

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

du

MARDI 19 OCTOBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 19 OKTOBER 2010

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.19 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.19 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wetenschappelijke betrouwbaarheid van speekseltests op drugs in het verkeer" (nr. 45)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 48)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de koninklijke besluiten inzake de speekseltest en het alcoholslot" (nr. 62)
- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 64)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 142)

01 **Questions jointes de**

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fiabilité scientifique des tests salivaires réalisés lors de contrôles routiers pour le dépistage de l'usage de stupéfiants" (n° 45)
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 48)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les arrêtés royaux relatifs aux tests salivaires et à l'éthylotest antidémarrage" (n° 62)
- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 64)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 142)

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, proficiat met uw functie in deze commissie.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag behandelt twee onderwerpen samen, namelijk de KB's met betrekking tot de speekseltest en met betrekking tot het alcoholslot. Die twee wetgevingen werden voor de zomer in het Parlement goedgekeurd en zouden op 1 oktober van kracht moeten geworden zijn. Zelf ben ik daar steeds een groot voorstander van geweest en ik heb ter zake trouwens ook voorstellen ingediend. Iedereen is het er immers over eens dat de combinatie van drugs en alcohol een belangrijke bedreiging vormt voor de verkeersveiligheid.

De speekseltest zou sinds 1 oktober een echt handhavingsbeleid mogelijk maken. Dat is ook al gebleken bij de verschillende controles die de voorbije weken reeds werden uitgevoerd. Het is een eenvoudig te gebruiken alternatief voor de oude, omslachtige testbatterij. Dat is allemaal bekend.

Er was wat aandacht voor de campagne – een erg geslaagde campagne, trouwens – en de slogan “gene

zever" in Vlaanderen. Er was ook wel wat mediaheisa rond de al dan niet betrouwbaarheid van deze test. De speekseltest op het terrein biedt duidelijk voordelen ten opzichte van de vroegere urinetest, maar er lijkt toch discussie te bestaan over de betrouwbaarheid in het labo ten opzichte van de nu nog steeds gebruikte bloedtest. De speekselanalyse is er nog niet, omdat het KB hiervoor nog niet klaar is.

Een ander voorstel dat werd aangehaald heeft betrekking op het alcoholslot, waardoor de rechter vanaf 1 oktober de mogelijkheid heeft om alcoholovertreders in het verkeer een alcoholslot op te leggen. Ook hiervoor dient nog een aantal KB's op punt te worden gesteld.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris, naar de stand van zaken met betrekking tot deze KB's, enerzijds wat betreft het KB om de speekselanalyse in het labo te kunnen uitvoeren en anderzijds inzake de uitvoeringsbesluiten rond het alcoholslot.

Over de speekseltest zou ik bijkomend willen weten of er nog tests aan de gang zijn om de betrouwbaarheid van de speekselanalyse in het labo verder op punt te stellen en wat hierin de stand van zaken is.

Tot slot verwijs ik naar een eerder gestelde vraag die door de val van de regering niet kon worden beantwoord, met name over de opkomst van de nieuwe drug mephedrone die onder andere voorkomt in ecstasytabeltten, de zogenaamde swirls. Het product mephedrone vertoont gelijkenissen met MDMA en cocaïne, maar verschilt toch hiervan. Het heeft echter gelijkaardige negatieve bijwerkingen zoals verwardheid, angst, hallucinaties, verminderde concentratie enzovoort. Duidelijk is ook dat deze nieuwe drug implicaties heeft voor de rijvaardigheid. Kan de speekseltest dit product detecteren? Zou dit product niet moeten worden toegevoegd aan artikel 37bis, met name de lijst van de in het verkeer verboden stoffen?

01.02 Linda Musin (PS): Madame la présidente, je voudrais me joindre à mon collègue pour vous féliciter également pour la présidence de cette commission.

Monsieur le secrétaire d'État, depuis le 1^{er} octobre, les policiers possèdent un nouvel outil dans la lutte contre la conduite sous influence de la drogue. Cet outil prend la forme d'un test salivaire qui permet à la police de détecter en moins d'un quart d'heure le THC (au niveau du composant actif du cannabis, du haschisch et de la marijuana), les amphétamines (*speed*) et méthamphétamines (XTC), la morphine, l'héroïne, la cocaïne, le crack, etc.

L'utilisation de ces tests rapides et disponibles à grande échelle est une excellente chose quand on sait les ravages provoqués par la drogue au volant. Les riverains des méga dancings proches de la frontière française ne me contrediront certainement pas. Néanmoins, comme vient de le dire mon collègue, la presse relaye une certaine remise en question quant à l'efficacité réelle de ces tests. Or il est un fait que la légitimité de ces tests, aux yeux des citoyens, repose avant tout sur leur crédibilité.

L'introduction de ces tests salivaires fait suite au projet européen DRUID-ESTHER qui avait pour tâche d'analyser l'efficacité et l'efficience des différents tests existant sur le marché. La Belgique a, d'ailleurs, été partie prenante de ce projet.

Je suppose donc que le choix de l'appareil s'est fait en fonction des conclusions générales du projet DRUID-ESTHER.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me dire quels sont effectivement les résultats de ce projet européen ainsi que les différents appareils qui étaient testés?

De plus, vous signalez que "le THC peut être détecté au maximum 14 heures après sa consommation, et jusqu'à trois jours maximum pour les amphétamines, le speed, la cocaïne, le crack ou l'XTC". Pouvez-vous me détailler les effets résiduels de la consommation de ces substances sur la performance humaine dans les délais maximums de détection. Dans le cas d'effets résiduels nuls, ne risque-t-on pas une insécurité juridique qui mettrait à mal l'utilisation de ces tests?

Je le répète, la lutte contre la drogue au volant est une priorité. C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous permettre une éventuelle perte de crédibilité des outils utilisés.

01.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, voor de wetenschappelijke betrouwbaarheid van de speekseltest op drugs in het verkeer verwijs ik graag naar uw verklaring van juni 2009 in het verslag

bij het wetsontwerp tot invoering van de speekseltest op drugs in het verkeer. Hierin maakt u zich sterk dat sommige gebruikers van drugs niet zullen kunnen betrappt worden terwijl een positieve test wel degelijk zekerheid geeft omtrent het gebruik van drugs door de betrokkene. In de media van 27 september 2010 verschenen evenwel resultaten van wetenschappelijk onderzoek waaruit blijkt dat de positieve foutenmarge tot 16 % kan oplopen. Aldus riskeren onschuldige automobilisten te worden veroordeeld. Advocaten waarschuwen dan ook voor problemen in de rechtbank.

Erkent u dat de op 1 oktober 2010 ingevoerde speekseltest wel degelijk een positieve foutenmarge kan bevatten?

Iedereen die positief test, moet bovendien een bloedstaal afleveren in afwachting dat de procedure voor de speekselanalyse volledig op punt staat.

Strookt zulks met de wet die expliciet stelt dat de bloedproef vanaf nu enkel mag worden uitgevoerd wanneer er onvoldoende speeksel kan worden afgenomen of bij weigering van het afstaan van een speekselstaal?

01.04 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, mes félicitations pour votre nomination.

Je reconnais que les questions que j'avais à poser à M. le secrétaire d'État ont déjà été abordées.

Quels sont les résultats des tests?

Quel est leur degré de fiabilité (pourcentage exact)? Il aurait suscité une polémique en termes de conséquences juridiques vu les problèmes d'interprétation posés aux tribunaux.

Quels sont vos projets en matière de contrôles, monsieur le secrétaire d'État?

Combien d'unités de police seront-elles équipées de ce système?

01.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet alles herhalen. Wanneer was u op de hoogte van het probleem dat de labo-analyse niet op punt zou staan?

Wanneer staat die effectief op punt?

In de kranten was er een discussie omtrent een foutenmarge. Het BIVV sprak van 8 % en buitenlandse instanties hadden het over 16 %. Vanwaar het verschil in benadering van deze foutenmarge?

01.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, collega's, vooreerst wil ik duidelijk schetsen hoe de nieuwe procedure in elkaar steekt.

Eerst wordt de checklist overlopen die peilt naar tekenen die kunnen wijzen op recent druggebruik. Alleen als die checklist ten minste drie keer, verdeeld over ten minste twee rubrieken, wordt aangekruist, wordt de speekseltest afgenomen. Deze sneltest toont meteen aan of de bestuurder in het recente verleden, acht tot tien uur tevoren, drugs heeft gebruikt en, zo ja, welke drugs dat zijn.

De aan bekendheid winnende speekseltest is bedoeld als een oriënterende terreintest. Indien die speekseltest positief is, volgt de speekselanalyse. In een laboratorium wordt geanalyseerd over welke drugs het gaat en in welke concentratie ze voorkomen. Deze analyse is 100 % sluitend.

In afwachting van het koninklijk besluit betreffende de speekselanalyse wordt conform artikel 63, § 1, 4° van de Wegverkeerswet, voor de bevestigingsmethode teruggeslagen naar de klassieke bloedproef. Het zijn enkel de resultaten van de analyse van het speekselstaal, of van het bloedstaal in de overgangperiode, die rechtsgeldig zijn. Men is pas strafbaar wanneer de resultaten van de speekseltest door de analyse worden bevestigd. Daar bestaan blijkbaar enorm veel misverstanden over.

De positieve foutenmarge van 16 %, die professor Mura uit Frankrijk heeft berekend, houdt in dat de bestuurders op de speekseltest positief scoren maar negatief voor een in het laboratorium uitgevoerde bloedanalyse.

Mevrouw Somers, het moet dus duidelijk zijn dat de automobilisten in kwestie niet werden veroordeeld. Het

is immers de tweede test – een bloedproef dan wel een analyse in het laboratorium – die uiteindelijk aan de basis van een veroordeling ligt.

De positieve foutenmarge van 16 % kan niet op de Belgische situatie worden toegepast, aangezien voormeld percentage voor een andere speekseltest is berekend, namelijk voor de Rapid STAT van Mavand, die in Frankrijk wordt gebruikt. De Rapid STAT-speekseltest is in België door ons niet geselecteerd.

Collega's, de huidige wetgeving is een modernisering van de wet van 1999. De gehanteerde urinetest, die nu door een speekseltest wordt vervangen, gaf in ons land in 2009 18 % fout-positieve resultaten. Zulks betekent dat de oriënterende urinetest in 18 % van de gevallen een positief resultaat gaf, maar dat het bloedstaal, dat als gevolg van de positieve urinetest werd afgenomen, na laboratoriumanalyse negatief bleek te zijn. Aangezien drugs minder lang opspoorbaar zijn in speeksel dan in urine, zal de nieuwe wet dus minder fout-positieve resultaten geven. Voorlopige studies in het laboratorium tonen een positieve foutenmarge van 7 % aan.

Deze positieve foutenmarge is dus meer dan een halvering in vergelijking met de vorige wetgeving. We dalen van 18 % naar 7 %.

Over de aanwezigheid van mephedrone, waarnaar de heer Van den Bergh heeft verwezen, kan ik het volgende meegeven.

Omwille van de rechtszekerheid zijn wij verplicht met een lijst van stoffen te werken. Bedoelde lijst van drugs moet door de wet worden bepaald. Afhankelijk van nieuwe producten en van de technologische evolutie om ze op te sporen, kan de lijst worden aangepast. Op dit ogenblik bestaan er echter geen klinische tests om mephedrone op te sporen.

Indien iemand effectief onder invloed van andere dan de in de wet vermelde stoffen zou zijn, bepaalt de wet dat de politie op basis van uiterlijke tekenen niet moet maar kan optreden.

Er wordt op dit ogenblik door de ministeries van Justitie en Volksgezondheid gewerkt aan het koninklijk besluit betreffende de speekselanalyse, dat voor advies bij de Raad van State voorligt.

Dit vormt echter geen enkel onoverkomelijk euvel omdat intussen de bloedproef als bevestigingsmethode wordt gebruikt, net zoals dat het geval was in de vroegere procedure waarbij een positieve urinetest gevolgd werd door een bloedproef. Het afnemen van een bloedstaal in afwachting van de publicatie van het koninklijk besluit betreffende de speekselanalyse gebeurt op basis van artikel 63, §1, 4° van de wet betreffende de politie over het wegverkeer dat stelt dat een bloedproef moet worden ondergaan indien de speekseltest minstens 1 van de stoffen detecteert welke bedoeld zijn in artikel 37bis, §1, 1° in een gehalte dat gelijk is aan of hoger dan het gehalte dat bepaald is in artikel 61bis, §2, 2° en een speekselanalyse niet kan uitgevoerd worden.

Er moet trouwens ook een onderscheid worden gemaakt tussen het technisch-wetenschappelijk in staat zijn om de analyses uit te voeren en de juridische bewijskracht. De juridische bewijskracht van de speekselanalyses is afhankelijk van de inwerkingtreding van het KB van de speekselanalyses en de erkenning van de labo's.

Wat betreft de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot het alcoholslot is het zo dat alleen de handtekeningen van de bevoegde ministers van de Koning nog ontbreken. Dat zit dus in de pijplijn.

Comme je l'ai déjà dit, la réglementation actuelle est une version simplifiée et modernisée de la loi de 1999. Le test ne s'oriente pas formellement sur l'historique de l'usage de drogue mais sur l'usage récent, entre huit et dix heures auparavant. La loi belge interprète le fait d'être et de conduire sous l'influence d'une drogue comme un usage récent de drogue, ce qui est tout à fait justifié.

La préparation et le choix à opérer ont été définis en concertation avec des toxicologues de l'Institut national de criminalistique et de criminologie et le docteur Alain Verstraete de l'Université de Gand. Ce dernier est un expert international en la matière et a exécuté le volet belge du projet DRUID.

Le choix du test salivaire est basé sur un cahier de charges préparé par la Justice. Un certain nombre de tests évalués durant le projet DRUID ne sont plus commercialisés ou ont été adaptés ou améliorés par le

fabricant.

En outre, les valeurs limites utilisées dans le projet DRUID diffèrent parfois de celles prévues par la loi, comme pour le THC, ce qui influence l'interprétation.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat de speekseltest een enorme sprong voorwaarts is met betrekking tot de handhaving van het drugsgebruik in het verkeer. Ik heb de voorbije weken kunnen vaststellen dat wij daarmee echt wel een voortrekkersrol spelen in Europa. Ik was op de Tispol Conferentie in Engeland. Vorige week was er ook een conferentie in het Europees Parlement. Collega's uit andere landen kijken met grote ogen hoe het hier allemaal verloopt. Er zullen spoedig een aantal andere Europese landen volgen inzake de invoering van deze tests. Ik denk dat dit een goede zaak is.

Het voorbeeld van de mephedrone toont volgens mij aan dat wij alert moeten blijven voor nieuwe producten. Ik ben tevreden te horen dat wordt onderzocht hoe hierop kan worden ingespeeld. Laat het vooral een algemene boodschap zijn om alert te blijven tegenover nieuwe producten.

Met betrekking tot het alcoholslot kijk ik uit naar de publicatie van de KB's. Als enkel de handtekeningen ontbreken, neem ik aan dat dit een kwestie is van enkele weken. Ik reken erop dat dit snel in orde zal komen.

01.08 Linda Musin (PS): Dans la foulée de ce que vient de dire mon collègue, je tiens à remercier le secrétaire d'État, M. Schouppe, pour les précisions apportées. Celles-ci permettent de mieux comprendre le cheminement et l'état actuel de la situation par rapport à ce qui a été dit dans la presse.

01.09 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Quant à la question relative au nombre de contrôles et à l'équipement des unités de police, il s'agit d'un beau projet visant à améliorer la situation. J'attire toutefois votre attention sur le fait qu'il faut donner les moyens aux équipes de contrôler et de concrétiser sur le terrain ce que nous avons voté.

01.10 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en uw uitleg over de volledige procedure die lopende is inzake de speekseltest. Tot en met het moment dat het KB van kracht wordt, moet men echter nog altijd terugkeren naar de klassieke bloedproef. Daarna zal alles in werking treden zoals gepland.

Ik wil nog graag iets zeggen over het belang van de vraag van de heer Van den Bergh. Er worden permanent nieuwe stoffen bekeken met het oog op drugsonderzoek in het verkeer.

01.11 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik denk dat het belangrijk is om te onderstrepen dat er momenteel geen juridisch probleem is omdat nog altijd de bloedproef wordt gebruikt. Op het moment van de aankondiging van de maatregelen werd vooral in de media onduidelijkheid gecreëerd over het juridisch kader en de rechtzekerheid van de controles. Ik denk dat het goed is dat dit in het Parlement wordt rechtgezet, zodat u niet te veel advocaten over u heen krijgt.

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

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van elektrische wagens bij DIV" (nr. 7)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problemen bij de inschrijving van elektrische voertuigen bij DIV" (nr. 38)

02 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation de véhicules électriques auprès de la DIV" (n° 7)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes d'immatriculation de véhicules électriques auprès de la DIV" (n° 38)

02.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit vind ik een schrijnend

voorbeeld. Het klinkt natuurlijk mooi om het in beginselverklaringen allerhande steeds weer over hernieuwbare en groene energie te hebben, maar ons land België blijkt jaren achterop te lopen bij de buurlanden als het gaat om de praktische implementatie van hernieuwbare, propere energie.

We blijken vooral goed in het opzetten van allerlei administratieve klippen. Ik verwijs naar het voorbeeld van de inschrijving van elektrische voertuigen bij de Dienst Inschrijving van Voertuigen. Een firma probeert al sinds april – mijn vraag is al een dikke maand oud, misschien is er ondertussen nieuws in die zaak – een elektrische wagen in te schrijven, wat momenteel dus niet lijkt te lukken. De Nederlandse tak van hetzelfde bedrijf heeft in Nederland een vijftigtal elektrische voertuigen rondrijden. In België lijkt het maar niet te willen lukken. De DIV laat weten dat er bijvoorbeeld onduidelijke bewoordingen in de Nederlandse documenten staan. Wat snel kan in Nederland, kan niet in België omdat een Europees homologatiecertificaat voor een elektrische motor ontbrak. In Nederland blijkt dat geen probleem te zijn.

Dat is toch wel een schrijnend voorbeeld van administratieve klippen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel elektrische voertuigen zijn er ondertussen in België ingeschreven?

Als ontslagnemend staatssecretaris of minister kunt u natuurlijk geen concrete maatregelen afkondigen, maar dat soort van absurde toestanden moet toch op een of andere manier vermeden worden als wij erin willen slagen om groene en duurzame energie in ons land sneller te laten gebruiken.

Wordt er een wetsontwerp voorbereid, of welke zijn de mogelijkheden? Zou het nuttig zijn om bijvoorbeeld overleg te organiseren tussen de DIV, constructeurs van voertuigen op basis van hernieuwbare energie, en allerlei andere overheden die in dezen hun zeg kunnen of moeten hebben? Misschien kunnen bepaalde procedures wel verlicht worden of eenvoudiger worden gemaakt.

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij kort aansluiten bij de vraag.

Ik kreeg midden augustus een noodsignaal van een importeur van elektrische scooters en motoren en er is toen ook enige beroering ontstaan in de pers met koppen als “DIV houdt groenere wagens tegen”. Dat is geen fraai nieuws.

Ik wil u vragen waar het probleem zich voordoet. Ik heb navraag gedaan bij de DIV, maar daar bleek het probleem niet te zitten. Misschien is het eerder een probleem van homologatie. Kunt u wat meer duidelijkheid geven?

