opnieuw meer aandacht besteden aan de IJzeren Rijn?

09.03 Tanguy Veys (VB): Er bestaat onduidelijkheid over de context waarin de Duitse staatssecretaris zijn uitspraak heeft gedaan en wat hij precies heeft bedoeld. De minister zou moeten meedelen welke maatregelen werden genomen sinds die uitspraken met betrekking tot de huidige beleidsvisie.

Zijn er sindsdien bijstellingen geweest van het project of behoudt men de strakke timing van 2015 en ten laatste 2018?

09.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb hierover geen contacten met de Duitse staatssecretaris Ferlemann gehad. De aanleiding van de berichten zou een gesprek geweest zijn tussen de heer Ferlemann en enkele parlementsleden uit Noordrijn-Westfalen over de verbinding Venlo-Kaldenkirchen. Die werd niet positief geëvalueerd. In dit gesprek werd opgeworpen dat de baan Venlo-Kaldenkirchen nog verder aan betekenis zou inboeten, indien de IJzeren Rijn weer in gebruik zou komen.

Na contacten tussen de Belgische en de Duitse administratie via onze ambassade in Berlijn, blijkt dat de IJzeren Rijn wel degelijk nog voorkomt in het *Bedarfsplan Schiene* dat aan het Duitse Parlement werd voorgelegd. Hieruit is nogmaals de voorkeur gebleken van het Duitse verkeersministerie voor het historische tracé op basis van een kosten-batenanalyse, die in opdracht van de Duitse overheid werd gerealiseerd. De A52-variant wordt daarin afgewezen.

De Deutsche Bahn heeft de budgettaire middelen beschikbaar om op het historische tracé werken uit te voeren en om te moderniseren. Zij kan dit op eigen initiatief. Zij hoeft daarvoor Noordrijn-Westfalen niet te consulteren. Bij de A52-variant moet Noordrijn-Westfalen evenwel in elk stadium uitgebreid geconsulteerd worden. Indien de discussie over de IJzeren Rijn weer zal opstarten, zal Berlijn het debat over de alternatieve A52-route niet meer willen voeren, vermits de keuze voor het historische tracé vastligt.

De eerste minister heeft op 27 december 2010 hierover een schrijven gericht aan mevrouw Merkel. In haar antwoord herbevestigt mevrouw Merkel de zaken zoals ik ze hier formuleer. Zij onderschrijft het belang van het historische tracé voor zowel België als Berlijn.

Op 2 juni 2010 presenteerde de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) de resultaten van de studie *Voorwaardenscheppend Kader Ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen* bij Infrabel in aanwezigheid van vertegenwoordigers van mijn administratie en mijn beleidscel. Er werd overeengekomen een vervolgvergadering te organiseren om de voorgestelde milderende maatregelen verder te bespreken en hun technische en financiële haalbaarheid te toetsen.

Normaal wordt het pas in kaart gebracht als er al flankerende maatregelen in de planning werden vastgelegd. Hier hebben we vooral kunnen rekenen op de goodwill van Infrabel, dat zich vooraf al geëngageerd heeft. Iedereen is bereid om dit project te realiseren en voor een draagvlak te zorgen in de Kempen en in Limburg, waar de burgemeesters ook een eisenpakket hebben. Ik heb hen op mijn kabinet ontvangen, maar wij moeten ook rekening houden met het kostenplaatje.

Ik heb aan de FOD Mobiliteit gevraagd om een overzicht op te stellen van alle bekende voorstellen van de Belgische gemeenten langs de IJzeren Rijn aan de hand van de resultaten van de IOK-studie en de contacten met de gemeenten. Aan Infrabel werd gevraagd om het overzicht verder aan te vullen, de kosten ervan te ramen en ze te beoordelen op hun haalbaarheid. Deze analyse werd aan het onderzoeksbureau voorgesteld op 13 december, dat ze zal bestuderen. Bepaalde knelpunten moeten worden aangepakt, zoals de problematiek van de overwegen.

De crisis had uiteraard ook invloed op de havenactiviteit, maar dat mag geen reden zijn om de heringebruikname van de IJzeren Rijn uit te stellen. Ondertussen is de handel opnieuw toegenomen en de IJzeren Rijn is van strategisch belang voor onze havens.

De inwerkingtreding van de Europese verordening inzake het Europese spoorweginet voor concurrerend

goederenvervoer en de ministerverklaring van Rotterdam op 14 juni 2010 werpen een nieuw licht op de IJzeren Rijn. In het voorjaar van 2011 is er in Antwerpen een ministerconferentie gepland.

De IJzeren Rijn wordt voor ons land de hoofdroute voor de treinverbinding naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Er kan pas een doorbraak zijn als er een politiek akkoord is tussen de betrokken landen over het kostenplaatje. Een regering van lopende zaken kan daarin geen beslissing nemen. De geplande ingebruikname tegen 2018 zal herbekeken moeten worden.

De volgende regering zal moeten nagaan welke middelen zij ter beschikking kan stellen voor het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. De voorstellen over de spoorwegveiligheid brengen ook kosten met zich mee.

Tijdens de overlegvergadering van 14 december tussen Infrabel, de FOD Mobiliteit, de Europese Commissie en het TEN-T-agentschap, werden de drie Belgische infrastructuurprojecten die door Europa gesubsidieerd worden, besproken, met name Eurocaprail, Diabolo en de IJzeren Rijn. Voor deze projecten werd respectievelijk een vermindering van 8,9 miljoen euro, 80.000 euro en 4,45 miljoen euro vastgelegd. De vermindering voor de IJzeren Rijn is het gevolg van het ontbreken van een akkoord tussen Nederland en België over de kostenverdeling en de vertraging die het project heeft opgelopen. Het TEN-T-agentschap benadrukte dat een verlenging tot 2015 een gunst is, waardoor ons land voor Eurocaprail en Diabolo op 10 miljoen euro extra kan rekenen. De projecten die de Europese steun niet effectief gebruiken, moeten ze afstaan aan andere projecten die wel de planning volgen. Door de vertraging worden de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn niet verlengd. Het TEN-T-agentschap adviseert om een nieuwe subsidieaanvraag in te dienen zodra er een politiek akkoord is.

Er zijn dus nog heel wat initiatieven genomen. De standpunten met betrekking tot Duitsland werden bevestigd. Met Nederland is er nog discussie over de financiering. In juni zal er een ministerconferentie plaatsvinden over de tracékeuzes. Dat is een bevoegdheid van staatssecretaris Schouppe.

09.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): In deze regeerperiode zijn wij geen stap verder gekomen in het politiek akkoord met Nederland. De minister moet toegeven dat 2018 niet meer haalbaar is. Over de flankerende maatregelen wordt al lang gesproken, maar ook daarover is nog geen akkoord. Moet ik uit dit antwoord afleiden dat de regering de IJzeren Rijn zal begraven als de kosten te hoog oplopen?

09.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het was de vorige regering die een opening heeft gemaakt om het alternatieve tracé te onderzoeken. Deze regering heeft al het mogelijke gedaan, maar heeft op een gegeven ogenblik moeten vaststellen dat er in Nederland en Duitsland geen bereidheid was om de financiële gevolgen te dragen. De beslissing om het alternatief te onderzoeken, heeft natuurlijk ook gevolgen gehad voor de timing.

De regering van lopende zaken hecht alle belang aan de IJzeren Rijn, anders zouden wij niet besloten hebben om de arbitrage uit te voeren. Wij hebben hierover mevrouw Merkel aangeschreven en in alle bilaterale contacten hebben wij dit dossier ter sprake gebracht. Het verlanglijstje van infrastructuurwerken voor het volgende investeringsplan is serieus aan het oplopen. We moeten alle kosten en baten evalueren.

09.07 Tanguy Veys (VB): Ik zeg niet dat het de verantwoordelijkheid van de minister is, maar ik betreur het wel dat er in dit dossier nog altijd geen zekerheid bestaat. Opnieuw zijn er vertragingen. Er moeten nog belangrijke beslissingen worden genomen en er moet rekening worden gehouden met het kostenplaatje. De minister blijft het belang van de IJzeren Rijn verdedigen in contacten met Nederland en Duitsland en dat moet ze ook doen. De uitspraken waarover we vandaag vragen gesteld hebben, doen het dossier zeker geen goed.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het recurrente vandalisme in het station Luttre" (nr. 2030)

10.01 Colette Burgeon (PS): Volgens de krant *Le Soir* van 4 januari voelen de reizigers zich niet langer veilig in het station Luttre. Vandalisme is er schering en inslag. Volgens de lokale politiediensten is er sprake

van inbraken en brandstichtingen in wagens. Volgens de directie van de Operaties zou er meer moeten worden gepatrouilleerd, door agenten in uniform en in burger.

Deze feiten roepen herinneringen op aan vergelijkbare problemen in de stations La Louvière-Centrum, La Louvière-Zuid, 's Gravenbrakel, Zinnik en Opzullik. Men krijgt de indruk dat deze weerkerende problemen zich langsheen bepaalde lijnen verplaatsen, wanneer de politie op een bepaalde plaats nadrukkelijker optreedt.

Is de rust teruggekeerd sinds de publicatie van het hogervermelde artikel? Welke middelen zet de NMBS in om dergelijke baldadigheden tegen te gaan? Worden de Securailteams ingezet? Verloopt de samenwerking tussen de NMBS-veiligheidsdiensten en de lokale politiezone optimaal? Is er een studie aan de gang over renovatiewerken in het station en in de stationsomgeving?

Klopt het dat de lokale politie enkel bevoegd is voor de openbare weg, en dat enkel de spoorwegpolitie mag optreden op de perrons?

Welke maatregelen plant de NMBS om een einde te maken aan de chronische onveiligheid in en om onze stations?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Alle verdachte incidenten kunnen gemeld worden via het gratis nummer 0800/30 230 van het Security Operations Center.

Er werd nog geen planning opgemaakt voor de installatie van bewakingscamera's in Luttre. Na de incidenten heeft Securail het toezicht in het station verscherpt. Tot dusver werd er politieversteking uitgestuurd na elk verzoek om bijstand van het Security Operations Center.

Op 17 januari 2011 vond er een vergadering plaats met het oog op het inplannen van de acties die noodzakelijk zijn in het station Luttre. Het reizigersgedeelte van het stationsgebouw werd in 2000 volledig opgeknapt. In 2005 werden de openbare toiletten vernieuwd en werd er een nieuw loket geopend.

De omgeving van het station werd aangepakt in 2004: nieuw busstation, parking, voetpaden, fietsenstalling enz. Vanaf 2013 worden de dakbedekking van het station en het buitenschrijnwerk vervangen.

De NMBS-Holding bekijkt of het mogelijk is om de capaciteit van de autoparking te verhogen door de bestaande parking op middellange termijn (2012-2013) uit te breiden of door een loopbrug te bouwen naar het terrein langs het zijspoor.