Het is volgens mij belangrijk dat de overheid de nodige inspanningen levert om dergelijke voertuigen op een vlotte manier op onze wegen te krijgen.

Ik zal mij beperken tot de vragen zoals zij schriftelijk werden bezorgd. Ten eerste, wat klopt er van de geruchten dat er problemen zouden zijn bij de inschrijving van elektrische voertuigen of berust dit op een misvatting? Waar doen de eventuele problemen zich voor? Kunnen er maatregelen worden genomen om dit vlotter te laten verlopen?

Ten tweede, hoeveel aanvragen voor inschrijving van elektrische voertuigen zijn er lopende en hoeveel zijn er afgehandeld? Wat zijn hierbij de inschrijvingstermijnen? Hoeveel dossiers zitten er vast en om welke redenen?

Ten derde, klopt het dat elektrische voertuigen met een snelheid van meer dan 45 kilometer per uur niet kunnen worden ingeschreven omwille van een tekortkoming in de wetgeving? Indien ja, moet er een initiatief worden genomen om de bestaande tekortkoming weg te werken? Indien neen, waar doet het probleem zich dan wel voor?

Ten vierde, hebt u weet van onredelijk lange inschrijvingstermijnen voor geïmporteerde voertuigen? Wat zijn de problemen op dit vlak en welke maatregelen kunnen er worden genomen?

Ten vijfde, worden de antwoorden die het personeel van de DIV aan de klanten geeft, opgevolgd, zoals bij andere klantgeoriënteerde diensten en bedrijven soms het geval is, om zodoende de kwaliteit van de gegeven antwoorden te kunnen monitoren? Er wordt regelmatig geklaagd dat het moeilijk samenwerken is

met de DIV. Het is niet de eerste keer dat dit hier aan bod komt.

Ten zesde, bestaat er een onafhankelijke instantie waarbij kopers die te lang op de afhandeling van hun dossier moeten wachten, terechtkunnen met hun klachten?

02.03 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mevrouw de voorzitter, ik kan aan de vraagstellers mededelen dat in september in totaal 1 352 elektrische voertuigen, 3 211 voertuigen met gemengde brandstof – elektriciteit en benzine – en 23 voertuigen met gemengde brandstof – elektriciteit en diesel – waren ingeschreven in België. Afgerond geeft dit een totaal van zowat 4 600.

Onder de categorie van de elektrische voertuigen werden meerdere voertuigen zonder enig probleem ingeschreven. Het gaat hier om voertuigen die meer dan 45 kilometer per uur rijden. Het is echter zo dat indien een voertuig enkel over een nationale goedkeuring beschikt, afgeleverd door een andere Europese lidstaat, het in België niet kan worden ingeschreven op basis van deze buitenlandse goedkeuring. Het voertuig in kwestie moet dan eerst een Belgische individuele goedkeuring bekomen zodat het daarna kan worden ingeschreven.

In het kader van deze individuele goedkeuring laat artikel 13, § 5 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, de Dienst Homologatie toe om haar eigen technische eisen toe te passen indien zij ernstige redenen heeft om aan te nemen dat de technische voorschriften, volgens dewelke het voertuig is goedgekeurd in een andere lidstaat, niet gelijkwaardig zijn met de eigen technische eisen van België. Het is trouwens zo dat mijn diensten de constructeurs of ombouwers van voertuigen aanraden om zoveel mogelijk Europese goedkeuringen te vragen. Dit voorkomt alle problemen.

Het volstaat dus niet om een goedkeuring in een Europees land te bekomen. Als deze maatschappijen de Europese goedkeuring zouden vragen, dan is deze automatisch toepasbaar in elk land. België moet dit dan automatisch accepteren.

Wat de inschrijving betreft van geïmporteerde voertuigen kan ik u mededelen dat op dit ogenblik de wachttijd voor de inschrijving van een geïmporteerd voertuig, dat beschikt over de vereiste homologatiekwalificatie, ongeveer drie dagen bedraagt. Dit kan men bezwaarlijk een lange inschrijvingstermijn noemen. Dit neemt niet weg dat in sommige gevallen, waar er stukken ontbreken of bijkomende tests nodig zijn, rekening moet worden gehouden met een langere wachttijd. Deze kan evenwel niet op het conto van onze FOD worden geschreven.

Op basis van opleidingen, infosessies en instructienota's worden de personeelsleden over een zo breed mogelijk vlak van inschrijvingen en homologaties op de hoogte gebracht en gehouden. Zij beschikken trouwens over degelijke kanalen om bijkomende vragen te stellen of problemen op te vangen. De klanten zelf kunnen via de klachtenbalie van de federale overheid hun ontevredenheid uiten. De praktijk leert mij dat het aantal binnenkomende klachten voor inschrijving en homologatie van de voertuigen eigenlijk gering is ten overstaan van het volume aan inschrijvingen dat we krijgen. Niettemin wordt elke klacht ernstig genomen en binnen een redelijke termijn beantwoord. De klachten die wij hebben gekregen met de elektrische voertuigen maken het voorwerp uit van een ernstig onderzoek om de zaken passend vooruit te laten gaan, zoals het hoort.

02.04 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw omstandig antwoord. Het probleem zal wel zitten bij die nationale goedkeuring waar men geen Europese goedkeuring heeft. Blijkbaar zijn heel wat andere Europese landen op dat vlak wel sneller tevreden dan de Belgische overheid. Dat moeten we toch eens bekijken.

Wat uw antwoord inzake de snelheid van antwoorden en klantvriendelijkheid van de DIV betreft, heb ik een lichtjes andere ervaring dan u ter zake. Een zestal weken geleden heb ik een aantal elektronische vragen ingediend bij de DIV. Het enige dat ik heb ontvangen, is een bevestiging dat zij vragen van mij hebben gekregen en dat zij die binnen de kortste keren zullen behandelen. Daar zitten we dan. Men doet waarschijnlijk wel moeite. Ik herinner mij nog de tijd dat het twee weken of zelfs een maand duurde om een voertuig in te schrijven bij DIV, maar in deze tijden van elektronisch verkeer is vijf tot zes weken toch wel lang om een antwoord te geven.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor het antwoord. Belangrijk is dat we de druk hoog houden met betrekking tot de afhandeling van dossiers bij DIV. Inzake de goedkeuring van types is er nog werk op het vlak van de Europese eenmaking. De verschillende lidstaten moeten zich afstemmen omtrent de goedkeuring van types. In deze materie ligt er zeker nog werk op de plank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "het schrappen van copiloten bij vliegtuigmaatschappijen" (nr. 8)

03 Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la suppression des copilotes par certaines compagnies aériennes" (n° 8)

03.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het ging in feite om een vrij bizar bericht. De concurrentie tussen vliegtuigmaatschappijen is moordend en ik hoop dat dit binnenkort niet in letterlijke zin moet worden begrepen.

De CEO van een lagetariefmaatschappij die ook in België, met name bij Brussels South, actief is, is onlangs van een idee bevallen waarop pilotenverenigingen zeer kwaad hebben gereageerd. De CEO vond namelijk dat men maar best de copiloten kon afschaffen. Ze zijn overbodig en te duur, aldus de baas van Ryanair. Het is niet de eerste keer dat hij met bepaalde op zijn minst gevaarlijke ideeën voor de dag komt. Een tijdje geleden stelde hij dat wij eraan moesten denken om in de toekomst rechtopstaand te vliegen. Achteraf trok hij zijn woorden wel in, maar ondertussen was het idee toch gelanceerd.

Ik heb volgende vragen in verband met het eventueel schrappen van copiloten.

In hoeverre is deze kwestie het onderwerp geweest van overleg met verschillende vliegtuigmaatschappijen? Is er ooit overleg over dat onderwerp geweest?

Kan dit zomaar in het kader van Belgische vliegnormen en de veiligheid in ons vliegruim?

Kan men zonder copiloot vliegen in het kader van internationale vliegnormen? Ik meen van niet, maar ik zal dat zeker van u vernemen.

Als de antwoorden op de vorige vragen allemaal negatief zijn, dan stel ik u de vraag welke eventuele stappen u zet of kunt zetten om deze lagetariefmaatschappijen op hun nationale en internationale verplichtingen te wijzen?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Logghe, met betrekking tot de vragen die door u gesteld werden over het idee van de heer Micheal O'Leary, de CEO van Ryanair, om de copiloten aan boord van verkeersvliegtuigen af te schaffen, kan ik u het volgende zeggen.

Ten eerste, er is over deze vraag nog nooit met welke luchtvaartmaatschappij dan ook gesproken geweest.

Ten tweede, de vloot van Ryanair bestaat voornamelijk uit toestellen van het type Boeing 737. Dat type luchtvaartuig heeft een typecertificaat dat een minimale cockpitbezetting van twee piloten vereist. De verordening die gegeven wordt in nr. 3922 van 1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, laat niet toe om luchtvaartuigen te exploiteren met een lagere bemanning dan de minimale bemanning waarmee rekening werd gehouden bij de certificering van die toestellen.

Het is bovendien in overeenstemming met § 9, 1° in Annex 6 van de Conventie van Chicago, dat bepaalt dat alle landen die deze conventie hebben geratificeerd een dergelijke bepaling in hun reglement moeten opnemen.

Het antwoord op uw derde vraag luidt als volgt. Enkel voor kleinere vliegtuigen waarvan het typecertificaat in een minimale cockpitbemanning van een persoon voorziet, is het onder voorwaarden mogelijk om met slechts een piloot te vliegen.

Gelet op het feit dat Ryanair opereert onder een Ierse licentie zijn het de Ierse autoriteiten die het toezicht op

deze maatschappij uitoefenen. Zij zien er dan ook nauwlettend op toe dat de maatschappij alle Europese reglementeringen naleeft.

Zoals u zelf hebt opgemerkt, zijn verschillende voorstellen van de heer O'Leary veeleer bedoeld om de aandacht te trekken. Hij is ongetwijfeld zeer goed op de hoogte van wat kan en wat niet kan op het vlak van de uitvoering van de luchtvaartreglementering.

03.03 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het is niet de eerste keer dat de heer O'Leary de grenzen aftast. De man is kampioen in deze discipline. Ik houd de toestand verder in de gaten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de staking bij Belgocontrol" (nr. 46)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de staking bij Belgocontrol" (nr. 105)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wilde staking bij Belgocontrol" (nr. 112)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol en de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 281)

04 Questions jointes de

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la grève chez Belgocontrol" (n° 46)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la grève chez Belgocontrol" (n° 105)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la grève sauvage chez Belgocontrol" (n° 112)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol et la sécurité aérienne" (n° 281)

04.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, op dinsdag 28 september brak er bij Belgocontrol een staking uit die uitmondde in een chaos voor het vliegverkeer. Ik heb dan ook enkele vragen voor u. Was er een stakingsaanzegging? Was de staking voorspelbaar en al dan niet vermijdbaar? Dringt de noodzaak zich niet op om werk te maken van een degelijke overeenkomst – lees oplossing – voor Belgocontrol, teneinde die ongemakken met zeer grote economische kosten als gevolg te vermijden? Ik denk hierbij in het licht van de financiële situatie van Belgocontrol aan de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989.

04.02 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je voulais effectivement juste rappeler qu'à la fin de la législature précédente, le président de la commission de l'époque, M. Bellot, souhaitait consacrer une réunion de commission à un débat sur la situation de Belgocontrol. Je pense qu'il avait déjà plus ou moins fixé une date. On aura l'occasion, madame la présidente, de revenir demain sur ce sujet.

Il est vrai qu'un audit a été déposé juste avant la chute du gouvernement. Par conséquent, un certain nombre de questions ont déjà été déposées par les commissaires, mais sont restées sans réponse, puisque les élections nous en ont empêché.

Cette grève est peut-être à replacer dans le contexte difficile que vit l'entreprise pour le moment. Il est vrai qu'elle a bloqué un certain nombre de passagers, ce qui a entraîné beaucoup de nuisances, tant pour les personnes prises en otage, que pour les compagnies aériennes.

J'aimerais vous interroger sur la question des indemnités pour les personnes bloquées durant cette grève, de même que pour les compagnies aériennes. Quelles sont les mesures prises pour résorber ce conflit? Qu'avez-vous mis sur la table pour trouver un accord au sein de l'entreprise?

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue, u vroeg of wij de problematiek inzake Belgocontrol morgen zullen bespreken. Er is een vraag naar hoorzittingen. Ik heb de intentie voornoemde vraag morgen tijdens de regeling van de werkzaamheden te bespreken, dus als eerste punt.

Ik geef nu het woord aan de heer Bert Wollants, die een vraag over de wilde staking bij Belgocontrol heeft.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik wens u namens mijn fractie met uw aanstelling te feliciteren.

Mijnheer de staatssecretaris, ik borduur natuurlijk voort op de woorden van een aantal andere sprekers inzake de wilde staking die op 28 september 2010 bij Belgocontrol uitbrak en waardoor ongeveer 50 000 reizigers werden geblokkeerd.

Belgocontrol is al langer een zorgenkind. Op 19 maart 2010 geraakte via *La Libre Belgique* ook de externe audit van KPMG bekend, waarin ook het management zwaar wordt aangepakt.

Daarom heb ik voor u de volgende vragen. Wat is uw standpunt over de persoonlijke verantwoordelijkheid van de werknemers die de wilde staking hebben uitgelokt?

Hebt u plannen om op korte termijn de sociale problemen of de personeelsproblemen bij Belgocontrol aan te pakken?

In welke mate is er bij de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol een verantwoordelijkheid voor de huidige malaise, die toch al geruime tijd aansleept?

De **voorzitter**: Er stond over de kwestie nog een vraag nr. 281 van mevrouw Snoy op de agenda. Zij zou onderweg zijn. Ik zie haar echter niet. Wij gaan dus over tot het antwoord van de heer staatssecretaris.

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mevrouw, heren, mevrouw Snoy zal het antwoord op haar vragen in dat geval in de handelingen kunnen lezen.

De staking van 28 september 2010 bij Belgocontrol kwam niet tot stand door een vakbondsactie, maar wel door de demarches van een aantal individuele, bij de Belgische Gilde der Luchtverkeersleiders aangesloten luchtverkeersleiders. Er was dus aan de basis geen betrokkenheid van de vakbonden. Evenmin waren er eisen van de vakbonden.

De staking was een wilde staking, wat impliceert dat er geen voorafgaande stakingsaanzegging in het kader van het sociaal overleg is geweest. Bijgevolg was de staking nagenoeg niet voorspelbaar.

De staking is evenwel op 27 september 2010, dus de dag voordien, tussen 16 u 00 en 17 u 00 per NOTAM aangekondigd. Wat is een NOTAM? Mevrouw, heren, een NOTAM is een kennisgeving met inlichtingen over de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, luchtvaartdienstverlening, -procedure of -gevaar waarvoor het noodzakelijk is dat het operationeel luchtvaartpersoneel er tijdig kennis van neemt. Een NOTAM is dus geen instrument om de sociale dialoog mede vorm te helpen geven.

Ik veroordeel ten eerste dat individuele werknemers, zonder naleving van de regels die in België op het gebied van de sociale dialoog tussen werkgevers en werknemers gelden, overgaan tot een dergelijke staking, die zowel de bevolking als onze economie aanzienlijk schade toebrengt. Dat is verwerpelijk.

Er zijn al afspraken met de luchtverkeersleiders gemaakt. Belgocontrol erkent het recht op collectieve actie, waarbij moet worden opgemerkt dat een collectieve actie spontaan kan zijn en niet op voorhand gemeld, maar binnen de 24 uur na de aanvang moet worden erkend door minstens een representatieve vakorganisatie. Individuele overeenkomsten moeten in elk geval het stakingsrecht van luchtverkeersleiders erkennen.

Le motif de cette grève était, d'une part, le déplacement de deux contrôleurs aériens par Belgocontrol et, d'autre part, l'inquiétude des contrôleurs aériens concernés quant à la gestion de Belgocontrol. L'exécution de la décision des déplacements a été suspendue par le Conseil d'État.

Een externe audit van KPMG werd uitgevoerd op vraag van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en maakt het voorwerp uit van een geheimhoudingsclausule. Deze externe audit heeft een aantal problemen, waaronder managementkwesties, aan het licht gebracht. De bevindingen van de externe audit hebben nog niet het voorwerp uitgemaakt van een bespreking in de raad van bestuur van Belgocontrol. Ik heb

Belgocontrol dan ook gevraagd mij een roadmap voor te leggen om de aanbevelingen van de externe audit uit te voeren. In dat kader werd een bijzondere raad van bestuur bijeengeroepen op 14 oktober 2010.

Cette grève n'a pas porté atteinte à la sécurité aérienne, puisque Belgocontrol et les autres prestataires des services de contrôle de la navigation aérienne ont pris des mesures proactives et du fait que Belgocontrol est obligé de garantir un service minimum pour assurer en toute circonstance l'assistance aux aéronefs en détresse et aux vols ayant un caractère humanitaire. Cela fait partie de l'article 10 du deuxième contrat de gestion qui a été conclu entre l'État et Belgocontrol.

En ce qui concerne le préjudice lié à cette grève, je vous signale que le règlement de l'Union européenne, à savoir le règlement CEE n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol et abrogeant le règlement CEE n° 295/91, prévoit qu'en cas de retard, les passagers ont droit à une prise en charge (art. 6 et 8). La forme de cette prise en charge dépend toutefois de la durée du retard. Le règlement CEE n° 261/2004 prévoit, entre autres, des rafraîchissements et la possibilité de se restaurer, un hébergement à l'hôtel et un remboursement du billet.

Je constate également que la presse mentionne des demandes d'indemnités. Ces indemnités seront payées par les personnes ou les entités desquelles la responsabilité civile sera établie.

04.05 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is zeer belangrijk dat u nauw toekijkt. U zei dat er een bijzondere raad van bestuur bijeengekomen is op 14 oktober 2010, teneinde de externe audit te bespreken. Het is inderdaad een urgente zaak. Er moet nauwlettend in het oog gehouden worden dat er opvolging aan gegeven wordt.

In het algemeen kan worden gesteld dat zich bij Belgocontrol een aantal essentiële problemen voordoen. Die zijn tijdens de voorbije jaren telkenmale aan bod gekomen. De voorzitter heeft al op die vraag geantwoord, maar ook ik ben van mening, zoals mevrouw De Bue, dat er nood is aan een debat in de commissie voor de Infrastructuur.

04.06 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, une grève est toujours un échec: d'abord, celui du dialogue social, surtout en cas de grève sauvage: à ce moment, il est impossible de permettre aux gens de prendre leurs dispositions. C'est pourquoi il faut tout faire pour les éviter.

Nous aurons l'occasion de revenir sur la situation particulière de Belgocontrol.

Il m'importe cependant de vérifier si les préjudices sont pris en charge et réparés, si les remboursements auxquels ont droit les passagers ont bien été effectués. Je ne suis pas sûre que ce soit toujours le cas. Peut-être cet aspect n'est-il d'ailleurs pas de votre ressort.

04.07 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het vooral belangrijk is dat er van start wordt gegaan met een aantal verbeteringen bij Belgocontrol, al was het maar om de sociale vrede daar te herstellen. De roadmap is een eerste goede stap daartoe, al moeten wij kijken op welke manier een en ander kan gebeuren en hoever wij daarin kunnen gaan. Ik zal het dossier zeker van nabij blijven volgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Snoy, u was een beetje te laat voor uw vraag. De staatssecretaris heeft gezegd dat u uw antwoorden schriftelijk zult krijgen, maar misschien kunt u toch nog een kleine repliek geven?