De taken inzake spoorwegveiligheid worden onder de politiediensten verdeeld op basis van de omzendbrief Duquesne van 15 april 2002. Deze omzendbrief moet worden herbekeken, want hij geeft in de praktijk aanleiding tot uiteenlopende interpretaties. Daartoe werden er al verscheidene initiatieven genomen, maar zij hebben nog niet tot resultaten geleid.

De Corporate Security Service coördineert de veiligheidsopdrachten van de NMBS-Groep. De dienst verzorgt de contacten met de politie, de gemeentelijke overheden en de parketten, zodat de stations worden opgenomen in de zonale veiligheidsplannen.

10.03 **Colette Burgeon** (PS): Er moet werk worden gemaakt van de aanpassing van die omzendbrief, zodat de zaken duidelijk zijn.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het wegonderhoud aan de overwegen" (nr. 2136)**

11.01 **Katrin Jadin** (MR): Sommige gemeenten doen hun beklag over de huidige staat van de overwegen. Zij stellen dat de NMBS verantwoordelijk is voor het onderhoud van de weg ter hoogte van de overwegen.

Is dat zo, ook voor een buiten dienst gestelde spoorlijn? Kan de eigendom van de spoorbedding

overgedragen worden aan de gemeente, indien een spoor buiten gebruik gesteld wordt?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Niet de NMBS maar Infrabel beheert de spoorinfrastructuur en dus ook de overwegen. Momenteel kan ik niet bevestigen of Infrabel verantwoordelijk is voor het onderhoud van het wegdek aan de overwegen. Daarover zijn er gerechtelijke procedures aan de gang en de rechtspraak is niet eensluidend.

Infrabel is van mening dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor het onderhoud van het wegnnet, zelfs ter hoogte van spoorwegovergangen. Maar uit veiligheidsoverwegingen voert Infrabel dikwijls zelf de nodige werken uit. Als een lijn wordt ontmanteld, is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van het stuk weg aan de vroegere spoorwegovergang, en wel op grond van het continuïteitsbeginsel.

Infrabel heeft geen kennis van een of andere procedure met betrekking tot de eigendomsoverdracht aan de gemeentebesturen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de levering van het aangekondigde treinmateriaal in 2010 en 2011" (nr. 2167)

12.01 **David Geerts** (sp.a): De verminderde stiptheid van de treinen zou te maken hebben met defect materieel of met materieel dat nog niet geleverd werd.

Welk treinmaterieel was bedoeld voor 2010 en werd ook effectief in gebruik genomen? Waarom werd bepaald materieel niet of niet tijdig geleverd? In welke mate loopt de reële renovatie van treinmateriaal gelijk met de planning? Wat is de planning voor 2011? Wat zijn de budgettaire implicaties van niet-levering?

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): In 2010 was er een levering gepland van 60 locomotieven van het type 18. Die werden niet geleverd wegens technische problemen bij het bekomen van de homologatie. Daarnaast werden er 56 rijkstrijtuigen van het type M6 besteld, die alle geleverd werden. Er werden 4 drieledige motorrijtuigen break en 44 dubbeldeksrijtuigen M5 gerenoveerd. Dit komt volgens de NMBS grotendeels overeen met de planning.

Voor 2011 werd initieel in de levering van 20 Desiro-motortoestellen en 40 locomotieven van het type 18 voorzien. De planning hiervan werd niet bijgesteld en de betalingen zijn gebonden aan de leveringen van het materieel.

12.03 **David Geerts** (sp.a): Was de planning voor die 60 locomotieven van het type 18 te optimistisch toen het lastenboek werd opgesteld of zijn er onderweg problemen opgedoken bijvoorbeeld bij het aanbrengen van TBL1+ en ETCS?

12.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het zou voornamelijk te maken hebben met TBL1+.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het creëren van werkgelegenheid bij overheidsbedrijven" (nr. 2197)

13.01 **Katrin Jadin** (MR): Tot mijn tevredenheid las ik in een onderzoek van *Références* dat de overheidsbedrijven 1.500 werknemers zullen aanwerven.

De uitvoerend directeur van Manpower liet weten verbaasd te zijn over deze aanwervingen, want in andere landen krimpt het aantal banen in de overheidssector. Wat vindt u van deze opmerking?

Hoeveel kosten deze nieuwe aanwervingen de overheidsbedrijven? Hoeveel van deze 1.500 indienstnemingingen zijn nieuwe jobs? Welk opleidingsniveau moeten de toekomstige werknemers hebben? Hebben de aanwervingen op alle categorieën betrekking?

13.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Bij Belgacom zullen er tegen juni 2011 400 mensen in dienst worden genomen. De helft daarvan zijn nieuwe banen, de andere helft vervangingen. De opleidingsniveaus zijn de volgende: 10 à 15 procent master, 30 à 40 procent bachelor, 40 à 50 procent hoger secundair onderwijs en 5 à 10 procent lager secundair onderwijs.

Het postbedrijf bpost heeft kennis genomen van de cijfers die in de pers werden bekendgemaakt, maar die niet afkomstig zijn van het bedrijf en die het dan ook niet kan bevestigen. Het bedrijf zal in de loop van de komende maanden en jaren personeel in dienst blijven nemen om de vacatures in te vullen. Bij de commerciële diensten en in de ICT-afdeling komen er nieuwe indienstneming.

De leeftijdspiramide van het personeel van de NMBS-Groep is zo dat er in de loop van de volgende 10 jaar 50 procent personeelsleden met pensioen gaan. Om ze te vervangen zullen er jaarlijks 1.500 tot 1.800 medewerkers in dienst worden genomen.