04.08 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, l'audit de KPMG pourrait-il être rendu public? Pourrons-nous en discuter en commission? Je me joins, en cela, à des collègues qui ont adressé une lettre au président de la Chambre. J'ai entendu que la présidente de la commission aurait proposé un débat. Je souhaite qu'il soit élargi à la situation de Belgocontrol.

D'après le rapport de KPMG, plusieurs problèmes se poseraient: mauvaise santé budgétaire; déséquilibre du conseil d'administration, qui est composé sur des bases linguistiques et politiques et non à partir de critères de compétences; remise en cause de la personnalité de l'administrateur délégué.

Notre commission n'a toutefois pas pu prendre connaissance de ce rapport dans son intégralité. Il y va de la

sécurité aérienne et de la bonne gestion d'une entreprise publique essentielle pour notre pays. J'espère donc que ce débat aura lieu rapidement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de volgende vragen, nrs 7 en 8 op de agenda, over hetzelfde onderwerp gaan, namelijk het treinongeluk in het station van Aarlen.

Mijnheer Balcaen, u hebt dezelfde vragen gesteld aan de staatssecretaris voor Mobiliteit en aan de minister voor Ambtenarenzaken. Zoals u weet is de regering juridisch een en ondeelbaar. De staatssecretaris zal u een antwoord geven.

05 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le suivi de l'accident de train en gare d'Arlon le 15 septembre dernier" (n° 53)

- M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le suivi de l'accident de train en gare de Mons le 19 novembre 2009" (n° 54)

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train en gare d'Arlon" (n° 56)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du rail belge" (n° 107)

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le suivi de l'accident de train en gare de Mons le 19 novembre 2009" (n° 55)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging van het treinongeluk in het station van Aarlen op 15 september jongstleden" (nr. 53)

- de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging van het treinongeluk in het station van Bergen op 19 november 2009" (nr. 54)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeluk in het station van Aarlen" (nr. 56)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het Belgische spoorweginet" (nr. 107)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opvolging van het treinongeluk in het station van Bergen op 19 november 2009" (nr. 55)

05.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous poser des questions sur certains accidents de trains qui font, actuellement, l'objet d'un suivi par les instances de sécurité.

Je voudrais, tout d'abord, aborder la question de l'accident qui a eu lieu en gare d'Arlon, le 15 septembre dernier. En début de soirée, deux trains omnibus de voyageurs sont entrés en collision. Cet accident s'est passé sept mois jour pour jour après la catastrophe ferroviaire de Buizingen. Heureusement, le bilan est fort différent puisque, selon Infrabel et la SNCB, 62 personnes ont consulté les services médicaux sur place dont 26 ont été dirigées vers des services hospitaliers pour recevoir des soins légers. Le bilan n'est donc pas catastrophique et l'on peut s'en réjouir.

Néanmoins, il aurait pu être bien plus grave. En effet, les deux trains transportaient entre 150 et 180 voyageurs. Ils ne roulaient pas à vive allure. La collision n'a pas été frontale. Les deux trains se sont heurtés de manière latérale. Certaines sources proches de l'enquête évoquent un dépassement de feu rouge. Par ailleurs, on a pu lire, dans la presse, certains propos tenus par le procureur du Roi d'Arlon évoquant la visibilité de certains signaux.

Monsieur le ministre, je souhaiterais avoir un peu plus d'informations sur les circonstances et les causes de cet accident. Je souhaitais également vous poser des questions quant à la manière dont le suivi est effectué par l'organisme national d'enquête.

Mes questions sont les suivantes: l'organisme national d'enquête s'intéresse-t-il à cet accident? A-t-il ouvert une enquête? Si non, quelle est la raison qui l'a poussé à ne pas ouvrir d'enquête? Si oui, a-t-il communiqué

sur sa mission et, en particulier, a-t-il notifié auprès de l'Agence ferroviaire européenne son intention d'ouvrir une enquête? Quelles sont les ressources mises à disposition de l'organisme national d'enquête pour travailler sur cet accident? De quelle proportion s'agit-il par rapport à la totalité des ressources humaines de l'organisme précité? Avez-vous une idée du délai dans lequel le rapport sera transmis?

Monsieur le ministre, si je pose ces questions, c'est suite à la publication du rapport de l'Agence ferroviaire européenne sur la manière dont se comporte aujourd'hui l'Agence nationale de sécurité et l'organisme national d'enquête.

Il ne s'agit évidemment pas ici d'interférer sur un débat qui aura lieu en commission Sécurité, mais il me semblait intéressant de savoir si pour ce qui concerne deux accidents en particulier, aujourd'hui, l'organisme national d'enquête fait bien son travail.

Je me permets d'autant plus de poser cette question après avoir consulté la base de données de l'Agence ferroviaire européenne qui reprend l'ensemble des rapports d'enquête et qui n'évoque pas d'enquête menée sur l'accident d'Arlon.

Ma deuxième question concernait – dans le même ordre d'idées – le suivi de l'accident de train en gare de Mons le 19 novembre 2009, accident qui avait entraîné le décès de l'accompagnatrice du train.

En date du 23 décembre 2009, l'organisme national d'enquête a bien communiqué et a notifié à l'Agence ferroviaire européenne qu'il menait une enquête. Mais, à ce jour, il semble que le rapport de l'organisme sur l'accident n'ait toujours pas été transmis à cette même agence. Or la directive sur la sécurité des chemins de fer prévoit que l'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. Il reste donc relativement peu de temps pour la publication de ce rapport.

Pouvez-vous nous dire dès lors, monsieur le secrétaire d'État, si l'organisme national d'enquête a terminé son rapport? Si oui, quelles sont les conclusions de ce rapport? Comment peut-il être consulté? Si non, avez-vous des informations sur le délai dans lequel le rapport sera transmis?

C'est tout pour les deux questions à M. le secrétaire d'État.

Dans ma question quant au suivi de l'accident de train en gare de Mons, qui a été posée à Mme la ministre en charge des Entreprises publiques – je ne reviens pas sur les circonstances de l'accident –, je voulais m'attarder sur le PV de la réunion du CPPT du 4 décembre suivant, qui fait suite à l'accident de Mons. Il y est fait une série de recommandations parmi lesquelles, notamment, l'accélération des investissements dans l'ETCS – recommandation qui est faite à long terme. Mais, à court terme, ce rapport propose une amélioration assez rapide de la sécurité.

Je lis le texte: "Dans la courbe de Mons où l'accident s'est produit, instaurer une réduction de vitesse par paliers, de 160 à 110 km/h, puis de 110 à 60 km/h, avec deux crocodiles au lieu d'un seul actuellement".

Si je pose cette question, c'est parce qu'il m'a été rapporté qu'Infrabel semblait avoir mis énormément de temps à répondre à cette demande. J'aurais voulu savoir ce qu'il en était aujourd'hui. À quelle date le gestionnaire de l'infrastructure a-t-il tenu compte de cette recommandation? Y a-t-il répondu de manière positive ou négative?

05.02 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, il est vrai que la commission de Sécurité du rail est reconstituée et qu'elle va recommencer ses travaux mais, durant cet été, il y a eu trois rapports: le rapport de l'ERA, le rapport de la Cour des comptes et le rapport des experts.

Dans ces rapports, il y a déjà des constats qui sont faits et des réponses peuvent être déjà apportées par rapport à ces constats, notamment sur le fait qu'il y a des organismes de contrôle mais que la majorité des personnes recrutées proviennent de la SNCB. Il y a donc un problème d'indépendance. J'aurais voulu savoir s'il y a déjà des mesures prises pour revoir les contrats de gestion de la SNCB et s'il y a des mesures prises pour renforcer le SSICF, le service de sécurité et d'interopérabilité du chemin de fer afin qu'ils aient plus de moyens pour mener des audits et des contrôles pour améliorer la sécurité de tous.

05.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, mesdames et messieurs, le grand

nombre de questions qui nous est posé sur les deux accidents qui ont été cités ainsi que la question complémentaire de Mme De Bue sur la sécurité du rail belge m'obligent à vous donner une réponse assez circonstanciée de par l'importance que la sécurité du transport ferroviaire requiert sur le plan de la gestion globale. Il est donc vrai qu'un accident ferroviaire s'est produit en gare d'Arlon le 15 septembre 2010. Je dis bien un accident ferroviaire et pas un accident ferroviaire grave. Car, avant de répondre aux diverses questions qui m'ont été adressées, je souhaite replacer les rôles et les responsabilités de chaque acteur au sein du système ferroviaire mis en place par la législation européenne et transposée en droit belge.

S'agissant de l'accident d'Arlon, j'ai la lettre du 20 septembre 2010 adressée par l'autorité de sécurité, le SSICF, service pour la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer, à l'organisme d'enquête. Je cite: "Des éléments connus à ce stade, l'accident d'Arlon ne peut être considéré comme un accident grave."

Selon les normes fixées par l'Europe, il faut entendre par "accident grave" soit un accident faisant au moins un mort, soit un accident avec au moins 5 personnes grièvement blessées, soit un accident pour lequel il est supposé que le coût total des dégâts causés à l'infrastructure, au matériel roulant et à l'environnement s'élèverait au minimum à 2 millions d'euros.

Pour ce qui concerne l'organisme d'enquête, l'article 44 de la loi du 19 décembre 2006 impose à l'organisme d'enquête d'effectuer une enquête après chaque accident grave. L'article 45 de la même loi prévoit que l'organisme d'enquête peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse. L'article 52 de cette loi stipule que l'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut, en aucun cas, viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. En d'autres termes, le seul but d'une enquête menée par l'organisme d'enquête est d'enquêter sur les causes de l'accident d'un point de vue technique ferroviaire et d'aboutir à des recommandations aux parties concernées afin d'améliorer la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Je tenais à le souligner!

En application de l'article 53, alinéa 2, l'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais, normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées.

À propos de cette communication, je vous informe, chers collègues, que, depuis cette année, il est possible de consulter sur le site internet du SPF Mobilité et Transports, les enquêtes qui sont ouvertes ainsi que les rapports des enquêtes clôturées. Chaque année, ce en vertu de l'article 54, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, des recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et des mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Le rapport annuel 2009 de l'organisme d'enquête est également disponible sur le site internet déjà mentionné.

L'article 55 de la loi du 19 décembre 2006 prévoit que les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité – et si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes concernés. L'autorité de sécurité et les autres autorités et organismes auxquels les recommandations ont été adressées font rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

La loi du 26 janvier 2010 dont nous avons par ailleurs discuté ensemble pendant la session parlementaire précédente a complété cette loi du 19 décembre 2006 de la manière suivante. Premièrement, l'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation ainsi que de toutes les enquêtes et analyses d'accidents et d'incidents et des conclusions y relatives. Deuxièmement, l'autorité de sécurité a accès à cette banque de données.

Mesdames et messieurs, il me paraît nécessaire de rappeler maintenant le rôle tenu par l'autorité de sécurité, par les entreprises ferroviaires et par le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. La réponse, chers collègues, se trouve en partie dans le chapitre IV de la loi du 19 décembre 2006 mais je m'abstiendrai de parcourir en détail toutes les prescriptions légales. J'expliquerai cependant en synthèse les principales

obligations de ces acteurs du système ferroviaire en commençant par l'autorité de sécurité.

Chacun se souviendra qu'avant de pouvoir être reconnu comme entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, l'autorité de sécurité doit délivrer après examen un certificat de sécurité lorsqu'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou un agrément de sécurité pour un gestionnaire de l'infrastructure. Sans certificat ou agrément de sécurité, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent exercer d'activité. L'autorité de sécurité peut exiger la révision du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle de certaines règles. L'autorité de sécurité peut retirer partiellement ou totalement le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité. Elle notifie sa décision à l'Agence ferroviaire européenne, l'ERA.

En ce qui concerne les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ceux-ci sont responsables de l'établissement, de la mise à jour et de l'amélioration de leur propre système de gestion de la sécurité dans le respect des règles de sécurité constituant le cadre réglementaire national de sécurité.

Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent donc, chacun dans le respect de ses particularités propres, mettre en place les procédures, les techniques, les formations, les contrôles, les audits qui doivent garantir qu'à tout moment le niveau de sécurité ne se dégrade pas mais s'améliore. Le niveau de sécurité est un concept précisé dans l'arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant le cadre réglementaire national de sécurité.

Dit kader stelt de nationale veiligheidsdoelstellingen en methodes vast die het nationale veiligheidsniveau voor het gebruik en het beheer van de spoorweginfrastructuur en voor de exploitatie van het rollend materieel bepalen. Om het veiligheidsniveau in België te bepalen, zowel ten overstaan van elke exploitant of spoorweginfrastructuurbeheerder als ten overstaan van het geheel van spoorwegondernemingen en beheerder, werd besloten rekening te houden met een geheel van veiligheidsreferentiewaarden die samen voor een veiligheidsniveau voor heel het spoorvervoer in België staan.

Om te vermijden dat het jaarlijks veiligheidsniveau wordt beïnvloed door uitzonderlijke of abnormale voorvallen die de veiligheidsreferentiewaarden excessief wijzigen en opdat het jaarlijks veiligheidsniveau op het Belgisch spoorwegnet kan worden vergeleken met dat van de voorgaande jaren, zal het worden berekend op basis van het gemiddelde van de veiligheidsreferentiewaarden over een periode van vijf jaar.

Om de veiligheidsinstanties in staat te stellen de evolutie van het veiligheidsniveau objectief op te volgen, zullen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder hun veiligheidsreferentiewaarden bekend moeten maken in een jaarlijks veiligheidsverslag.

Het koninklijk besluit bepaalt ook de mogelijkheid voor de minister om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een bijzondere veiligheidsdoelstelling op te leggen die bestaat in de verplichting om bepaalde veiligheidsreferentiewaarden te halen.

Om het veiligheidsniveau op peil te houden bij wijzigingen die de exploitatieveiligheid beïnvloeden en de controle hierop mogelijk te maken, moeten de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een register bijhouden waarin alle veiligheidbeheersactiviteiten, geïdentificeerde gevaarlijke situaties, wijzigingen van het type of van de draagwijdte van de activiteiten, genomen beslissingen en aangenomen oplossingen worden geïventariseerd.

Le premier objectif de sécurité annuel porte donc sur l'année 2010. Pour être complet dans le mécanisme qui permettra de mesurer si le niveau de sécurité de chaque intervenant du système ferroviaire mis en place par l'Europe est atteint ou non, je me dois de rappeler l'arrêté royal du 25 juin 2010 qui transpose la directive européenne 2009/149 du 27 novembre 2009 fixant la liste des indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

Chers collègues, ces indicateurs sont communs aux vingt-cinq pays de l'Union où un chemin de fer existe. Ces indicateurs sont, de ce fait, les mêmes pour chaque entreprise ferroviaire et pour chaque gestionnaire de l'infrastructure. Ils sont d'application à partir de 2010. Ils permettront des comparaisons objectives entre les entreprises ferroviaires, entre les gestionnaires de l'infrastructure et entre pays et de vérifier si le niveau de sécurité fixé est atteint.

Madame la présidente, je profite de cette tribune pour évoquer avec vous la question importante des

sanctions en cas de non-respect des objectifs de sécurité. Aujourd'hui, un seul type de sanction existe, à savoir le retrait total ou partiel du certificat de sécurité pour une entreprise ferroviaire ou de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure. Croyez-moi, il s'agit là d'une arme redoutable! Toutefois, si on y réfléchit bien, cette arme est très difficile à utiliser car les conséquences de son utilisation peuvent être extrêmement dommageables pour la population qui se verrait privée, partiellement ou totalement, d'une offre de transport de service public ou d'une offre de transport ferroviaire en service international ou d'une offre de transport marchandises.

Je reste convaincu de la nécessité de proposer à la Chambre une modification du titre II, de la loi du 19 décembre 2006, par une insertion d'une grille de sanctions plus proportionnées et, donc, plus efficaces. Je songe ici concrètement à des amendes administratives. Le SPF Mobilité et Transports prépare actuellement un tel régime qui peut très utilement s'inspirer du régime de sanctions prévu pour le non-respect du règlement n° 2007/1371 sur les droits et obligations des voyageurs *mutatis mutandis* et pour lequel un projet d'arrêté royal sera prochainement déposé en Conseil des ministres.

Cinquième élément. Pour dresser un tableau complet des acteurs en présence, il importe maintenant d'être précis sur les moyens humains mis à disposition de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Madame De Bue, vous en avez parlé. À cet effet, permettez-moi de reprendre la réponse que j'ai transmise le 6 juillet 2010 à la Cour des comptes, en réponse au projet de rapport de sa contribution à l'examen des conditions de sécurité du rail en Belgique qu'elle m'avait transmis.

Je cite: "Deux fonds budgétaires viennent d'être constitués par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'un pour l'autorité de sécurité et l'autre pour l'organisme d'enquête. Ces fonds assurent une indépendance financière à ces deux organismes. Les mécanismes d'alimentation de ces deux fonds sont décrits dans la même loi-programme et les deux arrêtés royaux datés du 13 juin 2010 et du 17 juin 2010 viennent d'être pris, permettant dès 2010 d'accroître les effectifs de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Le fonds budgétaire permet à l'organisme d'enquête de porter son effectif à 7 collaborateurs auxquels pourront s'adjoindre des experts externes à qui pourront être confiées des missions si malheureusement plusieurs accidents graves devaient se produire presque simultanément. Quant à l'effectif de l'autorité de sécurité, il peut être porté dès 2010 à 29 personnes, soit trois de plus. L'esprit de la réforme entreprise est d'arriver par paliers à un effectif de 38 à 40 collaborateurs d'ici fin 2012."

Concrètement, dans les prochaines semaines, je présenterai au Conseil des ministres un arrêté royal visant à augmenter pour 2011 les moyens budgétaires de l'autorité de sécurité afin de permettre le financement d'un effectif de 35 personnes en 2011, soit six collaborateurs supplémentaires. Dans cette perspective, je proposerai pour 2011 un budget de 3,75 millions d'euros. Je ne doute pas un instant de l'appui de la ministre des Entreprises publiques car je crois que tout le monde est convaincu à présent des moyens financiers dont doivent bénéficier l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête pour mener correctement et complètement à bien les missions qui leur sont confiées par l'État belge.

Ce panorama général étant posé, je vais répondre à présent aux questions qui n'auraient pas encore trouvé de réponse.

Pour les contrats de gestion, je rappelle que la sécurité ferroviaire, tant en matière d'infrastructures que de circulation des trains, est régie par la loi du 19 décembre 2006 et que c'est la raison pour laquelle elle n'a pas fait l'objet de dispositions contractuelles avec Infrabel et avec la SNCB. Ceci étant, diverses mesures contractuelles existantes ont une incidence directe sur la sécurité d'exploitation, notamment l'approbation des plans d'entreprise de chacune des sociétés du Groupe SNCB où une attention particulière est réservée à la sécurité, et le plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB avec son volet "sécurité" et le suivi de son exécution globale où tout retard doit être dûment justifié.

En accord avec ma collègue chargée des entreprises publiques, les propositions de la Cour des comptes, visant à renforcer la prise en considération de la sécurité d'exploitation dans les contrats de gestion des sociétés du groupe SNCB, seront examinées dans les prochaines étapes contractuelles, en veillant à éviter toute redondance avec la réglementation ainsi que l'imposition d'obligation qui seraient spécifiques à la SNCB dans le cadre des secteurs libéralisés, tels que le transport de marchandises ou de voyageurs en service international.

En ce qui concerne l'accident d'Arlon et à la lumière du tableau global que j'ai dressé, je suis en mesure de vous informer que l'organisme d'enquête a décidé d'ouvrir une enquête afin de déterminer les causes et les

circonstances de l'accident. Cette enquête a été notifiée aux divers acteurs concernés, y compris l'ERA, quelques jours après l'accident. L'organisme d'enquête s'est rendu sur les lieux de l'accident le 15 septembre. Les ressources mises à disposition pour l'enquête d'Arlon encore en cours, sont l'enquêteur principal et un expert. Par ailleurs, l'organisme d'enquête a également fait appel à l'expertise technique de l'autorité de sécurité.

Diverses réunions avec les services d'enquête de la SNCB et d'Infrabel ont également eu lieu. La date de publication du rapport final ne m'est pas connue. Chacun comprendra, dès lors, qu'il ne m'est pas possible de m'exprimer à propos des circonstances et des causes de l'accident, tant que le rapport de l'organisme d'enquête n'est pas publié. Cependant, d'après les premiers éléments de l'enquête conduite par Infrabel, il apparaît que l'installation technique de signalisation était, au moment des faits, conforme aux normes de sécurité et fonctionnait normalement. Je rappelle que d'autres enquêtes sont en cours: celle du parquet et celle de la SNCB, enquêtes qui livreront, elles aussi, leurs propres conclusions.

S'agissant de l'accident de Mons du 19 novembre 2009, la SNCB Holding a reçu mandat de l'organisme d'enquête de réaliser l'enquête conformément à la législation en vigueur. Une nouvelle législation en préparation à cette époque, la loi du 26 janvier 2010, entrée en vigueur le 9 février 2010, prévoyait de retirer à la SNCB Holding la compétence en matière d'accidents et d'incidents ferroviaires. Toutefois, le 23 décembre 2009, pour éviter toute interruption dans la réalisation des enquêtes en cours, j'ai écrit ce qui suit à l'administrateur délégué de la SNCB Holding: "Un projet de loi a été transmis par le gouvernement aux chambres législatives. Il a notamment pour effet de transférer la responsabilité des enquêtes ferroviaires à la cellule du SPF dont le caractère autonome et indépendant sera confirmé. Le vote de la loi précitée n'est pas encore intervenu. Même lorsque ce sera le cas, il sera nécessaire d'attendre la publication des arrêtés d'exécution afin de pouvoir être totalement opérationnel. Entre-temps, il revient à la SNCB Holding de poursuivre ses obligations en parfaite synergie avec la cellule du SPF et de continuer à consacrer les mêmes moyens qu'aujourd'hui à cette mission. Le moment venu, des concertations seront organisées entre nous", fin de la citation.

L'organisme d'enquête m'a fait savoir que, la SNCB Holding n'ayant pas pu finaliser ce rapport d'enquête, il devrait effectuer lui-même des devoirs complémentaires avant de pouvoir publier le rapport d'enquête définitif.

Enfin, en ce qui concerne le dépassement des signaux, Infrabel a répertorié 93 dépassements sur son infrastructure ferroviaire, entre le 1^{er} janvier 2010 et le 30 septembre 2010. Au cours de la même période en 2009, 90 dépassements de signaux avaient été constatés. L'organisme d'enquête procède actuellement à l'analyse fine de chacun de ces dépassements. Pour l'aider dans ses démarches, ainsi que dans d'autres, il a également fait appel à l'expertise de consultants externes.

Chers collègues, je pense avoir répondu à toutes les questions que vous m'avez posées. J'ai eu à cœur de rappeler le rôle et les responsabilités de chacun car, sans cela, il est difficile de comprendre les mécanismes voulus par l'Europe en matière de sécurité ferroviaire.

Voilà, madame la présidente, ma réponse très extensive qui concerne une matière terriblement délicate.

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, u hebt uw spreektijd inderdaad ver overschreden maar aangezien veiligheid essentieel is, heb ik u daarvoor ook alle vrijheid gelaten.

Mijnheer Van den Bergh, hebt u een opmerking over deze materie? U hebt daarover immers geen vraag gesteld.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, het is uiteraard een zeer interessant antwoord dat zeker nog veel gelezen zal worden. Het is ook een antwoord op de vragen die hier gesteld zijn. Ik begrijp perfect dat de staatssecretaris de gelegenheid te baat neemt om dat hier grondig uit te leggen, wat ook belangrijk is. Ik meen echter dat er in de Conferentie van voorzitters werd afgesproken om vragen met betrekking tot deze materie niet langer in deze commissie te behandelen maar wel in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid. Ik zou de collega's dan ook willen oproepen om – als het niet specifiek over Bergen of Aarlen gaat, zoals in de vragen van de heer Balcaen – de algemene vragen rond spoorveiligheid en de rapporten daarover te behandelen in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid en niet in deze commissie. Als voorbeeld zal ik mijn vraag nr. 78, onder punt 16 van de agenda, alvast intrekken. Die vraag was namelijk ingediend alvorens de bijzondere commissie opnieuw was opgericht.

De **voorzitter**: Dat is inderdaad gezegd maar deze vragen werden toch behouden, waarschijnlijk omdat ze ook andere elementen bevatten die een sneller antwoord vereisten. Als u zegt dat u uw vraag onder punt 16 wil intrekken, dan staat het u als commissielid vrij om dat te doen. Deze vragen werden in ieder geval behouden.

05.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, j'ai bien insisté en début de question sur le fait qu'il ne s'agissait pas pour moi d'empiéter sur les compétences de la commission Sécurité du rail. Cette question a d'ailleurs été déposée à une époque où il n'était pas évident qu'une nouvelle commission se mettrait en place. Il s'agit d'obtenir des réponses sur des éléments très importants. Nous sommes à pratiquement une année de l'accident de Mons qui a fait une victime. Il est intéressant de connaître l'état d'avancement de l'enquête. Cette matière peut être abordée en commission de l'Infrastructure. Mais je reste tout à fait sensible à l'intervention. Je tâcherai de bien distinguer les différents lieux de débats.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse détaillée. En matière de sécurité, il est toujours opportun de rappeler la législation. Je ne crois pas avoir posé des questions sortant fondamentalement du cadre de cette législation. À propos d'Arlon, il semble que le problème soit un problème d'appréciation. Vous avez vous-même évoqué la loi. L'article 19 de la directive stipule qu'en plus des accidents graves, l'organisme d'enquête peut effectuer des enquêtes sur d'autres accidents ou incidents en tenant compte notamment de la question de savoir si cet accident fait partie d'une série d'accidents ou d'incidents ayant une certaine importance au niveau d'un système. L'accident d'Arlon fait partie de ce cas de figure. Je me réjouis de vos propos selon lesquels l'organisme national d'enquête s'est saisi de la problématique.

Votre réponse concernant l'enquête sur l'accident de Mons me contrarie quelque peu. En effet, la procédure ne semble pas encore terminée. D'après moi, il n'était pas de bonne politique que la holding mène l'enquête, car l'impartialité n'est pas forcément garantie en la matière. Je pense que l'organisme national d'enquête doit maintenant reprendre certains travaux pour mener à bien le rapport. J'espère que rien ne s'opposera à une rapide conclusion de l'enquête en la matière.

Quant aux sanctions que vous évoquez en matière de politique de sécurité, je vous rejoins entièrement. Nous resterons attentifs aux initiatives qui pourraient être prises pour rendre cette politique des sanctions en matière de sécurité plus efficace.

Je prends bonne note soit du rappel soit des annonces nouvelles en matière d'accroissement des effectifs des différentes autorités responsables en matière de sécurité. Nous resterons également attentifs à la mise en œuvre des solutions que vous présentez.

05.06 Valérie De Bue (MR): Je voudrais remercier M. le secrétaire d'État pour sa longue réponse et pour ses projets en matière d'arrêtés royaux et d'augmentation des moyens comme il l'a précisé. Je rejoins aussi la remarque de Jef Van den Bergh, mais à l'époque où les questions ont été déposées, on n'était pas encore en mesure de retravailler sur la sécurité du rail. Je pense donc qu'on a quand même aussi un devoir de réagir quand de tels phénomènes se produisent.

De **voorzitter**: Wetend dat de bijzondere commissie opnieuw opgericht is, wil ik de suggestie van de heer Van den Bergh volgen. Ik stel voor dat wij, als een soort van gentleman's agreement, de vragen die te maken hebben met de veiligheid van de spoorwegen behouden voor die commissie. Intussen werd deze commissie door de plenaire vergadering opnieuw opgericht. Ik vind dat wij hier geen parallel spoor moeten ontwikkelen. Dank u wel.

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

06 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het examen voor rij-instructeur en het aantal instructeurs" (nr. 84)

06 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'examen de moniteur d'auto-école et le nombre de moniteurs" (n° 84)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb een korte vraag.

Er blijkt een tekort te zijn aan rij-instructeurs. In veel debatten komt de vraag aan bod of niet meer kandidaat-chauffeurs naar een rijsschool zouden moeten gaan. Blijkbaar is er momenteel een tekort aan rij-instructeurs en is het dus moeilijk om kandidaat-chauffeurs daarheen te sturen. Het beroep is zelfs een knelpuntberoep geworden op de lijst van de VDAB. Een van de oorzaken zou zijn dat het examen niet langer is afgestemd op de actuele realiteit. De bepalingen daarvan zouden ondertussen dateren uit de zeventiger jaren. Ook de samenstelling van de examenjury die maar voor een kwart mag bestaan uit instructeurs, zou voor problemen zorgen. De opleiding zou beter kunnen. In principe is een rij-instructeur zelfs niet verplicht om lessen te volgen. Slechts 30 % van de kandidaten haalt uiteindelijk het brevet. Een aantal weken geleden heeft de rijsschoolsector Federdrive daarover een noodkreet geslaakt in de media.

Is er effectief een tekort aan rij-instructeurs? Onderkent u het probleem met de inhoud en de afname van examens? Onderkent u dat dit eigenlijk ondertussen verouderd is? Wordt de opleiding zoals die nu bestaat, al dan niet als voldoende beschouwd? Tot slot een wat gevoelige vraag voor een regering in lopende zaken. Worden er pistes onderzocht om na te gaan op welke manier men eventueel het tekort aan rij-instructeurs zal kunnen aanpakken en hoe de examinering en de opleiding aan de actuele noden kan worden aangepast?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, de rijsschoolfederaties hebben hun tekort aan rij-instructeurs gemeld aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De FOD heeft een onderzoek gedaan en een aantal problemen werden daarbij opgemerkt. De inhoud van de examens moet duidelijker worden bepaald en de examenprocedure moet worden ingekort. Er is nu geen verplichte opleiding. De instructeurs mogen schriftelijk en mondeling examen afleggen zonder voorafgaande opleiding. Na het welslagen van het mondeling examen moet de kandidaat een stage doen bij een rijsschool. Daarna moet hij voor een modelles slagen om zijn brevet te kunnen krijgen. Ik denk dat deze procedure voldoende is omdat met het examen en de stage de juryleden en de sector een goed idee van de bevoegdheid van de kandidaat kunnen krijgen. Er is nu een project in de FOD Mobiliteit om de procedure en de inhoud van deze examens te onderzoeken en deze ook zo snel mogelijk te verbeteren.

06.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor dit antwoord. Ik ben blij dat er initiatieven worden genomen om aan dit probleem tegemoet te komen.

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

07 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de cyclistes tués sur nos routes" (n° 168)**

07 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal fietsdoden op onze wegen" (nr. 168)**

07.01 **Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, les cyclistes représentent 9 % des personnes tuées annuellement sur nos routes, même si les chiffres sont globalement moins graves pour ceux-ci que pour les automobilistes: chez les cyclistes, on compte 15 tués pour 1 000 accidents, tandis qu'il y a 20 automobilistes tués pour 1 000 accidents. Il faut reconnaître cependant que ces chiffres sont en amélioration constante.

Ces dernières semaines, l'IBSR recommande d'améliorer la sécurité pour les déplacements en vélo.

J'aurais voulu faire le point avec vous sur cette politique, que nous avons abordée dans le contexte de votre note de politique générale. Bien entendu, je sais que le gouvernement est en affaires courantes et que, par conséquent, votre marge de manœuvre est limitée.

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame la présidente, je puis répondre à Mme De Bue que le rapport thématique relatif aux accidents de vélos, publié à la fin 2009 par l'Observatoire pour la sécurité routière montre que, si le nombre de cyclistes décédés ou blessés graves a diminué, il n'en reste pas moins vrai que le risque individuel par kilomètre parcouru est quatre fois plus élevé pour les cyclistes que pour les automobilistes.

Le rapport, qui a analysé de manière détaillée les statistiques d'accidents impliquant des cyclistes, fournit d'importantes indications quant aux causes des accidents et permet dès lors de mieux cibler les actions à entreprendre. Ainsi, près de la moitié des cyclistes victimes d'un accident sont recensés aux carrefours. Les

comparaisons entre les différents types de carrefours montrent que ce sont surtout ceux dont la priorité est à droite qui posent le plus de problèmes. Il faut également ajouter les ronds-points où le nombre d'accidents de vélos est élevé d'une manière disproportionnée.

L'analyse nous montre que certains aménagements de pistes cyclables sont moins sûrs. C'est le cas des pistes cyclables à double sens et de celles qui sont simplement marquées sur la chaussée.

Enfin, les accidents de vélo les plus courants sont ceux qui impliquent un cycliste et une voiture. D'autres critères entrent aussi en ligne de compte: le jour, les conditions météorologiques, l'âge du cycliste, etc.

Nombre de mesures susceptibles d'augmenter la sécurité des cyclistes se rapportent à l'infrastructure et relèvent d'initiatives propres aux gestionnaires des voiries. En conséquence, j'encourage ces derniers à consacrer toute l'attention nécessaire à l'aménagement de pistes cyclables qui offrent plus de sécurité aux usagers – je pense à la création de pistes cyclables séparées – et à veiller à la sécurisation des traversées aux carrefours.

Par ailleurs, j'estime qu'il importe de mener des actions relatives à la formation des cyclistes, à leur équipement (port du casque, vêtements réfléchissants, etc.) organisées par les associations de cyclistes, les Régions ou encore les zones de police.

Il me paraît également important de consacrer plus d'attention à la sensibilisation et à la formation des futurs automobilistes. Des actions ciblées sont organisées par l'IBSR lors de chaque rentrée scolaire.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, wij danken u. Er was overeengekomen om minister Vervotte om 16 u 00 het woord te geven. Wij stellen de overige vragen uit. Vraag nr. 252 van mevrouw Jadin zal schriftelijk gesteld worden en vraag nr. 206 van mevrouw Temmerman zal in de commissie voor de Volksgezondheid aan bod komen. De andere vragen worden uitgesteld tot een volgende vergadering. Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw goede en lange antwoorden.

Collega's, aan de orde zijn nu de samengevoegde vragen over de treinbotsingen in Arlon en de veiligheidssystemen van de Belgische spoorwegen, punt 16 op de agenda. Ik wil de collega's die een vraag hebben gesteld, de heren Bastin, Veys, Geerts en Vandeput en de dames Musin en De Bue, vragen of wij hier ingaan op de suggestie van zo-even om de vragen met betrekking tot de veiligheid van de spoorwegen voor te behouden voor de bijzondere commissie inzake de Spoorveiligheid. Acht u dat opportuun?

07.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, nous pourrions peut-être demander à Mme la ministre ce qu'elle en pense. Des questions ont été déposées avant que la commission du Rail ne reprenne ses travaux.

J'aurais souhaité obtenir une réponse à ma question sur le plan d'accélération de l'équipement de sécurité sur le réseau ferroviaire belge. Devons-nous attendre que Mme la ministre vienne en parler devant la commission du Rail? Le fait de donner cette réponse aujourd'hui pose-t-il un problème?

De **voorzitter**: Voor mij is er geen enkel probleem. Ik vraag alleen wat de leden ervan denken.

08 Questions jointes de

- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de deux trains à Arlon" (n° 1)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision ferroviaire à Arlon" (n° 3)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de trains qui s'est produite à Arlon" (n° 51)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan d'accélération de l'équipement de sécurité sur le réseau ferroviaire belge" (n° 69)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation en ce qui concerne l'installation du système TBL1+, après l'accident de train à Arlon" (n° 78)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train en gare d'Arlon" (n° 80)

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation en ce qui concerne l'installation du système TBL1+" (n° 96)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de botsing tussen twee treinen in Aarlen" (nr. 1)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing in Aarlen" (nr. 3)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing te Aarlen" (nr. 51)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan voor de versnelde invoering van het veiligheidssysteem op het Belgische spoorweginet" (nr. 69)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot de installatie van TBL1+ naar aanleiding van het treinongeval in Aarlen" (nr. 78)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeluk in het station van Aarlen" (nr. 80)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken omtrent de implementatie van TBL1+" (nr. 96)

08.01 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, tout d'abord je vous adresse mes félicitations pour votre nomination à la tête de cette commission. Comme l'a dit Mme Musin, la question a été rédigée avant la mise en place de la commission spéciale sur la Sécurité du rail. Il me semble pourtant important de poser cette question à la ministre pour des cas ponctuels et dans cette commission.

Madame la ministre, le secrétaire d'État ayant longuement répondu à ma première question sur l'accident d'Arlon, je ne vais pas vous demander de le refaire. Cependant, il nous semble très important de se préoccuper de la sécurité de nos citoyens dans le transport ferroviaire.

Concrètement, madame la ministre, que comptez-vous faire pour éviter que de telles collisions se reproduisent et surtout assurer à l'avenir une sécurité optimale pour l'ensemble des navetteurs et du personnel?

08.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik wil u op mijn beurt feliciteren met uw voorzitterschap.

Het is een beetje vervelend dat, gezien de staatssecretaris al op een aantal vragen heeft geantwoord, wij mogelijks in herhaling zullen vallen. Ik vermoed echter dat de minister en de staatssecretaris elkaar niet zullen tegenspreken.

De feiten zijn bekend. De bekommernis van het Parlement en de commissie moet zijn hoe een dergelijk ongeval, dat weliswaar minder dramatisch is dan voorgaande, vermeden kan worden en in hoeverre de genomen maatregelen afdoende zijn.

Ik zal mij tot Aarlen proberen te beperken, gelet op de afspraken inzake de bijzondere commissie.

De dag zelf reeds hebben deskundigen van het parket, onder leiding van de procureur des Konings, ter plaatse de site bezocht en de eerste conclusies aan de NMBS bezorgd. De NMBS en Infrabel hebben op hun beurt de dag zelf een onderzoek gestart. De staatssecretaris heeft daarstraks reeds verklaard dat hij nog niet in kennis werd gesteld van het onderzoek van ERA. Blijkbaar ontfermen zich daar twee onderzoekers over deze zaak. Volgens een eerste verslag van Infrabel zou de seininstallatie in orde zijn. De staatssecretaris heeft daarbij ook verwezen naar een webstek waar alles inzake het onderzoek opgevolgd kan worden. Ik stel echter vast dat, wat die webstek betreft, daar nu nog altijd een onderzoek lopende is naar bijvoorbeeld een treinincident dat zich voorgedaan heeft in Diegem op 14 november 2008, bijna twee jaar geleden. Ik hoop dat de onderzoeksresultaten iets sneller zullen worden bekendgemaakt.

Mijn vraag handelt, ten eerste, over de resultaten van het onderzoek van het parket van de procureur des Konings. Mevrouw de minister, bent u bereid om de eerste conclusies daarvan mee te delen? Wat was de analyse van de procureur des Konings?