Aangezien het vrijwel uitsluitend over de vervanging van natuurlijke afvloeiingen gaat, zullen die wervingen geen extra kosten meebrengen. Er zullen vooral technische A2-profielen worden geworven en, in mindere mate, bachelors en A3-profielen, naast universitair en gelijkgestellten.

13.03 **Katrin Jadin** (MR): Die informatie zou ruimer verspreid moeten worden.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de sorteercentra van bpost" (nr. 2348)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuw strategisch plan van bpost" (nr. 2568)

De **voorzitter**: De heer Bastin is zonder verwittiging afwezig. Zijn vraag valt weg.

14.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Op 24 januari 2011 kondigde bpost zijn nieuw strategisch plan 2011-2015 aan. In dat plan is er sprake van een grote reorganisatie van de brieven- en pakjespost. Concreet zal het sorteren meer gecentraliseerd gebeuren in de vijf industriële mailcentra (IMC) in Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. Dat houdt natuurlijk een ingrijpende verandering in van het takenpakket van de postbode. Hoewel deze reorganisatie voor bijkomende jobs zal zorgen in de IMC's, zullen er vooral in de lokale centra arbeidsplaatsen verloren gaan.

Over hoeveel arbeidsplaatsen gaat het? Een groot deel van de postbodes zal zijn taak voltijds blijven uitvoeren, maar wat gebeurt er met het andere deel? Zal er in de toekomst meer van hulpbodes gebruik gemaakt worden? Zullen zij deeltijds worden aangesteld?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik kom niet terug op het antwoord dat ik gaf op vragen in dit verband van de heren Frédéric en Maertens tijdens de plenaire zittingen van 27 januari en 17 februari. Ik stel alleen vast dat de sociale dialoog opnieuw is opgestart. De uitvoeringsmodaliteiten van het strategisch plan maken nu het onderwerp uit van de onderhandelingen en het overleg tussen vakbonden en directie.

Op vragen over de concrete invulling kan ik noch de heer Thijs vandaag al een antwoord bieden. Uiteraard zal er aandacht besteed worden aan aangepaste begeleidingsmaatregelen, zeker voor oudere werknemers. Ook de aantrekkelijkheid van het bedrijf als werkgever moet worden gevrijwaard. Bovendien moet er inspraak zijn op alle niveaus.

Er zullen sowieso geen naakte ontslagen vallen. Het personeel zal gevraagd worden zijn voorkeur aan te geven over mogelijke combinaties van uurroosters en werkinvulling. Vervolgens zal bekeken worden wat er mogelijk is.

De **voorzitter**: Wij hebben de heer Thijs uitgenodigd voor een hoorzitting eind april, dus na het sociaal overleg.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vraag van de NMBS-Holding om alle stations te mogen beheren" (nr. 2222)

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Momenteel worden de 37 grootste stations door de NMBS-Holding beheerd, een honderdtal kleinere stations wordt door de NMBS beheerd en de overige stations en stopplaatsen door Infrabel.

Klopt het dat de Holding heeft gevraagd om het beheer over alle stations te krijgen, zoals *La Libre Belgique* schreef op 20 januari 2011? Kadert die vraag in de uitvoering van het beheerscontract? Vindt de minister ook dat de stations beter door één bedrijf worden beheerd? Zou het niet logisch zijn dat de infrastructuurbeheerder ook de stations beheert?

15.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS-Holding ontkent een brief te hebben gestuurd, zoals vermeld in het krantenartikel.

Uit een studie die ik in 2008 aan consultant Berger heb gevraagd, bleek dat er operationele problemen zijn met het beheer van de stations. Berger stelde voor om ofwel een structuurwijziging door te voeren, ofwel betere en duidelijkere afspraken te maken. Er zijn ondertussen verschillende *service level agreements* afgesloten tussen de verschillende beheerders, maar dat heeft niet alle problemen kunnen oplossen.

In het voorstel tot structuuraanpassing van de NMBS, dat klaarlag toen de regering viel, kwam ook het beheer van de stations aan bod. Ik vind dat dit tijdens de regeringsonderhandelingen moet worden besproken, zodat de volgende regering een aantal maatregelen kan nemen. Hoewel een minister van lopende zaken enige terughoudendheid aan de dag moet leggen, kan ik wel zeggen dat ik voorstander ben van een structuurwijziging. Ik vind dat het beheer van de stations in één hand moet worden gelegd.

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik deel de analyse van de minister. Het is wel vreemd dat de krant de zogenaamde brief van de Holding woordelijk overnam. Dat zal dan wel een van de vrijheden van de vierde macht zijn.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het opnemen van het station Linkebeek in de MTB-zone" (nr. 2324)

16.01 Damien Thiéry (MR): Al jarenlang wordt ervoor gepleit om het station Linkebeek op te nemen in de MTB-zone. Dat station is wellicht het enige in België waarvan het ene perron in een gemeente ligt, en het andere in een andere gemeente (Ukkel, in het Brussels Gewest).

In het kader van een aantrekkelijk mobiliteitsbeleid zou de MTB-zone de grensgemeenten van het Gewest, waaronder Linkebeek, moeten omvatten. Wordt er gewerkt aan een project om de MTB-zone uit te breiden tot het station Linkebeek? Zo ja, welk tijdpad werd daartoe vastgelegd en volgens welke modaliteiten zal een en ander worden gerealiseerd? Zo niet, waarom niet?

16.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het MTB-abonnement dat wordt aangeboden door de MIVB, is geldig voor alle verplaatsingen tussen twee stations in de zone Brussel, die samenvalt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het station Linkebeek valt buiten het geldigheidsgebied van de zone Brussel. De NMBS is niet van plan om het geldigheidsgebied van dit product te wijzigen.

16.03 Damien Thiéry (MR): Het station Linkebeek ligt echter gedeeltelijk op Brussels grondgebied: perron 1 bevindt zich in Ukkel. Voor de reizigers die in Linkebeek opstappen, zou het interessant zijn om met dat abonnement te kunnen reizen.

16.04 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS verwijst naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als er daar iets in beweging komt, zal de NMBS volgen. Maar anders zal de spoorwegmaatschappij bij haar standpunt blijven.

16.05 Damien Thiéry (MR): Ik heb het niet over de uitbreiding van het Gewest, maar momenteel ligt een van de twee perrons in het Brussels Gewest. Het zou niet meer dan logisch zijn dat men op dat perron gebruik zou kunnen maken van het MTB-abonnement.

16.06 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik zal een en ander laten checken. Als het station Linkebeek daadwerkelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt, zal ik uw redenering volgen. Zo niet zullen we het advies van de NMBS volgen, die zich strikt aan de grenzen houdt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2325 van de heer Thiéry is ingetrokken.

17 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Veurne" (nr. 2327)

17.01 Ann Vanheste (sp.a): Het station van Veurne staat al vier jaar in de steigers.

Als de werken klaar zijn, zou het een magnifiek aantrekkingspunt voor de stad Veurne worden.

Wat is de stand van zaken bij de onderhandelingen over het aftandse station?

17.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS-Holding heeft, samen met onder meer de stad, De Lijn en de Vlaamse overheid, een intentieovereenkomst over de vernieuwing van de stationsomgeving van Veurne opgesteld. Die intentieovereenkomst voorziet in 120 parkeerplaatsen voor treinreizigers, 120 fietsplaatsen en 10 bromfietsplaatsen, een trambedding voor De Lijn, het overdragen van het stationsgebouw aan de stad en de bouw van een nieuw stationsgebouw, waarin ook De Lijn loketten zal hebben. De onderhandelingen lopen.

Ik weet niet of er al met alle partners over deadlines onderhandeld werd.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "secundaire spoorlijnen" (nr. 2328)

18.01 Ann Vanheste (sp.a): De spoorwegen investeren stevig in de uitbreiding tot vier sporen van de baanvakken van het GEN-netwerk, maar niet in een verdubbeling van de enkele, secundaire spoorlijnen. Voor de Westhoek gaat het daarbij om de spoorlijnen Diksmuide-Koksijde en Komen-Ieper-Poperinge. Door chronische vertragingen missen veel reizigers hun aansluitende bus of tram.

Is de NMBS bereid om te investeren om dit ongemak weg te werken? Tegen wanneer kan dit worden gerealiseerd?

18.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Infrabel investeert momenteel in de ontubbeling van twee naar vier sporen van de drukste lijnen, dus meestal de lijnen naar Brussel. Dit zal de regelmaat van de aansluitende lijnen ten goede komen. De spoorweginfrastructuur moet zo goed mogelijk worden aangepast aan de werkelijke behoefte van het treinverkeer.

Op de lijnen Diksmuide-Koksijde en Komen-Poperinge rijdt in regel slechts één trein per uur en per richting, aangevuld met enkele piekurtreinen in de spits, waardoor een enkel spoor ruim voldoende is. Het komt er dus vooral op aan om de stiptheid van het treinverkeer te verbeteren, zeker gezien de kosten van infrastructuurwerken.

18.03 Ann Vanheste (sp.a): Haast elke trein die aankomt aan de kust, heeft vertraging, met lange wachttijden en het nodige ongenoegen tot gevolg.

18.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Daarvoor heb ik alle begrip, maar net daarom moet men de oorzaak van de vertragingen aanpakken.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van mevrouw Ann Vanhese aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de trein E3619" (nr. 2329)**

19.01 **Ann Vanhese** (sp.a): Trein E3619 van De Panne naar Brussel kampt met structurele vertraging. De trein is op zondag bovendien veel te kort en kan dan de drukke reizigersstroom, met heel wat studenten en hun bagage, niet slikken.

Kan de NMBS geen extra trein inleggen die vanaf het station Tielt enkel nog stopt in de universiteitssteden Gent, Brussel en Leuven? Kan het hierbij om moderne dubbeldeksrijtuigen gaan?

19.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De IR-trein 3619 met vertrek uit De Panne om 19.58 uur en aankomst in Schaarbeek om 22.19 uur werd sinds 30 januari 2011 op zondagavond versterkt met één motorstel AM96, waardoor het plaatsaanbod is verdubbeld. Toch zal de NMBS het aanbod aan studenten verder bekijken en nagaan of een extra studententrein nog nodig is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2359 van de heer Wollants wordt uitgesteld.

20 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Maggie De Block** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het saboteren van treinen door iemand van het NMBS-personeel" (nr. 2370)
- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sabotages van treinen door een treinbegeleider" (nr. 2379)

20.01 **Maggie De Block** (Open Vld): Een verliefde treinbegeleider wordt ervan verdacht een aantal treinen te hebben gesaboteerd om vroeger bij zijn vriendin, eveneens treinbegeleider, te kunnen zijn. De spoorwegpolitie heeft een intern onderzoek opgestart. Wat zullen de mogelijke gevolgen voor de treinbegeleider zijn?

20.02 **Steven Vandeput** (N-VA): In liefde en oorlog is misschien alles toegestaan, maar toch zijn er grenzen.