Ten tweede, specifiek wat Aarlen betreft, mocht het ETCS-systeem daar geïntegreerd zijn, zou een dergelijk incident zich dan alsnog voorgedaan kunnen hebben? Het gaat over een treinbotsing die zich aan zeer lage

snelheid heeft voorgedaan. Het ETCS-systeem zorgt ervoor dat de trein pas tot stilstand komt na het overschrijden van het rood licht. Door mensen van de NMBS of Infrabel werd, dacht ik, ook bevestigd dat er in feite andere systemen zijn die ervoor zorgen dat er geen overschrijding van het rood stoplicht is.

Blijven wij wel op het juiste spoor? In maart 2012 zou, wat Aarlen betreft, het veiligheidssysteem worden geïnstalleerd. Hadden wij in dat geval het ongeval kunnen voorkomen?

08.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik geef nog even een korte reactie op het voorstel van collega Van den Bergh. Het klopt dat wij in die commissie dieper kunnen ingaan op de spoorveiligheid. Natuurlijk zullen er in deze commissie voor de Infrastructuur ook af en toe korte en concrete vragen worden gesteld. Het ene kan het andere niet uitsluiten.

Ik zal het zeer kort houden. Met welk veiligheidssysteem was de lijn effectief uitgerust? Daarover bestaat immers onduidelijkheid. Met welk veiligheidssysteem was de trein die op die lijn reed uitgerust? Het heeft natuurlijk geen zin als de lijn met een bepaald systeem is uitgerust, maar de trein niet. Dan werken beide systemen immers niet.

08.04 Linda Musin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, repartant de cet accident de train à Arlon le 15 septembre dernier qui nous rappelle combien nous devons être attentifs en permanence à la sécurité du rail, je voudrais évoquer ce plan d'accélération en matière de sécurité du rail que vous aviez présenté en mars dernier. Nos travaux ayant été interrompus depuis avril, cela fait donc un bout de temps. Ce plan étant initialement prévu pour permettre l'installation de TBL1+ sur le réseau et le matériel roulant afin de gagner un an sur les quatre initialement prévus, j'aurais voulu que vous nous expliquiez ce qu'il en est.

Tout d'abord, vous avez parlé de trains immobilisés: le rapport avance le chiffre de 3 500 trains immobilisés en 2010, près de 16 000 entre 2010 et 2012 pour que ce système puisse être installé. Depuis mars dernier, combien de trains a-t-on dû immobiliser pour procéder à cette installation? Par ailleurs, où en est cette installation du système de sécurité dans les infrastructures comme dans le matériel roulant? Le planning initial que vous avez évoqué en mars est-il respecté? Peut-on disposer d'une copie de ce planning ou de cette feuille de route?

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, aangezien het gentlemen's agreement niet meer opgaat, blijft uw vraag ingetrokken? Ja? Dan heeft mevrouw De Bue het woord.

08.05 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, j'interviendrai très brièvement car l'essentiel a été dit. Nous voulions vous entendre à propos des circonstances de l'accident, de l'évolution de l'enquête et de l'application du plan de sécurisation.

Aujourd'hui, j'ai lu dans *La Libre Belgique* qu'Infrabel déclare être à 42 % au niveau des bornes TBL1+ et à 280 trains équipés, soit 78 % de l'objectif 2010. Ces chiffres sont régulièrement publiés; ils l'ont été consécutivement à l'accident et le sont encore aujourd'hui. Madame la ministre, confirmez-vous ces chiffres ou maintient-on le rythme décidé à la suite de l'accident de Buizingen?

08.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het kort houden. Ik denk dat ik geen inleiding hoeft te geven. Mijn vraag handelt ook over de invoering van het TBL1+-systeem. De meeste vragen zijn hier reeds gesteld.

Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met de problemen die er eventueel worden ondervonden met het installeren van dat systeem. Wat zijn de belangrijkste problemen en de oplossingen daarvoor, om de planning die werd vooropgesteld, en die blijkbaar niet kan worden gehaald, alsnog te kunnen halen?

08.07 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, de conclusies van de onderzoeken door het parket van Aarlen, door het onderzoeksorgaan en door de NMBS zijn nog niet gekend.

Volgens de eerste elementen van het onderzoek van Infrabel blijkt dat de technische seininstallatie op het ogenblik van de feiten conform de veiligheidsnormen was en dus normaal functioneerde.

Het is niet uitgesloten dat de treinbestuurder, die vertrok van het spoor 3 in het station van Aarlen naar Luxemburg, het vereenvoudigd stopsein is voorbijgereden. Ik herhaal echter dat tot op heden nog niets

definitief is bevestigd. Het is de regel dat wij ons houden aan de onderzoekswerkzaamheden en de manier waarop deze mensen werken. Wij moeten dus wachten tot men daarover duidelijkheid heeft.

De infrastructuur is uitgerust met het besturingssysteem Memor Krokodil. Het gaat om een toestel dat in het spoor ligt ter hoogte van een sein en dat bestemd is om de toestand van het sein voor de bestuurder te herhalen. Het dient dus als een waakzaamheidcontrole.

Het elektrische motorstel dat vertrok vanuit het station Aarlen is wel uitgerust met het klassiek veiligheidssysteem Memor Krokodil, evenals het systeem Memor 2+ van de Luxemburgse spoorwegen. In de planning is voorzien om het uit te rusten met het systeem TBL1+.

Gezien er nog geen definitieve conclusies van de verschillende onderzoeken zijn gekend, zijn er ook nog geen maatregelen genomen naar aanleiding van deze conclusies. Uiteraard zijn er al wel algemene maatregelen genomen na het dramatische treinongeluk in Buizingen.

Vous me demandez quelles mesures je compte prendre pour éviter de telles collisions et assurer une sécurité optimale.

Je puis vous assurer que la sécurité est et reste ma priorité absolue.

D'abord, après l'accident de Buizingen, le 15 février 2010, j'ai organisé une concertation à propos de la sécurité globale au sein du Groupe SNCB, avec les trois CEO et les syndicats reconnus. L'objectif était d'accélérer et d'approfondir à court terme différents éléments de cette politique.

Cette consultation a débouché sur une vision partagée d'un large éventail des aspects concernant la sécurité, comme la protection des trains et le système de signalisation, la charge de travail, la formation, la culture de la sécurité et aussi la discipline. Les rencontres ont également abouti à des recommandations que le Groupe SNCB et les syndicats continueront d'inclure dans le dialogue social.

Ik heb de gedelegeerde bestuurders van de NMBS en Infrabel ook gevraagd om te onderzoeken of de implementatie van het TBL1+-systeem versneld kon worden, met het perspectief op een latere implementatie van ETCS op heel het Belgische net.

Het volgende is misschien belangrijk voor de nieuwe leden in deze commissie. Naar aanleiding van het ongeluk hebben wij reeds een serieuze uitleg gegeven over onder andere het systeem. Ik wil echter benadrukken dat de doelstelling moet blijven om te gaan naar een ETCS-systeem. Het ETCS-systeem bestaat uit bakjes die dezelfde zijn als de bakjes van TBL1+. Dat is het belangrijkste daaraan.

Als men echter die bakjes van TBL1+ plaatst, de bakens die men in de sporen zet, dan heeft men twee keuzemogelijkheden. Ofwel plaatst men die over de hele lijn, en dan heeft men het systeem ETCS; de bakjes moeten dan op verschillende afstanden worden geplaatst. Ofwel beslist men, als men die bakjes plaatst, ze in eerste instantie te plaatsen waar er stopplaatsen zijn. Dat is men nu aan het doen. Die bakjes worden nu in eerste instantie geplaatst op de lijnen met het hoogste risico.

Men kan de bakjes in de tijd natuurlijk slechts één keer plaatsen. Daarom hebben wij het prioritair geacht om deze in eerste instantie op alle plaatsen te hebben, zodat bij alle stopsystemen in een veiligheidssysteem wordt voorzien van het niveau TBL1+. Uiteraard blijft het de bedoeling om te gaan naar het ETCS-systeem, maar dat betekent dat men het op heel de lijn moet doen. Aangezien men naar een versnelling gaat, heeft men gekozen om eerst de meest risicovolle gebieden te bedienen en om daarna op heel de lijn dat systeem te implementeren.

Ik blijf benadrukken dat de vraag niet is of wij al dan niet kiezen voor het ETCS-systeem. Wij kiezen voor ETCS; er is geen andere doelstelling of objectief dan ooit te komen tot ETCS. Maar om zo snel mogelijk zo veel mogelijk veiligheid op het net te garanderen, installeren wij dus eerst TBL1+ aan de stopplaatsen.

ETCS is dus natuurlijk gekend bij de NMBS. Het voert een permanente snelheidscontrole uit, die bij te hoge snelheid de trein automatisch doet stoppen. Dat systeem is in België reeds ingevoerd op de hogesnelheidslijnen en zal ook later ingevoerd worden op de conventionele lijnen.

TBL1+ is dus een tussenstap naar de implementatie van ETCS, omdat het gebruikmaakt van dezelfde

apparatuur en omdat het later omgevormd kan worden tot een volledige ETCS-uitrusting. De omzetting gebeurt alleen door de elektronica. Men moet niet opnieuw nieuwe systemen plaatsen. Dat is wel belangrijke informatie. Als men nu TBL1+ installeert, houdt zulks niet in dat men daarna, als men ETCS installeert, al die bakjes terug zal moeten vervangen. Nee, de bakjes die er liggen, blijven er liggen en er komen er bij. Ze worden alleen elektronisch anders geprogrammeerd. De plaatsing van de bakjes is het moeilijkste; dat veroorzaakt ook hinder op het net. De bakjes die er liggen, blijven er liggen.

Het systeem TBL1+ is dus een hulpmiddel voor de treinbestuurders, dat automatisch een trein laat stoppen bij het voorbijrijden van een rood sein. Daarnaast voert dit systeem een snelheidscontrole uit op 300 meter voor een rood sein, dat zijn dus de hogersicoplaatsen waarover ik sprak, en remt het de trein automatisch af indien de snelheid op dat ogenblik boven de 40 kilometer per uur ligt.

De NMBS-Groep heeft zich ertoe geëngageerd om versneld TBL1+ te installeren en daarvoor in de nodige middelen en mankracht te voorzien. De voortgang op het terrein wordt regelmatig geëvalueerd door de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS en in de vergaderingen die ik maandelijks heb met de drie CEO's van de NMBS-Groep.

Voor eind 2012 zullen 4 200 seinen TBL1+ krijgen, wat 87 % efficiëntiedekking brengt van het verkeer. Dit is een versnelling met een jaar ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Om voor 100 % efficiëntiedekking te verkrijgen zullen tegen einde 2015 nog eens 3 300 seinen worden uitgerust. Einde september waren er 1 300 seinen, wat ongeveer neerkomt op 42 % van de efficiëntiegraad op het Belgische spoorwegnet, uitgerust met TBL1+. Tegen einde 2010 wordt dit 53 %.

Infrabel réalisera ensuite, pour les deux prochaines années, respectivement 68 % de couverture d'efficience en 2011 et 87 % en 2012. Le planning pour la phase 2, pendant la période 2013-2015, est encore à élaborer.

De NMBS zal tegen eind 2012 91,7 % van haar tractievoertuigen hebben uitgerust met TBL1+ of ETCS, die compatibel zijn met de uitrusting op de grond. Er is immers een uitrusting op de trein, en één op de grond.

In de oorspronkelijke planning bedroeg het percentage 81,9 %. Op dit moment zijn 269 voertuigen uitgerust met TBL1+. Tegen eind 2010 worden dat er 319, of 31 % van het totaal, zoals gepland was.

La SNCB équipera 334 véhicules en 2011 afin d'arriver à 64 % et 2 083 véhicules en 2012 pour atteindre 91,7 % en fin d'année.

Zowel de NMBS als Infrabel volgt dus de voorziene planning.

Une immobilisation du véhicule pendant une semaine est nécessaire pour effectuer ce travail.

Bijkomende inspanningen om nog verder te versnellen zijn niet haalbaar. We doen echt het maximum van wat we kunnen, gelet op mankracht en de impact op de operationaliteit die vandaag concreet is.

Ik heb in maart 2010 al gezegd dat de planning voor de implementatie van TBL1+ realistisch maar ook uitvoerbaar moet zijn, rekening houdend met de beschikbare capaciteit op de lijnen, de te vervoeren reizigers, de capaciteit in de werkplaatsen, het nodige personeel om de werken te kunnen uitvoeren en het aantal mensen dat bekwaam is om zo'n werk te doen. Bovendien moet het op een veilige manier kunnen gebeuren. Wij gaan onze mensen niet op de sporen zetten wanneer de veiligheid in het gedrang komt.

De grootste moeilijkheid bij de installatie van TBL1+ in de infrastructuur zijn de integratieproblemen van dit nieuwe systeem met bestaande installaties, het buiten dienst stellen van de sporen en de bevoorrading van bepaalde materialen. De twee grootste problemen bij de uitrusting van de voertuigen zijn het homologatieproces op de buitenlandse netten voor het materieel dat grensoverschrijdende ritten naar Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland aflegt, en de noodzaak om de voertuigen gedurende een week te immobiliseren teneinde de montagewerkzaamheden van TBL1+ uit te voeren.

Parallèlement, l'équipement du réseau avec l'ETCS a commencé. Celui-ci s'effectue dans le cadre de l'engagement pris entre l'État belge et Infrabel vis-à-vis de l'Europe afin de respecter la réglementation européenne sur l'équipement du réseau international prioritaire de marchandises: tout d'abord sur les nouvelles lignes et sur les corridors de fret; viendra ensuite l'équipement de l'ensemble du réseau. D'ici fin

2020, les principales lignes du réseau seront dotées de l'ETCS et, à l'horizon 2030, le reste du réseau en sera pourvu. La gare d'Arlon sera équipée du TBL1+ début 2010 et de l'ETCS à l'horizon 2020.

Infrabel heeft onder andere een stuurgroep opgericht die de oorzaken van de seinvoorbijrijdingen moet bestuderen. Deze stuurgroep komt maandelijks samen. De eerste vergadering had plaats op 19 april 2010. Hij bestaat uit vertegenwoordigers van Infrabel, van spoorwegondernemingen, waaronder de NMBS en twee experts van de nationale veiligheidsinstantie en wordt voorgezeten door de veiligheidsverantwoordelijke van de spoorwegonderneming Catrin.

De stuurgroep bestaat uit vier werkgroepen, de groep "Techniek en seininrichting", de groep "Analyse seinvoorbijrijdingen", de groep "Programma bestuurders" en de groep "Ervaring op het terrein". Alle groepen hebben al meerdere vergaderingen gehad. Andere zijn gepland. Ook daar wordt vooruitgang in het vooruitzicht gesteld.

08.08 Christophe Bastin (cdH): Madame la ministre, n'y a-t-il pas eu une petite erreur dans les années en ce qui concerne Arlon? On parle de 2010 et 2020 pour TBL1+?

08.09 Inge Vervotte, ministre: Je suis également occupée à vérifier cette information. Selon moi, ce doit être 2011!

08.10 Christophe Bastin (cdH): Je le crois aussi!

Par ailleurs, j'ai bien compris que des problèmes de personnel et opérationnels se posent constamment et que la priorité absolue est la sécurité. Je veillerai à suivre l'évolution en la matière, passant de 68 % à 87 % en 2012 avant d'atteindre 100 % en 2015.

08.11 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik vermoed dat er reeds een verslag is van het parket, maar u deelt er geen details uit mee. Ik weet niet of dat mogelijk is.

U zegt, en dat is natuurlijk goed nieuws, dat de inhaaloperatie versneld werd met een jaar. Het geeft echter een beetje de indruk dat er eerst een nieuw incident moest gebeuren alvorens men alsnog bijkomende maatregelen kon nemen. Welke bijkomende maatregelen zijn er dan uiteindelijk genomen waardoor men toch dat ene jaar winst heeft? Had men dat niet reeds in eerste instantie kunnen doen?

08.12 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik noteer dat alleen het hulpsysteem Memor-krokodil aanwezig was. Men zou toch op korte termijn moeten bekijken of er bijkomende acties kunnen genomen worden om de vermindering van die risicofactoren mogelijk te maken.

08.13 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je voudrais vous remercier pour cette réponse très fouillée qui manifeste une détermination que nous sentions déjà au mois de mars. Est-il possible d'obtenir une copie de ce planning?

08.14 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, vous avez produit une bonne mise à jour du plan de sécurisation. Vu la rapidité de votre intervention, j'aimerais aussi obtenir une copie de la réponse.

L'ETCS est toujours prévu aux environs de 2030. Nous savons que c'est le meilleur système de sécurité. Mais nous aurons l'occasion de vous interroger de nouveau en commission de la Sécurité du rail.

Je vous remercie en tout cas d'avoir actualisé ces informations.

08.15 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben zeer verheugd te vernemen dat een en ander volgens planning blijkt te verlopen. Uw problemen lijken mij ook redelijk onder controle te komen, uiteraard uitgezonderd die homologatie. Dat is een vroegere keuze geweest. Als men er destijds voor gekozen had om ineens ETCS te plaatsen of een vorm daarvan, zou die homologatie misschien iets minder problemen hebben geven.

Mevrouw de minister, gezien het belang van dit onderwerp, zullen wij het blijven opvolgen en zullen wij over de vooruitgang vragen blijven stellen.

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

09 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "kindercrèches in treinstations" (nr. 17)

09 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les crèches dans les gares" (n° 17)

09.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de minister, de kogel is duidelijk door de kerk: over 2 jaar zou de NMBS het eerste kinderdagverblijf in het station van Oudenaarde openen. Dat proefproject zou duidelijk 250 000 euro kosten en zou plaats bieden aan een aantal kinderen, niet aan elk kind weliswaar. Men zou de plaatsen willen voorbehouden voor kinderen van pendelaars en van de eigen personeelsleden. Om deze discriminatie ongedaan te maken, zou er daarenboven een wetswijziging nodig zijn.

Mijn eerste vraag. Ik denk dat er momenteel weinig sprake van is om een wetswijziging naar het Parlement te brengen. Waarschijnlijk bent u wel in de weer om dat op papier te zetten, men weet maar nooit.

Gelet op de moorden in het kinderdagverblijf in Dendermonde en het gemak waarmee de dader het gebouw kon binnendringen, moet u begrijpen dat er toch wel enige ongerustheid bestaat over de veiligheid in die meestal oude stationsgebouwen. Behelst de prijs van 250 000 euro voor dit proefproject ook de veiligheid? Zo ja, welke veiligheidsmaatregelen denkt u te nemen?

Voor hoeveel kinderen zal er plaats zijn? Op welke manier kunnen treinpendelaars inschrijven? Wie is de treinpendelaar trouwens? Is dat iemand met een abonnement, al dan niet betaald door de werkgever? Wat met de vrijkaarten? Hoe zit dat juist? U weet dat de NMBS nogal wat definities heeft van abonnement, treinpendelaar enzovoort. Er zal goed moeten gecommuniceerd worden wie men juist bedoelt.

Wat zal het kosten om kinderen hier te plaatsen, als daar al zicht op is?

In welke stations zijn zulke kinderdagverblijven onder te brengen? Heeft men er al zicht op waar men wil eindigen?

09.02 Minister Inge Vervotte: Het is niet de bedoeling om de plaatsen in de kindercrèches voor te behouden aan pendelaars en spoorwegpersoneel. Dus, mijnheer Logghe, als u interesse hebt, kunt u dat laten weten.

De betrokken crèches zullen door hun ligging natuurlijk wel voornamelijk kinderen van pendelaars ontvangen, vermoeden wij. Het is wel zo dat de NMBS-Groep een aantal plaatsen, tussen 5 en 10 maximaal, zou wensen te reserveren voor kinderen van haar personeel. Dat gebeurt trouwens ook in andere bedrijven. Het project van de kindercrèches in of nabij stations past in het raam van de specifieke reglementering inzake kinderopvang die in elk van de Gemeenschappen bestaat. Enkel voor het reserveren van plaatsen voor kinderen van het spoorwegpersoneel zou in de Franse Gemeenschap de regelgeving moeten worden aangepast, omdat deze momenteel de reservering van plaatsen voor werkgevers maar toestaat als er minstens twee bedrijven gebruik van maken, wat in Vlaanderen niet zo is. In Vlaanderen rijst geen enkel probleem op het vlak van reglementering.

Er is geen wetswijziging nodig.

Wat de veiligheidsaspecten betreft, is er een onderscheid tussen investeringen die gedragen worden door de NMBS-Holding, die de ruimte ter beschikking zal stellen van een exploitant – het is wel belangrijk er op te wijzen dat de NMBS niet zelf aan kinderopvang zal doen – en de investeringen door de exploitanten zelf. Voor iedere vestiging is het de bedoeling om tegen betaling van de bescheiden vergoeding van 50 euro per vierkante meter en per jaar, lokalen van de NMBS-Holding ter beschikking te stellen van een crèche-exploitant, met het oog op de oprichting en het beheer van een crèche.

De NMBS-Holding zal de nodige investeringen doen om de ruimten voor een crèche te voorzien van de vereiste basisuitrustingen inzake sanitaire installaties, water, verwarming, elektriciteit en infrastructurele veiligheid zoals nooduitgangen, branddetectors, branddeuren enzovoort. De Holding zal daarbij de geldende normen met betrekking tot de kinderopvang naleven.

De exploitant zal instaan voor de aankleding van de lokalen, zoals schilderwerken, meubilair en decoratie,

en ook voor de organisatorische en/of elektronische maatregelen die hij voor de veiligheid nodig acht, of die door de reglementering van de bevoegde Gemeenschap wordt opgelegd, zoals interfonie en videofonie.

Wat de geplande crèche in Oudenaarde betreft, zal het aantal opvangplaatsen bepaald worden in samenspraak met de exploitant, die uit een groep van ervaren kandidaten zal worden gekozen. Die exploitant zal rekening moeten houden met de toepasselijke reglementering op de crèches die onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap vallen. Bovendien zal hij ook gecontroleerd worden door het erkend orgaan Kind en Gezin.

De inschrijving van kinderen zal met inachtneming van diezelfde reglementering moeten gebeuren, en dat zal ook gelden voor de inschrijving van kinderen van het spoorwegpersoneel.

Aangezien de crèche niet enkel voorbehouden is voor kinderen van treinpendelaars, doen uw vragen naar de definitie van toegelaten treinpendelaars niet ter zake. De bijdrage van de ouders van de opgevangen kinderen zal eveneens overeenkomstig de hiervoor genoemde reglementering bepaald worden.

De gebouwen in de inventaris die de NMBS-Holding heeft opgemaakt overeenkomstig artikel 28 van haar beheerscontract met de Belgische Staat en die in aanmerking komen voor de inrichting van kinderdagverblijven, bevinden zich in of nabij de stations in Oostende, Oudenaarde, Mechelen, Brussel-Zuid, Luik, Aarlen en Charleroi-Zuid.

Het directiecomité van de NMBS-Holding heeft op 27 augustus van dit jaar zijn goedkeuring gegeven voor het opstarten van twee proefprojecten, namelijk in Oudenaarde en Luik-Guillemins.

In een tweede fase zullen de overige vestigingsplaatsen van de inventaris aan een grondig onderzoek onderworpen worden omtrent de haalbaarheid en oprichting van een crèche. Nieuw voorgestelde vestigingsplaatsen, meer bepaald in kleinere stations, zullen ook in aanmerking komen voor zo'n onderzoek.

We proberen hier dus eigenlijk een stimulansbeleid te voeren, een win-winsituatie, zonder zelf aan kinderopvang te doen. We willen daaraan wel op een goede manier meewerken, waar er ruimte is, en aan een zeer voordelige prijs ruimte ter beschikking stellen voor wat wij sociale doelen noemen, in dit geval kinderopvang. Dat zal allemaal gebeuren onder het gezag van het verantwoordelijk bevoegdheidsniveau, waarbij dus ook dezelfde regels, reglementen, en bijgevolg ook controle, van toepassing zouden zijn als voor andere initiatieven in de kinderopvang.

09.03 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik leer er in elk geval uit dat de NMBS ruimte ter beschikking wil stellen om dergelijke instellingen mogelijk te maken. Het grote bedrag van 250 000 euro voor het proefproject in Oost-Vlaanderen heeft dus alleen betrekking op de kosten gedragen door de Holding.

Ik neem er ook nota van dat er zeven tot acht treinstations in aanmerking komen. Dat zal verder worden onderzocht.

Te uwer informatie, gisteren hadden wij gemeenteraad in Roeselare waar werd gevraagd of het station in Roeselare zou worden uitgekozen. Het college van burgemeester en schepenen heeft zich op de vlakte gehouden. Ik leer uit uw antwoord dat dit in Roeselare in eerste instantie niet is gepland. Of vergis ik mij?

09.04 Minister Inge Vervotte: Alles hangt natuurlijk af van een aantal factoren. Ten eerste, zijn er ruimtes die daarvoor in aanmerking komen? Er moet immers een goed beheer van de gebouwen zijn. Dat moet realistisch en haalbaar zijn. Ten tweede, is er een potentieel? Er moet immers ook altijd een dialoog met de stad zelf worden aangegaan. Is er nog behoefte aan kinderopvang of niet? Is het zinvol of niet? Heeft het stadsbestuur bijvoorbeeld een andere visie op kinderopvang?

Er zijn dus heel wat factoren waarmee rekening moet worden gehouden. In eerste instantie is voor deze steden gekozen omwille van verschillende criteria: een hoog aantal pendelaars, een tekort aan kinderopvang, mogelijke ruimtes en het vinden van exploitanten. Zonder exploitanten zijn wij immers geen stap verder.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation catastrophique vécue par les usagers de ligne 154 Dinant-Bruxelles entre Namur et Dinant et des usagers de la ligne 166 Dinant-Bertrix" (n° 19)

- **M. Christophe Bastin** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récurrents rencontrés sur la ligne Dinant-Namur-Bruxelles" (n° 199)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zeer slechte omstandigheden waarin de reizigers op lijn 154 Dinant-Brussel tussen Namen en Dinant en de reizigers op lijn 166 Dinant-Bertrix moeten reizen." (nr. 19)

- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanhoudende problemen op de lijn Dinant-Namen-Brussel" (nr. 199)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voulais vous interroger sur la situation vécue par les usagers de la ligne 154 Dinant-Bruxelles et, au-delà, par les usagers de la ligne 166 Dinant-Bertrix. La situation de ces navetteurs est de plus en plus problématique, particulièrement aux heures de pointe.

Si l'usage de trains à double étage sur cette ligne constitue une avancée en termes de confort et de capacité, des difficultés récurrentes d'accouplement et de découplément en gare de Namur avec les trains assurant le trajet Namur-Liers conduisent à de très lourds désagréments dont sont victimes tant les usagers que le personnel de la SNCB, bien en mal d'expliquer ces difficultés. Les retards s'accumulent, avec des correspondances ratées (et donc parfois deux heures d'attente en gare de Dinant) pour les passagers qui continuent jusqu'à Bertrix, vers Houyet, Beauraing ou Gedinne. Des trains vers Dinant sont supprimés en dernière minute, ou alors ils continuent vers Liège. Des navetteurs qui veulent rentrer chez eux se retrouvent à Andenne ou à Huy. La composition des trains est régulièrement modifiée et certains circulent en sous-capacité au détriment des conditions de confort et de sécurité des usagers. De nombreux récits me sont parvenus en ce sens.

L'incompréhension et la colère d'un nombre grandissant de navetteurs ne font que s'accroître et il est urgent que des réponses structurelles soient apportées à ces difficultés. Il s'agit de trouver des solutions techniques et de procéder aux investissements nécessaires pour remédier aux problèmes d'accouplement et de découplément qui sont, à mon avis, la difficulté la plus grande. Ou encore – c'est une solution que je peux vous suggérer – il s'agirait d'assurer une liaison directe entre Dinant et Bruxelles, sans rupture de charge en gare de Namur pour les trains de pointe, ce qui contribuerait directement à l'amélioration du confort de nombreux navetteurs usagers de cette ligne vers Dinant, dans toute la vallée de la Meuse et au-delà.

Madame la ministre, quel est votre diagnostic sur les difficultés que je viens de mentionner? Quelle est la cause des incidents à répétition sur cette ligne Dinant-Bruxelles? Pouvez-vous m'indiquer quelles mesures la SNCB a prises afin de mettre fin aux désagréments que connaissent les navetteurs empruntant cette ligne? Quelles sont les initiatives prises pour remédier aux problèmes d'accouplement/découplément en gare de Namur entre les trains provenant de ou poursuivant vers Liers et ceux provenant de ou poursuivant vers Dinant?

Est-il envisagé d'assurer des liaisons directes entre Bruxelles et Dinant aux heures de pointe, par exemple deux le matin et deux le soir, afin d'éviter cette rupture de charge en gare de Namur? Dans quels délais pensez-vous pouvoir procéder aux améliorations nécessaires? Qu'est-ce qui sera entrepris par la SNCB en terme de communication vers les usagers victimes de ces désagréments qui se plaignent justement de l'absence d'information?

10.02 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, vous comprendrez que, tout comme M. Gilkinet, j'ai été contacté par des navetteurs.

Je ne rappellerai donc pas tous les désagréments que subissent ces navetteurs. Je me contenterai de vous faire part de leur ras-le-bol. Pour eux, voyager en train devrait normalement être le moyen de transport le plus rapide et le plus aisé pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais leur ras-le-bol ne fait que grandir! Il est donc urgent de trouver des solutions à très court terme pour remédier aux problèmes récurrents.

Madame la ministre, quelles sont, selon vous, les causes des problèmes qui empêchent le fonctionnement optimal des trains sur la ligne 154 Dinant-Namur-Bruxelles et du train P qui va vers Jemelle? Quelles sont les mesures que la SNCB a prises ou compte prendre pour remédier au plus vite aux désagréments rencontrés par les navetteurs et le personnel de la SNCB? Quels sont les délais calendriers qui sont prévus pour assurer une amélioration effective du transport ferroviaire sur cette ligne.

10.03 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, cher collègue, depuis septembre 2009, les relations en train ICM reliant Bruxelles-Namur-Liège sont assurées durant les heures de pointe par de nouvelles voitures à double étage M6 afin d'offrir un plus grand nombre de places assises et un confort accru à la clientèle au départ de Bruxelles. Ces trains, avec une tranche de cinq voitures vers Liège et une tranche de cinq voitures vers Dinant, sont découplés à Namur. En effet, ils ont rencontré certains problèmes de fiabilité, ces derniers mois.

Pour les mois de juillet et août 2010, pour les deux trains de pointe de 17 h 19 et 18 h 18 à Namur, sur 86 circulations prévues, on dénombre dix suppressions totales ou partielles dont deux causées par la tempête du 14 juillet 2010.

Lorsque le train ICM de 18 h 18 à Namur, train portant le n° 2417, est en retard, des dispositions sont prises pour assurer, dans la mesure du possible, la correspondance à Dinant vers Bertrix ou bien par un délai d'attente pour le train L vers Bertrix ou, au pire, par la mise en place de bus pour acheminer la clientèle.

Les problèmes rencontrés sont causés essentiellement par des avaries liées au matériel roulant ou par des problèmes liés aux opérations de dégroupement à Namur.

Les mesures prises par la SNCB pour assurer un confort de voyage optimum à la clientèle sont de différents ordres: d'abord, un meilleur suivi des opérations de dégroupement des trains à Namur par la présence d'une infrastructure de conduite et d'un dépanneur tant que la situation n'est pas jugée satisfaisante; ensuite, la définition d'un plan de secours spécifique à ce train permettant de mieux gérer les incidents en temps réel et d'offrir plus rapidement des alternatives efficaces aux voyageurs. Ces deux mesures sont déjà d'application.

À moyen terme, la livraison de matériel neuf (locomotives et automotrices) permettra de relâcher la pression actuelle sur le parc matériel roulant et d'améliorer l'exécution du service.

D'ici à 2015, beaucoup de nouveau matériel sera livré: des voitures à double étage, 305 automotrices Desiro et de nouvelles locomotives de type 18.

Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB de modifier l'offre entre Bruxelles et Dinant. La scission du train à Namur est inévitable.

La clientèle est informée au moyen de différents canaux de communication dont l'information en temps réel en gare et dans les trains, via internet ou SMS.

10.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, par votre intermédiaire, je voudrais remercier la SNCB pour les efforts manifestes qui ont été réalisés depuis la publication de quelques articles sur le sujet. On m'a signalé que la situation s'était améliorée.

Néanmoins, je pense qu'il faut des mesures structurelles. L'usage de voitures à double étage sur cette ligne le matin et le soir améliore la situation. Structurellement, les retards de trains de et vers Liège et Dinant se cumulent en gare de Namur. C'est handicapant pour des voyageurs qui habitent à une heure vingt en train de Bruxelles et qui sont aussi parfois liés par des correspondances en bus ou en train. On peut espérer que le matériel qui va arriver d'ici 2015 pourra résoudre les problèmes.

Je regrette que vous ayez répondu négativement à ma proposition de mettre en place un train direct de Bertrix à Bruxelles le matin et le soir. Je pense que cela encouragerait plus de citoyens à abandonner leur voiture. Il y a pas mal de navetteurs vers Bruxelles, étant entendu que les voyageurs qui viennent de Liers-Liège disposent d'autres liaisons directes vers Bruxelles, y compris des trains P, au contraire des travailleurs de la vallée mosane. C'est pourtant une région densément peuplée et l'enjeu de mobilité est important. Je regrette que vous considériez qu'il est impossible d'agir, d'autant plus que, d'après certains membres de la SNCB avec qui je me suis entretenu, ce sujet ne fait pas l'unanimité.

10.05 Christophe Bastin (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Je suis heureux d'apprendre la mise en place de deux applications, le dépanneur et le plan de secours.

Avant le mois de juillet, je prenais le train Luxembourg-Bruxelles à Ciney. Maintenant, les choses se sont fortement améliorées et je prends le train à Dinant.

Lorsque nous aurons le nouveau matériel roulant, d'ici 2015, je serai vigilant quant au fait que les dépanneurs soient très compétents et que le plan de secours fonctionne un peu mieux pour éviter de rester sur le quai ou de me retrouver à Andenne.

Je vous remercie pour votre implication et peut-être qu'après 2015, nous aurons une ligne directe entre Bruxelles et Dinant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijgende ontevredenheid bij NMBS-reizigers volgens een onderzoek van Test-Aankoop en de lijst van de slechtste stations" (nr. 20)

- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de enquête van Test-Aankoop wat de stiptheid van de treinen betreft" (nr. 49)

- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de enquête van Test-Aankoop wat de tevredenheid van de treinreizigers betreft" (nr. 57)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reizigerstevredenheid" (nr. 63)

11 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'insatisfaction grandissante des usagers de la SNCB selon une enquête de Test-Achats et la liste des gares ayant obtenu les plus mauvais résultats" (n° 20)

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats de l'enquête de Test-Achats quant à la ponctualité des trains" (n° 49)

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats de l'enquête de Test-Achats quant à la satisfaction des usagers des trains" (n° 57)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la satisfaction des voyageurs" (n° 63)

11.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het onderzoek van *Test-Aankoop* gaf natuurlijk geen fraai beeld. Het bevestigde eigenlijk wat in onze commissie al vrij vaak naar voren gekomen is, namelijk dat er een stijgende ontevredenheid is bij reizigers die regelmatig de trein nemen.

Zelf heb ik ervaren dat een trein afgeschaft was, omdat de treinbestuurder weg was. Het is ook al gebeurd dat men de reizigers vroeg ergens af te stappen, omdat de trein niet zou voortrijden naar Brussel. Nieuwe reizigers stapten op en de trein reed blijkbaar toch naar Brussel. Bij pannes heeft men vaak geen zicht op een oplossing.

U kunt zeggen dat die voorbeelden losstaande feiten zijn, maar ik meen dat de enquête uitgewezen heeft dat het geen losstaande feiten zijn, maar dat er, nogmaals, een structureel probleem is.

Er waren naast klachten over de stiptheid en over slechte aansluitingen ook klachten over de infrastructuur van een aantal stations. Het station van Herentals kreeg wederom, helaas, de trofee van het slechtste station in de regio. De burgemeester van Herentals heeft me gebeld om te benadrukken dat er dringend iets moet gebeuren. Men belooft dat immers al jaren.

Ik kom tot mijn vragen, mevrouw de minister. Wij melden nu al twee jaar telkenmale klachten over de stiptheid en de infrastructuur en wij moeten dat telkens blijven doen naar aanleiding van nieuwe studies. In het verleden werd nochtans vaak gezegd dat er verbeterplannen zouden worden opgesteld. Was dat praat voor de vaak of zijn die verbeterplannen effectief opgesteld? Hoe zit het met de realisatie daarvan?

Ik haal nog een ander element aan. Zijn er voor de stations die slecht scoren, op korte termijn kredieten

uitgetrokken om tegemoet te komen aan de ergste noden?

11.02 André Frédéric (PS): Madame la présidente, tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter pour cette fonction que vous attendiez depuis si longtemps! Autorisez ce trait d'humour, madame la présidente!

Madame la ministre, j'en reviens aux détails évoqués par notre collègue. L'enquête menée il y a quelques semaines présente un certain nombre d'insatisfactions importantes dans le chef des utilisateurs de la SNCB: le manque de ponctualité, les tarifs excessifs, le manque de confort, le manque de propreté tant dans les gares que dans les trains, le manque d'informations et parfois de compréhension des informations dans notre pays très compliqué. Lorsqu'un train tombe en panne en gare de Leuven avec à son bord un grand nombre de pensionnés qui retournent, par exemple, à Liège, on fournit exclusivement des informations dans votre première langue, madame la ministre. Pas mal de personnes se trouvent ainsi en difficulté. Néanmoins, je suis convaincu qu'il en va de même en sens inverse.

On constate en tout cas un élément important: la satisfaction de nos usagers à l'égard du personnel. On pourrait imaginer que les mouvements de grève du personnel génèrent une insatisfaction des utilisateurs mais ce n'est manifestement pas le cas.

Bref, la lecture de cette enquête de satisfaction nous amène à dresser la constatation suivante. Chaque année l'augmentation sensible du nombre de voyageurs va de pair avec une insatisfaction croissante.

Madame la ministre, quelles sont les mesures à court, moyen et long terme à l'étude ou en phase de concrétisation afin d'inverser cette courbe négative? Les résultats de cette enquête nourriront-ils dans un avenir proche une réflexion globale dans le chef du Groupe SNCB quant aux insatisfactions des navetteurs?