Wanneer begon de sabotage? Om hoeveel gevallen ging het? Hoe kwam de treinbegeleider aan de sleutel om de elektriciteitskasten te openen? Op welke manier werd de sabotage ontdekt? Wat is de omvang van de totale schade die de NMBS geleden heeft? Voor hoeveel minuten vertraging heeft de sabotage gezorgd? Welke sanctie zal deze treinbegeleider krijgen? Welke maatregelen kunnen worden genomen om dergelijke voorvallen te vermijden?

20.03 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De NMBS heeft een klacht ingediend bij de spoorwegpolitie van Namen omdat er schakelaars waren uitgezet. De feiten zouden van 2010 dateren. Er werd een treinbegeleider in verdenking gesteld. Omdat het strafrechtelijk onderzoek nog aan de gang is, kan over dit dossier geen verdere informatie worden gegeven. De interne tuchtprocedure is opgeschort totdat het strafrechtelijk onderzoek is afgerond.

Wanneer de feiten bewezen kunnen worden, kan de sanctie oplopen tot een afzetting. De schuldige zal ook dezelfde behandeling krijgen als een derde tegen wie de NMBS een klacht indient om een schadevergoeding wegens verstoring van het treinverkeer te bekomen.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Jadot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst

van het station Pepinster en de spoorlijnen 44 en 37" (nr. 2387)

- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS-verbinding IR Luik-Aachen-Hauptbahnhof" (nr. 2530)

- de heer Éric Jadot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de halte Verviers-Palais" (nr. 2559)

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wenselijkheid van een beter georganiseerde verbinding Welkenraedt – Luik-Jonfosse tijdens de ochtenduren" (nr. 3018)

De **voorzitter**: De heer Jadot is afwezig wegens ziekte.

21.01 André Frédéric (PS): De trein Luik-Aachen verbindt België en Duitsland voor het regionale verkeer en brengt de reizigers van lijn 37 (lijn van de Vesder) naar de hst's in Luik. Sinds die lijn bestaat, rijdt er slechts om de twee uur een trein. Bovendien worden er ook nog eens werken uitgevoerd. In november, bijvoorbeeld, werden er om die reden 44 treinen geschrapt tussen Welkenraedt en Aachen. Op 7 februari zou de eerste fase van de werkzaamheden beëindigd zijn. In de tweede helft van het jaar zijn er echter alweer nieuwe werken gepland. Het is belangrijk dat in die tweede fase van de werken de grensoverschrijdende verbinding van die lijn niet meer wordt afgeschaft. Die verbinding heeft immers alleen zin als Aken wordt aangedaan. Indien er sporadisch een deel van de verbinding moet worden geschrapt, dan moet dat tussen Verviers en Luik gebeuren. Op dat baanvak bestaan er immers nog andere verbindingen.

Waarom wordt geen gebruik gemaakt van lijn 39 (Welkenraedt-Montzen) om het verkeer op lijn 37 tijdens de werken te ontlasten? Werden er al maatregelen genomen voor de duur van de werken die voor het tweede halfjaar gepland zijn?

21.02 Kattrin Jadin (MR): Elke ochtend nemen een groot aantal pendelaars de trein van 6.47 uur in Welkenraedt, die om 7.50 uur aankomt in Luik-Jonfosse. Dat traject neemt niet minder dan een uur en drie minuten in beslag! Dat komt doordat de trein een tiental minuten lang halt houdt in het station Luik-Guillemins. Kan men dat probleem niet oplossen door de trein minder lang te laten stilstaan in het station Luik-Guillemins?

21.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Tijdens de eerste fase van de werken op lijn 37 (van juni 2010 tot februari 2011) diende het treinverkeer tussen Olne en Pepinster op één spoor te verlopen, en werden er een aantal treinen op de verbinding Luik-Aachen geschrapt. Tijdens de tweede fase van de werken (van half augustus tot half november 2011) zal er tussen Olne en Pepinster ook maar één spoor (het andere) in gebruik zijn. Uitgaande van de ervaring die werd opgedaan tijdens de eerste fase, hebben de NMBS en Infrabel onderzocht hoe de dienstregeling tijdens die periode kan worden aangepast om de hinder voor de reizigers tot een minimum te beperken.

Wat de IRq-verbinding Luik-Aachen betreft, zal men tijdelijk de voorkeur geven aan de treinen die naar Aken rijden, en het aantal treinen naar Verviers-Centraal beperken. Er zullen nog andere maatregelen worden genomen om de treinen op die lijn tijdens de werken met een grotere regelmaat te laten rijden. Infrabel zal de reizigers met alle mogelijke middelen op de hoogte houden van mogelijke wijzigingen.

Aangezien de treinbestuurders van Luik niet opgeleid zijn voor lijn 39 Welkenraedt-Montzen (goederenvervoer), kan men de treinen niet afleiden naar die lijn, temeer daar dat ten koste zou gaan van Verviers.

Volgens Infrabel en de NMBS gelden die maatregelen enkel tijdens de werken en zal daarna de oorspronkelijke toestand worden hersteld. Wegens de werken op lijn 37 Verviers-Luik diende de dienstregeling van de L-trein te worden aangepast. Deze trein komt vroeger aan in Luik-Guillemins en moet uitwijken om het verkeer van andere treinen die hinder ondervinden van de werken op lijn 37, naar het stadscentrum niet te belemmeren.

Deze werken zullen in december klaar zijn.