Ma deuxième réflexion porte sur le manque de ponctualité qui, comme l'a relevé M. Geerts, est l'élément suscitant le plus d'insatisfactions. En effet, 87 % des personnes interrogées désignent la ponctualité comme étant le premier point à améliorer. Et ce ne sont pas les chiffres officiels d'Infrabel pour 2010 qui modifieront l'insatisfaction des usagers puisque qu'en avril dernier, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dévoilait pour le premier trimestre 2010 un taux de ponctualité de 85,6 %, soit un chiffre historiquement bas et une baisse de 3,7 % par rapport à la même période en 2009! Plus que jamais, la ponctualité doit être, avec la sécurité du rail évidemment, le premier objectif du Groupe SNCB.

Madame la ministre, comment la société évalue-t-elle les résultats de l'enquête de Test-Achats, notamment par rapport à ses propres chiffres et ses propres statistiques? Ne serait-il pas opportun de modifier ou d'améliorer les méthodes de calcul et/ou de pondération du Groupe SNCB qui ne comptabilise pas les retards de moins de 6 minutes, alors qu'ils peuvent présenter une incidence importante pour les personnes qui doivent pendre plusieurs trains?

Comment le Groupe SNCB compte-t-il améliorer l'information donnée aux navetteurs qui, une nouvelle fois, est considérée par les usagers eux-mêmes comme largement insuffisante? Le Groupe SNCB a certes investi et progressé dans l'emploi des nouvelles technologies, comme la création du site *Railtime*, mais ne faudrait-il pas en priorité mettre l'accent sur l'information directe faite sur les quais et qui demeure plus que perfectible?

L'incidence du manque de ponctualité sur les correspondances est indéniable, tant pour les correspondances entre trains que pour les correspondances avec d'autres transports en commun. Comment le Groupe SNCB compte-t-il améliorer la situation? Ne pourrait-on améliorer la coordination entre le Groupe SNCB et les autres entreprises de transport public?

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het onderzoek van *Test-Aankoop* naar de reizigerstevredenheid focuste op stiptheid, duidelijke informatie en communicatie, de gekende punten die hier al vele malen aan bod zijn gekomen, soms tot vervelens toe, maar het is belangrijk dat we er blijven op hameren.

Test-Aankoop suggereert onder andere om in het volgende beheerscontract de minimumdrempel voor de stiptheid tot 95 % te verhogen, om meer betrouwbare kwaliteitsindicatoren in te voeren, om meer transparante en nauwkeurige statistieken te publiceren en om tot een vereenvoudiging van het bestaande compensatiesysteem te komen. De aangekaarte elementen zijn uiteraard niet nieuw; ik denk in dat verband onder meer aan communicatie en stiptheid. We moeten durven zeggen dat er de voorbije jaren heel wat

inspanningen zijn geleverd om tot verbeteringen te komen. Ik denk bijvoorbeeld aan de massale investeringen in nieuw materieel en aan de renovatie van oud materieel. Ik zat onlangs voor het eerst in een gerenoveerde M5. Het is een mooi resultaat.

De kwartaalcijfers inzake stiptheid worden sinds enige tijd op de website van Infrabel gepubliceerd, wat de transparantie van de spoorwegmaatschappij toch ten goede komt. In het laatste beheerscontract werd een aantal punten opgenomen die, zo dachten wij toch, de reizigerstevredenheid zou bevorderen. Helaas, uit het onderzoek van *Test-Aankoop* blijkt dat wij er nog lang niet zijn.

Mevrouw de minister, wat is de balans van de elementen die door *Test-Aankoop* naar voren worden geschoven?

In hoeverre hebben de reeds geleverde inspanningen volgens u hun vruchten afgeworpen? Welke verbeteringen zijn er nog te verwachten?

Welke verwachtingen hebt u voor de toekomst? Overweegt u bijkomende initiatieven die de reizigerstevredenheid ten goede zullen komen? Ik denk bijvoorbeeld aan het beter spreiden van de capaciteit door het invoeren van lagere daluurtarieven of aan de evaluatie en indien nodig de aanpassing van het compensatiesysteem.

Ik verwijs nog kort naar de stations omdat we vaststellen dat investeringen in stations, zoals die in de grote stations van Antwerpen en Luik, hun effect hebben op reizigerstevredenheid. In de kleine stations is er nood aan minimale normen met betrekking tot comfort, zoals schuilhuizen. Zulke zaken zullen we in 2012, wanneer we over een nieuwe beheersovereenkomst onderhandelen, zeker moeten meenemen.

11.04 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ik wil mij op voorhand verontschuldigen voor mijn zeer uitgebreid antwoord, maar gezien de complexiteit van deze materie, met zoveel hoeken en kanten, kan ik niet anders. Ik veroorloof het mij aldus om een uitgebreid antwoord te geven.

Uit de tevredenheidsenquête die *Test-Aankoop* uitvoerde bij treinreizigers komt de stiptheid van treinen als het belangrijkste pijnpunt naar voren. Dat is duidelijk, dat bleek al tijdens de werkzaamheden van deze commissie. Ook bij de contacten die ik maandelijks onderhoud met de drie CEO's, staat dat punt telkens op de agenda. Niet alleen tijdens de contacten met de drie CEO's, maar ook in de directiecomités en in de raden van bestuur wordt dat punt elke keer opgevolgd.

We zijn ons hiervan ten volle bewust. De stiptheid van de treinen en de veiligheid behoren tot mijn continue aandachtspunten. Beide aspecten zijn immers belangrijk.

De uitdagingen op operationeel vlak zijn enorm. De stiptheid is een absolute prioriteit in de beheersovereenkomsten. Zoals u natuurlijk weet, wordt de relatie tussen de overheid en de NMBS-Groep vastgelegd in beheersovereenkomsten. Het hoofdpunt van de beheersovereenkomst die in 2008 werd gesloten, betrof de stiptheid. Dat vertaalt zich in omvangrijke investeringen om de belangrijkste oorzaken van de stiptheidsproblemen aan te kunnen pakken. Daarom werden in de beheersovereenkomsten dus ook sanctiemechanismen opgenomen, die in werking treden bij een zwakke stiptheid.

Men is natuurlijk steeds op zoek naar manieren om de ondernemingen te responsabiliseren. Dat zou gebeuren met een financiële boete, om op die manier aan iedereen in het bedrijf duidelijk te maken dat er zich een probleem voordoet waarop een antwoord moet worden geboden. We dienen voorzichtig om te gaan met het sanctiemechanisme dat we hebben. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat de onderneming over alsminder minder geld gaat beschikken, en daardoor steeds meer in de problemen komt bij het remediëren van de stiptheidsproblemen. We hebben geprobeerd om een evenwicht te vinden tussen het responsabiliseren, waarbij het signaal wordt gestuurd aan het management dat ze het gevaar lopen om inkomsten te verliezen, en het niet in gevaar brengen van de onderneming. Investeringen en dergelijke zijn natuurlijk hoogstnoodzakelijk.

Er werd ook nooit voorheen zoveel geïnvesteerd in uitrusting en in infrastructuur. In 2008 werd 1,7 miljard euro besteed aan bestellingen van nieuw rollend materieel. De nieuwe treinen garanderen 100 000 bijkomende zitplaatsen. Ze zullen geleidelijk op het net komen. Ze moeten een positieve impact hebben op de stiptheid en het comfort van de reizigers.

Andere grote infrastructuurprojecten zoals het GEN en de Diabolverbinding met de luchthaven, zouden ook moeten bijdragen tot de prestaties op het spoorweginet. Ik moet dat hier tot vervelens toe zeggen, maar ik kan ook niet anders. Het is zeker teleurstellend voor de reiziger die wenst dat zijn trein morgen stipter rijdt wanneer ik opnieuw moet uitleggen dat ik bijkomende treinen besteld heb, maar dat die treinen er pas zullen komen in 2011, 2012, 2013 en 2014. Dat is natuurlijk een berg waar iedereen tegen opkijkt.

Laat het duidelijk zijn: we hebben de nodige beslissingen genomen en hebben daarmee echt niet gewacht, want ze dateren al van 2008. Vroeger kon dat bij wijze van spreken niet, maar het is natuurlijk heel moeilijk om dat uit te leggen aan mensen.

Sommige treinen dateren nog van de jaren '80. Men rijdt dan met treinen waarvan gezegd wordt dat het eigenlijk beter zou zijn als ze niet meer op het net komen. We moeten die echter vandaag nog inzetten, gewoon omdat we geen andere keuze hebben. Vergeten we immers niet – dit wil ik toch nog eens herhalen in onze commissie, wanneer we hier uitgebreid discussiëren – dat het aantal reizigers bij de NMBS sinds 2006 gegroeid is met 20 %. De combinatie van de grote groei aan reizigers met de grote impact van de investeringen die we nu doen, betekent dat we eigenlijk alles moeten laten rijden, met alle gevolgen van dien. Als een trein rijdt en die krijgt technische problemen, dan wordt natuurlijk heel het net in de problemen gebracht.

Voor de eerste keer zijn er nu in de beheersovereenkomsten ook sanctiemechanismen opgenomen. Indien de stiptheid niet goed is, wordt er in financiële sancties voorzien voor Infrabel en de NMBS. Indien Infrabel de opgelegde normen niet haalt, verliest de onderneming een deel van haar exploitatietoelage. De sanctie heeft dus geen invloed op de investeringen in infrastructuur. Te uwer informatie, Infrabel verloor sinds 2008 op die manier meer dan 3 miljoen euro, dus door het sanctiemechanisme dat door de overheid werd ingeschreven in de nieuwe beheersovereenkomsten voor het niet halen van de stiptheid. Wanneer men dus zegt dat de NMBS en Infrabel zomaar hun zin mogen doen, dan moet ik dat toch nuanceren. Sinds 2008 hebben ze immers een boete gekregen van 3 miljoen euro en dat is niet aangenaam om mee te maken.

Voor de NMBS geldt dan weer dat zij elk jaar haar prijzen kan aanpassen aan de evolutie van de levensduurte. Ik wil dat natuurlijk niet ter discussie stellen. Als er een tariefstijging is, moet ik dat telkens weer uitleggen, omdat de mensen slechtgezin zijn. Ik begrijp dat, maar wij hebben in België natuurlijk wel een indexsysteem. Ik stel dat niet ter discussie. Ik vind dat de NMBS het recht heeft om de prijzen te laten stijgen als de gezondheidsindex wordt overschreden. Als de NMBS bepaalde normen niet haalt – dit is niet nieuw – kan daarop wel een percentage worden ingeboet van plus of min 1 %. Dat wordt telkens berekend en dat is de reden waarom bepaalde prijsverhogingen soms niet ten volle worden doorgevoerd. Dat heeft te maken met het ingebouwde aftrekmechanisme ten opzichte van de inflatie. Ik stel dat niet op de helling, maar wel het mechanisme van sanctionering indien de stiptheid niet wordt gehaald.

Het is ook belangrijk om te vermelden dat wij in de beheersovereenkomsten vrij streng zijn geweest voor onszelf, omdat wij met onze doelstellingen wervend wilden werken. Daarom hebben wij de doelstellingen dan ook telkens verhoogd. Ik denk dat wij van 89,5 over 90, 90,5 naar 91 % zijn geëvolueerd. Wij hebben de doelstellingen dus steeds hoger gelegd. Ook dat is belangrijk om te vermelden.

Er bestaat ook een compensatieregeling voor reizigers die grote en frequente vertragingen ondervinden. Ook dat was een wijziging ten opzichte van de vorige beheersovereenkomst. Belangrijk lijkt mij toch wel dat onze compensatieregeling bij de hoogste is in Europa. De vereisten die de Belgische regering oplegt, gaan veel verder dan dewelke opgelegd worden door Europa.

Dat wil natuurlijk niet zeggen dat hieraan niets meer kan worden verbeterd. Dat zal echter worden aangekaart bij de discussies over de volgende beheersovereenkomst.

Une comparaison entre les données SNCB et celles de Test-Achats est difficilement réalisable dans la mesure où les méthodes sont différentes. Dans le contrat de gestion entre l'État belge et les trois sociétés du groupe SNCB, il est prévu que les trois sociétés doivent élaborer des mesures de qualité. La SNCB mesure la qualité des services offerts à ses clients sur la base de critères objectifs et subjectifs.

Dat vonden wij heel belangrijk in het debat. Wij wilden enerzijds natuurlijk de metingen en de cijfers en de objectieve criteria. Anderzijds wilden wij ook meer weten over de beleving. Wij hebben immers heel vaak vastgesteld dat de cijfers en de beleving van de mensen totaal niet overeenkomen. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat de cijfers een globaal overzicht geven. Als iemand op een trein zit die elke keer weer

vertraging heeft en er komt dan een cijfer dat zegt dat de stiptheid 89,5 % is, dan zegt die persoon dat men bij de NMBS liegt, vermits zijn trein nog nooit stipt heeft gereden. Daarom hebben wij beslist dat wij de subjectieve elementen, de belevingselementen, mee aan bod willen brengen in de metingen van de NMBS-Groep.

La mesure de la qualité sera confiée à un organisme extérieur. On trouvait cela important pour établir la confiance. Elle sera validée par la Direction générale Transport terrestre (DGTT) et certifiée par un organisme extérieur. Cette certification est organisée à l'initiative de la DGTT. La SNCB travaille avec un manuel de qualité afin de réaliser une mesure objective de la qualité. Le manuel fait l'objet, premièrement, d'une approbation par la DGTT et le Comité consultatif des usagers sous réserve de certification; deuxièmement, d'une certification par un contrôleur de qualité externe et agréé, un auditeur désigné par la DGTT pour le Groupe SNCB.

La perception de la qualité par le client est mesurée au moyen d'enquêtes qui constituent le baromètre de la qualité. Ce baromètre permet d'évaluer les indicateurs subjectifs pertinents en ce qui concerne les aspects qualitatifs importants pour l'entreprise. Le baromètre de la qualité n'analyse donc pas la qualité technique réellement produite mais l'expérience subjective des voyageurs.

Les procédures de mesures aussi bien objectives que subjectives font l'objet depuis juin 2010 d'un audit commandé par le SPF Mobilité et Transports afin d'en établir la fiabilité, la cohérence et la pertinence des indicateurs de qualité. L'État s'assure de ce fait que le système de qualité mis en place par la SNCB remplit correctement sa mission de suivi et d'information.

Le pourcentage de ponctualité est calculé sur l'ensemble des trains qui atteignent leur gare de destination avec un retard inférieur à 6 minutes. Il est repris comme tel dans le contrat de gestion entre l'État belge et Infrabel. Au niveau européen, cette règle est la norme retenue pour le calcul de la ponctualité. Cette marge utilisée en Belgique n'est pas le fruit du hasard. La plupart des correspondances principales avec un autre train restent garanties même en cas de retard de moins de 6 minutes. Dans cet ordre d'idées, il est attribué des délais d'attente spéciaux qui sont affichés en gare.

Depuis 2008, des statistiques supplémentaires portant sur la ponctualité sont publiées sur le site web d'Infrabel outre le chiffre de ponctualité global. La distinction est opérée entre les heures de pointe, les heures creuses et les week-ends pour la ponctualité globale et la ponctualité des dix lignes radiales vers Bruxelles. La ponctualité globale selon le type de trains (IC, IR, L et P) y est ajoutée.

En outre, depuis 2008 et le nouveau contrat de gestion, des chiffres sont également publiés pour la ponctualité de huit grandes liaisons de train *Inter-City*, pour la ponctualité tenant compte des résultats enregistrés à 93 points de mesurage et la ponctualité à l'arrivée dans les grandes gares non bruxelloises (Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur, Charleroi, Ottignies et Denderleeuw), la ponctualité tenant compte de la pondération en fonction du nombre de voyageurs dans le train également. En effet, nous avons trouvé indispensable de faire intervenir ce chiffre dans la pondération des retards et la méthode de sanction d'Infrabel et de la SNCB.

Notons aussi le pourcentage de correspondances assurées dans certaines gares: Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Leuven, Mons, Charleroi, Namur et Liège-Guillemins.

Dans le cas où l'audit externe des manuels de qualité approuverait les normes retenues, je ne vois pas la nécessité de les modifier. Je suis toujours ouverte au débat, mais je tiens à dire que, dans le nouveau contrat de gestion, nous avons objectivé et nuancé les choses.

Wij hebben nu echt verschillende aspecten. Een trein is geen trein meer. Men heeft treinen die doorwegen. Treinen waarop veel mensen zitten wegen zwaarder door en treinen met een bestemming na een overstap worden mee in kaart gebracht, net als de grote stations en de hoofdassen. Men krijgt dus een heel uitgebreid systeem. Men gaat nu veel preciezer meten. Het systeem van berekening is ook zwaarder gemaakt.

Les protocoles d'accord entre la SNCB et les sociétés régionales de transport TEC et De Lijn définissent aussi un plan de correspondance entre les trains à l'arrivée et les bus au départ. Ce plan de correspondance intègre aussi les minutes d'attente des bus en cas de retard des trains. Le système d'information arrêt bus a été mis au point entre la SNCB, les TEC et De Lijn et sur la base des informations en temps réel sur la

circulation des trains et du plan de correspondance, il détermine l'heure du départ du bus et indique au chauffeur s'il peut partir à l'heure ou si le départ du bus doit être différé et de combien de minutes il doit l'être.

Tout problème persistant, comme la rupture systématique d'une correspondance, est discuté lors des commissions provinciales des transports en commun et le délai d'attente des bus est éventuellement allongé afin de maintenir la correspondance.

Om de stiptheid te verbeteren, heeft Infrabel een actieplan. De acties hebben betrekking op de regeling van het treinverkeer, het vastleggen van de normen voor de uitwerking van de dienstregeling en de toekenning van de rijpaden in realtime.

Het betreft ook maatregelen om de betrouwbaarheid van de infrastructuur te verbeteren, onder andere de vernieuwing en het onderhoud van de bovenleidingen, en om het aantal en de impact van storingen op de overwegen te verminderen. Dat is dus het hele plan inzake de overwegen. Het gaat eveneens over snellere interventies bij beschadiging van de infrastructuur, die de voorbije jaren toch niet minimaal is geweest, en over de vermindering van de frequentie van door derden veroorzaakte incidenten. Wij denken ter zake aan de vele kabeldiefstallen die ons plagen, maar ook aan de vele zelfdodingen. Het gaat tevens over de continue verbetering van de communicatie in geval van verstoord verkeer.

De stiptheid wordt door Infrabel bijzonder aandachtig opgevolgd. Opvolgingscomités, zowel centraal als op regionaal niveau, verenigen alle betrokken diensten van de verschillende vennootschappen van de NMBS Groep en zoeken naar oplossingen voor problemen die rijzen.

Het actieplan van Infrabel omvat onder meer ook de acties die gezamenlijk met de NMBS worden overlegd. Voornoemde acties hebben voornamelijk tot doel het aantal pannes en de storingen die het treinverkeer kunnen verstoren, te verminderen, in de nodige procedures te voorzien om zo snel mogelijk de defecten en de storingen via het inzetten van mobiele equipes te verhelpen en de klant beter over vertragingen, hun oorzaken, vooruitzichten alsook vervoersalternatieven te informeren.

Par ailleurs, un bureau de consultance externe a été désigné en concertation avec la SNCB pour analyser la problématique de la ponctualité. Cet audit devrait identifier les causes sous-jacentes des retards et prendre des mesures en vue de l'amélioration de la régularité.

Après une première analyse, un certain nombre de points ou de lignes problématiques ont été mis en évidence. En collaboration avec des spécialistes sur le terrain, ce bureau de consultance cherche des solutions, entre autres pour les problèmes sur les lignes suivantes: Gent-Mechelen, Gent-Brussel, Mons-Bruxelles, Tournai-Bruxelles, Charleroi-Bruxelles, Bruxelles-Liège, Gent-Antwerpen et la dorsale wallonne Tournai-Liège.