21.04 André Frédéric (PS): Men zal dus conclusies trekken uit de eerste fase van de werken om niet opnieuw dezelfde hinder te veroorzaken. Ik denk echter dat er vooral sprake is van een gebrek aan

informatie. Het probleem is dat er te weinig in deze verbinding wordt geïnvesteerd, vooral in vergelijking met het materieel dat in Aken wordt gebruikt. Men moet voorkomen dat die internationale verbinding, die mijns inziens onmisbaar is, op termijn wordt afgeschaft.

21.05 Katrin Jadin (MR): Het belangrijkste is inderdaad dat de treinreizigers beter worden geïnformeerd.

21.06 Minister Inge Vervotte (Frans): Mijnheer Frédéric, de verbinding blijft behouden en er wordt momenteel nagegaan of er Desiro-materieel kan worden ingezet.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval in Pepinster" (nr. 2412)
- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de botsing tussen twee treinen in Pepinster" (nr. 2531)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval in Pepinster" (nr. 3127)

De **voorzitter**: De heer Veys is zonder verwittiging afwezig. Zijn vraag vervalt.

22.01 Steven Vandeput (N-VA): Op 28 januari 2011 botste in Pepinster een IC-trein op een stilstaande trein. Negen reizigers raakten lichtgewond. Het ongeval zou veroorzaakt zijn door een wissel die niet naar behoren werkte. Dat zou al maanden geleden aan Infrabel zijn doorgegeven, maar de wissel was nog steeds niet gerepareerd.

Kan de minister meer informatie geven over dit ongeval?

22.02 André Frédéric (PS): Vorige maand zijn er in het station Pepinster twee treinen op elkaar gebotst. Daarbij vielen er negen lichtgewonden. Onbegrijpelijk daarbij is, dat de twee achterste wagons van de eerste trein – Oostende-Eupen, met een honderdtal reizigers aan boord – loskwamen toen de trein in het station halt hield. Door het hoogteverschil zijn die twee wagons tegen de andere trein – Verviers-Luik, met 30 passagiers aan boord –, die ook stilstond, gebotst.

Er werd een onderzoek ingesteld. Volgens de eerste vaststellingen zouden de twee achterste rijtuigen van de trein Oostende-Eupen, die op tegenspoor reed wegens spoorvernieuwingswerken ter hoogte van Olne, zijn ontspoord toen de trein een wissel passeerde. Vervolgens botsten de rijtuigen op de stilstaande trein met bestemming Luik-Paleis.

Beschikt u over informatie met betrekking tot de precieze omstandigheden van dat ongeval? Moet de organisatie van het treinverkeer tijdens de werken op die lijn niet worden herzien, niet alleen om de veiligheid te verzekeren maar ook om de treinen stipt te laten rijden?

22.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Lijn 37 Luik-Welkenraedt wordt grondig gemoderniseerd, opdat ze beter aan de huidige eisen voldoet. Tijdens deze werkzaamheden, die veel hinder zullen veroorzaken, zal over een gedeelte van de lijn tussen Olne en Pepinster slechts één spoor bruikbaar zijn.

De NMBS heeft in overleg met Infrabel de treindienst op lijn 37 aangepast. De basisdienstverlening wordt zo veel mogelijk gevrijwaard, opdat de reizigers niet te veel hinder ondervinden. Omdat er problemen waren, heeft de NMBS sinds 15 december 2010 bijkomende maatregelen getroffen teneinde de stiptheid te verbeteren. De eerste fase van de werkzaamheden werd op 4 februari 2011 beëindigd.

(Nederlands) Parallel met de onderzoeken van het gerecht en van de FOD Mobiliteit en Vervoer is er ook een onderzoek aan de gang bij Infrabel en de NMBS. De omstandigheden en de oorzaken van het ongeval moeten nog worden opgehelderd. De NMBS en Infrabel werken actief mee met het gerecht en de FOD. Zolang de oorzaken niet gekend zijn, kunnen er natuurlijk geen maatregelen worden genomen. Het onderzoek wordt afgesloten wanneer alle vragen zijn beantwoord.

(Frans) De organisatie van de treindienst tijdens de werken mag in geen geval een terugslag hebben op de veiligheid, aangezien het verkeer afhangt van de werking van de seinen. De inachtneming van de signalisatie primeert altijd op de dienstregeling.

(Nederlands) De oorzaak ligt trouwens niet altijd bij de NMBS. De lopende onderzoeken zullen moeten uitwijzen wat er precies is gebeurd. Niettemin blijft veiligheid de prioriteit. Algemene veiligheidsplannen staan hoog op de agenda van de NMBS-Groep.

22.04 Steven Vandeput (N-VA): Terwijl de NMBS altijd bijzonder snel over allerlei gebeurtenissen, zoals flauwvallende reizigers, communiceert, wordt er in deze zaak zelfs geen verklaring afgelegd om te zeggen dat er tijd nodig is om te onderzoeken of het verhaal over die wissel klopt. Dat is toch een gemiste kans op een heldere communicatie.

22.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Bij dit soort incidenten beginnen altijd meteen allerlei geruchten rond te gaan, waarop journalisten aan de spoorbedrijven of aan de minister bevestiging vragen. Dat is een vervelende zaak. Wij kunnen ons niet permitteren om in de ene of de andere richting een uitspraak te doen. Daardoor ontstaat dan weer de indruk dat wij zaken achterhouden. Onze taak is in de eerste plaats meewerken aan het onderzoek en niet geruchten ontkrachten of bevestigen.

22.06 Steven Vandeput (N-VA): Misschien kan de minister dan een soort informatiecampagne opstarten over de manier waarop een onderzoek naar een treinongeval loopt. Dat kan het publiek geruststellen.

22.07 André Frédéric (PS): De commissie Spoorveiligheid stond toen op het punt haar verslag uit te brengen, en het is normaal dat de reizigers zich zorgen maken. Er zijn toch wel een aantal ongevallen gebeurd! De conclusies van het onderzoek zullen moeten worden bekendgemaakt.

Infrabel en de NMBS mogen dan veel belang hechten aan de veiligheid, tussen goede bedoelingen en concrete resultaten gaapt er nog een kloof. Er is nog een lange weg te gaan.

22.08 Tanguy Veys (VB): Weet de minister over welke veiligheidssystemen de twee gebotste treinen beschikken?

22.09 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dat kan ik laten nagaan. Over al de andere zaken mag ik geen uitspraken doen.

22.10 Tanguy Veys (VB): Zijn er naar aanleiding van dit incident specifieke maatregelen genomen of afspraken gemaakt of wacht de minister daarvoor het onderzoek af?

22.11 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dat het onderzoek nog loopt, betekent niet dat de spoorbedrijven hun verantwoordelijkheid niet nemen en niet alles doen om de veiligheid te waarborgen. De operator en de infrastructuurbeheerder blijven natuurlijk verantwoordelijk voor de veiligheid en nemen alle maatregelen die zij nodig achten. Om het onderzoek niet te beïnvloeden, mogen daarover geen uitspraken worden gedaan.

22.12 Tanguy Veys (VB): Het zou niet slecht zijn om in deze commissie of in de bijzondere commissie Spoorveiligheid een uiteenzetting te krijgen over hoe zo'n onderzoek verloopt.

De **voorzitter:** Dat kan worden gevraagd naar aanleiding van de hoorzittingen inzake de stiptheid van de treinen.

22.13 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dat is dan wel een bevoegdheid van staatssecretaris Schouppe.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Securail en daklozen" (nr. 2443)

23.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Welk beleid voert de NMBS ten aanzien van de daklozen in de stations

overdag? Welke incidenten mogen zich er dan wel hebben voorgedaan dat men zeven werknemers inzet om daklozen uit het station te verjagen? Er zijn vele katten te geselen op het stuk van mobiliteit; het mag dan ook verwondering wekken dat men hiervoor middelen inzet.

23.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS-Groep heeft het volgende standpunt ingenomen: de stations maken geen deel uit van het opvangnetwerk voor daklozen, maar tijdens erg koude periodes wordt hun aanwezigheid onder bepaalde voorwaarden gedoogd.

Overdag wordt er in opdracht van de Corporate Security Service gewerkt rond preventie, informatie en conflictbeheer.

Op 24 januari werd verscheidene personen gevraagd bij sluitingstijd het station te verlaten. Omdat er zich overdag incidenten hadden voorgedaan, meenden de politie- en de veiligheidsdiensten dat niet alle nodige voorwaarden vervuld waren om hun aanwezigheid 's nachts te gedogen. Een en ander werd opgetekend in processen-verbaal die werden opgemaakt door Securail en door de politie van Brussel-Hoofdstad/Elsene.

23.03 **Zoé Genot** (*Ecolo-Groen!*): Het verbaast me dat u zegt dat de aanwezigheid van die personen 's nachts niet kon worden gedoogd. De feiten deden zich voor om 14.30 uur. Slapende mensen werden het station uitgezet en konden dus zeker geen incidenten veroorzaken. Getuigen hebben verslag uitgebracht over dit strengere optreden. Het is mogelijk dat bepaalde daklozen voor problemen zorgden, maar het is het hele station dat werd 'schoongemaakt'.

Het incident is gesloten.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinvoorbijrijding op 31 januari 2011" (nr. 2444)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de classificatie van de seinvoorbijrijdingen" (nr. 2455)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding ter hoogte van het treinstation Brussel-Kapellekerk" (nr. 2463)

24.01 **David Geerts** (sp.a): Kan de minister meer uitleg verschaffen over de seinoverschrijding in Brussel-Kapellekerk? Hoe werd dit incident geclassificeerd?

24.02 **Tanguy Veys** (VB): Zijn de reizigers door dit incident in gevaar gebracht? Wat waren de gevolgen op het vlak van vertragingen? De procedure bepaalt dat een treinbestuurder bij een seinoverschrijding vervangen moet worden. Moet die procedure geëvalueerd worden? Zijn er andere maatregelen mogelijk?

24.03 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Infrabel is nog bezig met het onderzoek over de seinoverschrijding op 31 januari. Op geen enkel ogenblik waren de reizigers in gevaar. Dit was een seinoverschrijding zonder verdere gevolgen. Het eerste gevaarlijke punt werd niet bereikt.

Als gevolg van de seinoverschrijding werden negen treinen op hun volledige traject afgeschaft en vierendertig op een deel van hun traject. Ook liepen 227 treinen samen 3.523 minuten vertraging op.

De procedure om de treinbestuurder te vervangen is een preventieve veiligheidsmaatregel die werd opgelegd in het ministerieel besluit van 9 juni 2009 van staatssecretaris Schouppe. Het KB van 16 januari 2007 legt de indeling van de seinoverschrijdingen vast. Er is een onderscheid tussen een seinoverschrijding door ontijdig dichtzetten van het sein, door ontijdig dichtvallen van het sein en ten gevolge van andere oorzaken.

Naast de eventuele gevolgen registreert Infrabel ook of het eerste gevaarlijke punt al dan niet werd bereikt en wat de afstand van de overschrijding was.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.