Dat zijn de belangrijkste assen waarlangs de grootste problemen worden vastgesteld, die nu specifiek worden opgevolgd.

De nombreuses causes de retard ne peuvent trouver de solution qu'à moyen et long terme, mais il existe suffisamment de possibilités pour prendre également à court terme des mesures qui promouvront la régularité.

Ainsi, par exemple, les horaires sur un certain nombre de relations sensibles aux retards seront légèrement adaptés à compter de décembre 2010 en fonction de l'obtention d'une meilleure régularité. L'audit susmentionné est encore en cours, mais un plan global d'action "régularité" a d'ores et déjà été mis sur pied au sein de la SNCB sur la base des résultats déjà engrangés.

On notera également qu'en sus de cet audit, le suivi au jour le jour de la régularité et des plans d'action déjà existants reste d'actualité en continu.

Voor de problemen met het materieel wordt in de mate van het mogelijke een oplossing gezocht. Zo werden technische oplossingen gevonden om de kinderziektes bij de nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen op te lossen.

Sommige problemen kunnen echter niet op korte termijn worden opgelost. Vertragingen worden vaak veroorzaakt door capaciteitsproblemen op het spoorwegnet waardoor de treinen elkaar kort opvolgen. Bij de

minste vertraging van één trein heeft dat een effect op alle volgende treinen op die lijn, wat voor verdere vertragingen zorgt. Dit kan enkel worden opgelost door de capaciteit te verhogen van de treinen en/of de lijnen.

Inzake materieel zorgt de continue instroom van de M6-rijtuigen en de inzet ervan op de treinen met een hoge bezetting zowel voor verhoging van het comfort als voor een daling van het aantal overbezette treinen.

Nog tot het voorjaar 2011 zullen de nieuwe M6-rijtuigen instromen. Vanaf midden 2011 zullen de eerste nieuwe motorstellen Desiro in dienst worden genomen. De eerste meerstromige stellen zullen worden ingezet op de grensoverschrijdende verbinding van korte afstand met Luxemburg, en daarna op de CityRailverbindingen rond Brussel, wat ook zal zorgen voor een enorme verbetering.

Ook de nieuwe locomotieven type 18 worden binnen enkele maanden in gebruik genomen. Bovendien wordt heel wat bestaand reizigersmaterieel gerenoveerd. De NMBS-Groep investeert momenteel in veel capaciteitsverhoging van de infrastructuur, zoals de viersporige lijnen rond Brussel en de Diabolo om er maar een paar te noemen.

In de stationsrenovatie wordt heel wat geïnvesteerd, onder meer om de toegankelijkheid te verbeteren, omdat dit ook een impact kan hebben op de resultaten.

De NMBS investeert in het beter informeren van haar klanten, en dit via kanalen die altijd en overal raadpleegbaar zijn. Wat de reizigersinformatie betreft, wil de NMBS, naast de dienst My Train Info gelanceerd in 2009, sms 2828 aanbieden. Dat is nog bij te weinig mensen gekend. De NMBS wil daarmee reizigersinformatie aanbieden voor een betere kwaliteit en een maximaal aantal plaatsen.

In 2010 lanceerde de NMBS de mobiele website nmbs.be, alsook een miniversie voor e-Google en Yahoo, waarop de reizigers een multimodale oplossing van deur tot deur kunnen vinden, net als RailTime Informatie. In geval van ernstige incidenten, zoals bijvoorbeeld het ongeval van Buizingen, wordt extra informatie getoond, bijvoorbeeld via banners. De miniversie van de reisplanners kan ook door partners op hun site worden geplaatst.

De NMBS blijft investeren om zo snel mogelijk informatie aan de reizigers te verstrekken, maar vaak is zij afhankelijk van informatie van derden. Zolang zij niet over die informatie beschikt, is het soms moeilijk om verdere informatie te verschaffen. Dat hebben wij gemerkt bij een aantal incidenten. Dit is een van de crisispunten die naar voren is gekomen.

Zolang een bepaalde informatie niet is geverifieerd, verspreidt Infrabel die niet, en ik volg haar daarin. Het probleem is dat soms al geruchten circuleren. Via sms of andere vormen van technologie wordt gespeculeerd over de oorzaak en iedereen weet het al vóór Infrabel. Dat klopt niet altijd. Infrabel beschikt soms ook al over speculatieve informatie maar oordeelt dat zij als officiële partner pas informatie kan aanleveren wanneer deze is gecheckt en bevestigd.

Bovendien informeert de NMBS bij zware en langdurige verstoring van het treinverkeer ook via stationsaffiches, folders en de pers – ook omdat we via de pers werken, is er een grote impact –, mobiele infokiosken enzovoort. De nieuwe treinstellen worden ook uitgerust met schermen, waarop de klant realtime informatie kan raadplegen.

Infrabel staat in voor de communicatie via de speakers in het station en de grootste aankondigingsborden, alsook via de kleinere schermen op het perron, en levert dus aan de NMBS de gegevens inzake vertragingen en annulaties, die de NMBS op haar beurt kan gebruiken voor de realtime informatie aan de klant.

Info in realtime wordt ook gegeven door het treinbegeleidingspersoneel aan boord van de treinen. In de training van de treinbegeleiders wordt extra gefocust op het tijdig en correct inlichten van klanten en het aangeven van oorzaken van vertragingen.

Om de kwaliteit van de informatie aan de reizigers te verbeteren, werden ook belangrijke maatregelen genomen op het niveau van interne informatieverspreiding, bijvoorbeeld door de oprichting van de reizigersdispatching, alsook de beschrijving en de implementatie van de realtime infoloketten tussen Infrabel en de NMBS. Bij een zware verstoring van het treinverkeer plaatst dispatching Reizigers, die het treinverkeer

in realtime organiseert in samenwerking met Infrabel, banners op de website www.nmbs.be met een verwijzing naar de volledige informatie.

Informatie aan de reizigers is ook een prioriteit voor Infrabel, vandaar dat begin oktober 2008 de nieuwe dienst Information Management werd opgericht. Die dienst behandelt momenteel verschillende projecten om de informatie aan de reizigers te verbeteren, waaronder het gekende PDA-systeem, het automatisch systeem voor visuele en auditieve informatie dat sinds 2009 geleidelijk op het spoorwegnet wordt geïnstalleerd. In december 2009 werden vier onbewaakte stopplaatsen op de lijn 53 uitgerust met dat systeem. Daardoor kon de aankondiging volledig geautomatiseerd gebeuren in onbewaakte stopplaatsen, wat nieuw is. Vervolgens zijn er nog vijf andere onbewaakte stopplaatsen op de lijn 26 voorzien van een automatisch systeem, voor zowel visuele als auditieve informatie. Zo konden de aankondigingen in het Nederlands en het Frans volledig automatisch gebeuren. In juni 2010 gingen fase 1 en 2 van start voor Charleroi. Dankzij die versie gebeuren niet enkel de mondelinge aankondigingen automatisch, maar ook de berichtgevingen op de schermen.

De inhoud en de frequentie van de aankondigingen werd herzien om de reizigers duidelijk en ook nauwkeuriger te informeren. Het handboek voor de speakers werd daartoe ook begin 2010 volledig aangepast.

Sinds begin 2010 controleert een privéfirma ook de installaties voor de verspreiding van informatie, en dat onder de vorm van mysteryshopping. Alle stations en onbewaakte stopplaatsen zullen meerdere keren gecontroleerd worden.

Er werd naar alle maatregelen gevraagd en ik kan dus niet anders dan ze allemaal op te sommen.

De speakers krijgen permanente opleidingen, zowel inzake de huidige richtlijnen en de beschikbare werkinstrumenten als inzake de wijzigingen in de aankondigingen.

Daarnaast werden er ook taallabo's geïnstalleerd. Hier krijgen de speakers een opleiding in verband met de kwaliteit van de aankondigingen, namelijk de inhoud, de articulatie, de formulering en ook het inspreken van de aankondiging op de verschillende moeilijkheidsniveaus. Op basis van de vastgestelde behoefte zullen verdere specifieke opleidingen worden georganiseerd. De aanwervingsprocedure werd herzien en afgestemd op het profiel en de taken van de speaker.

Er is ook een crisisploeg om de informatie waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, namelijk aankondigingen van de speakers, informatie op de schermen en specifieke affiches voor de reizigers, te verbeteren. Bij incidenten werd er dus ook een crisisploeg opgericht. Deze dienst is 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 oproepbaar en zal binnenkort beschikken over specifieke voertuigen die met moderne communicatiemiddelen uitgerust zullen zijn. Deze communicatiemiddelen zullen gebruikt kunnen worden ingeval van storing van bestaande installaties. Deze ploeg zal ook een raadgevende en een ondersteunende rol spelen voor het personeel ter plaatse en geen direct contact hebben met de reizigers.

Dan is er ook nog internet. Ik ga kort antwoorden, want anders blijf ik hier natuurlijk bezig. Dat is natuurlijk het grote probleem bij zulke aangelegenheden. Het gaat hier over een complexe problematiek. Als mensen dan vragen wat men allemaal doet, dan kan ik natuurlijk niet anders dan dat nagenoeg allemaal te zeggen, want anders ben ik onvolledig. Ik ga mij nu echter even beperken tot de titels. Indien men daarover verder vragen heeft, ben ik ter beschikking.

Op het internet hebben wij dus ook RailTime geïnstalleerd met een gsm-internetverbinding. Wij hebben de RailTime by Phone, 02/4320000. Wij hebben teletekst, displays, affiches, onbewaakte stopplaatsen enzovoort.

De directie Stations van de NMBS-Holding tracht de stations en stationsomgevingen te verbeteren door in haar globale investeringsplan in te zetten op drie belangrijke punten. Met de vernieuwing en uitbreiding van de grote stations tracht zij natuurlijk een maximaal aantal reizigers te bereiken. De grote stations, zoals Luik-Guillemins, Brussel-Centraal en Antwerpen-Centraal werden afgelopen jaren grondig hernieuwd. In andere grote stations zoals Leuven en Brussel-Schumann zijn de werken aan de gang.

Per jaar worden er systematisch enkele kleine stations hernieuwd. Zo zijn er momenteel werken bezig aan de stations Morsel-Oude-God, Pepinster en Virton.

De directie Stations zet verder ook in op de intermodaliteit door te investeren in de vernieuwing en uitbreiding van autoparkings en fietsstallingen, zowel in grote stations als in kleinere stations en stopplaatsen.

Door in te zetten op deze drie punten – dat is een antwoord op de vraag van de heer Geerts – tracht de NMBS-Holding systematisch haar infrastructuur te verbeteren. Aangezien het niet mogelijk is om alle werken op hetzelfde moment uit te voeren, werkt de NMBS-Holding met prioriteiten om zo eerst de belangrijkste werken te organiseren.

In de periode 2010-2012 zijn in de huidige meerjarenplanning van de NMBS-Holding 526 miljoen euro en in die van Infrabel ongeveer 250 miljoen euro onthaalinvesteringen ingeschreven.

Wat comfort betreft maakt de NMBS-Holding gebruik van Revalor, het document met de bouwnormen, dat door Infrabel en de NMBS-holding in 2009 werd geactualiseerd en dat een leidraad vormt bij de hernieuwing van de stations. De normen zijn verschillend naargelang de diverse types stations en ook afhankelijk van het aantal reizigers per station. Door die normen te hanteren tracht de NMBS-Holding het comfort van de reizigers op een aanvaardbaar peil te brengen.

De budgetten van Infrabel worden voornamelijk aangewend voor de verbetering van de informatie aan de reiziger, de verbetering van de toegankelijkheid en de vernieuwing van de perroninfrastructuur. In maart 2008 waren 115 stationstopplaatsen uitgerust met middelhoge of hoge perrons. Momenteel is het aantal gestegen tot 162. Tegen 2018 zullen 275 stationstopplaatsen uitgerust zijn met verhoogde perrons, wat 73 % van de instappende reizigers ten goede komt. Einde 2008 waren 28 stations toegankelijk voor minder mobiele reizigers door liften of hellingen, momenteel 32 stations en tegen 2012 zullen er 38 stations uitgerust zijn met liften of hellingen naar de perrons, wat goed is voor 51 % van het aantal instappende reizigers.

Infrabel investeert ook in verbeteringen van de toegankelijkheid van de kleinere stations. In de stations die volgens *Test-Aankoop* slecht scoren wat betreft hun infrastructuur, zijn de volgende verbeteringen gepland. Station Brussel-Schuman zal volledig vernieuwd en uitgebreid worden tot een multimodale pool in het kader van de verbinding Schuman-Josaphat, waarvan de werken in uitvoering zijn. In Schaarbeek worden vier perrons van het lage type verhoogd met het oog op een beter instapcomfort. Voor Herentals heeft Infrabel in december 2009 een opdracht gegeven aan een gespecialiseerd studiebureau om de uitrusting van de perrons en hun toegankelijkheid te verbeteren.

In de beheersovereenkomst 2008-2012 zijn verscheidene verplichtingen inzake de kwaliteit van de stations opgenomen. Ik zal die niet allemaal herhalen; u kunt die daarin nalezen, evenals de manier waarop de naleving moet geverifieerd worden.

Alle klachten worden onderzocht en maken het voorwerp uit van een persoonlijk antwoord aan de klager door de klantendienst van de NMBS.

De heer Geerts vroeg naar de maatregelen. Een aantal heb ik vernoemd. Verscheidene renoverings- en herstellingwerken worden reeds uitgevoerd, zowel met betrekking tot de perrons als tot de stations en de gebouwen. De NMBS heeft verscheidene vernieuwings- en verfraaiingswerken uitgevoerd in haar stations, zoals Ninove, Waregem, Leuze, Turnhout en Landen. Het is inderdaad onze bedoeling om het sanitair in het station van Herentals in goede staat te houden. Jammer genoeg zijn die toiletten regelmatig onderhevig aan vandalisme. We zullen een test uitvoeren met betalende toegang tot die toiletten. Indien de test goede resultaten oplevert, zou het systeem kunnen worden veralgemeend.

11.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het omstandig antwoord. Dat laatste zal ik straks brieven naar Jan. Het telefoonnummer heb ik wel niet goed verstaan.

U zei dat er een rapport over de stiptheid werd gemaakt door externe consultants. Kan dat aan de commissie worden bezorgd?

U zei ook dat een aantal nieuwe motorrijtuigen van type 18 in werking zouden worden gesteld. Ik neem aan dat de homologatie daarvan in orde is.

Wat de motorstellen van het type Break betreft, meen ik dat er in dit stadium van de renovatie slechts één functioneert. Momenteel zou het wel stilstaan.

11.06 André Frédéric (PS): Je remercie Mme la ministre pour l'aspect quasiment complet de sa réponse.

11.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank mevrouw de minister uiteraard ook voor haar antwoord. Haar gedrevenheid is fenomenaal. Tot vervelens toe hebt u de hele lijst opgesomd van de genomen maatregelen. Tot vervelens toe halen wij ook de problemen hier aan in de commissie, natuurlijk. Ik kan me voorstellen dat het voor u ook frustrerend moet zijn. Stiptheid is een prioriteit sinds 2004-2005 en toch zien we dat elk jaar nog verslechteren. Er zijn wel een aantal maatregelen genomen, waarvan we alleen maar kunnen hopen dat ze in de toekomst soelaas zullen bieden. Er worden veel inspanningen gedaan, maar we hopen uiteraard dat het ook tot resultaten zal leiden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de proefprojecten met de wijkpostbodes" (nr. 42)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan om 'wijkpostbodes' in te zetten" (nr. 128)

12 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier" (n° 42)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet 'facteur de quartier'" (n° 128)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, een klein jaar geleden kondigde De Post aan proefprojecten te starten met zogenaamde hulp- of wijkpostbodes. De gebruikte term varieerde naargelang van het krantenartikel dat men las.

Deze nieuwe postbodes hebben een deeltijds contract en krijgen een loon – heb ik begrepen – van 8,40 euro per uur. Zij worden aangeworven naar aanleiding van de liberalisering van de postdiensten die zich op Europees niveau opdringt. We weten allemaal dat er ter zake nogal wat commotie ontstaan is, vooral in Brussel en Wallonië, maar uiteindelijk zijn de proefprojecten blijkbaar doorgegaan.

Ik heb hierover enkele vragen. Ten eerste, is er al een evaluatie gemaakt van deze proefprojecten? Als dat zo is, zou ik die evaluatie graag krijgen. Als het niet zo is, voor wanneer wordt die evaluatie gepland?

Ten tweede, klopt het dat ongeveer 30 % van deze hulppostbodes bijna onmiddellijk is opgestapt na de aanwerving?

12.02 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, la libéralisation du secteur postal a engendré beaucoup de débats dans cette commission depuis dix ans. Nous en reparlerons d'ailleurs demain après-midi avec M. Van Quickenborne.

Je souhaite reparler des facteurs de quartier qu'on a appelés des livreurs de courrier, des facteurs auxiliaires et même des facteurs *low cost*. Ces mots sont significatifs de la manière dont ces gens sont perçus et de l'inquiétude des autres travailleurs et des citoyens.

Des mouvements de contestation se sont organisés dans différents bureaux de poste. Il avait été question d'évaluer ces facteurs de quartier à la suite des projets-pilotes qui ont été menés. Les désistements frôlent les 30 %, 28 % pour être précise. Je me souviens que M. Thijs nous avait répété à l'envi que des milliers de personnes allaient se présenter devant lui pour remplir cette fonction "de complément" – terme que je trouve inacceptable, car être facteur est un vrai métier, même si ce n'est plus le cas en Belgique. Apparemment, les candidats se présentent, mais repartent aussi vite!

De plus, beaucoup de personnes se plaignent. Il est très difficile de distribuer le courrier quand on a des dizaines de boîtes aux lettres devant soi. Nous avons tous fait des campagnes électorales, et nous en savons donc quelque chose!

J'en viens à mes questions, madame la ministre. D'abord, dans les médias, M. Thijs affirmait que ce projet ne serait pas mis en œuvre avant l'engagement complet du personnel nécessaire. Où en est-on actuellement? Combien de facteurs de quartier doivent encore être engagés à cette fin? Comment La Poste interprète-t-elle ce haut taux de désistement? N'est-ce pas la preuve qu'il est intenable d'offrir des conditions de travail aussi peu enviables à des personnes qui désirent un travail d'appoint et qu'il se révèle impossible pour les travailleurs de combiner des horaires complets avec les tournées? Car s'ils se désistent, c'est souvent parce qu'on leur dit qu'ils ont deux heures de tournée, alors qu'ils mettent quatre à six heures pour l'effectuer, tout en étant payés deux heures. C'est totalement inacceptable, selon moi.

Le taux de désistement n'incite-t-il pas la direction de bpost à réévaluer le projet de facteurs de quartier, par exemple, en offrant au minimum un travail à mi-temps à ses nouveaux travailleurs?

12.03 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst iets persoonlijks zeggen. Ik begrijp ten volle dat dit een heel moeilijk project is. Ik weet ook dat wat wij vandaag vragen aan het personeel van De Post niet evident is. We weten dat de druk heel hoog is en dat we de ene na de andere hervorming hebben moeten doorvoeren. Dat weegt op het personeel. We zijn ons daar ten volle van bewust en we zullen dan ook met heel veel respect zeker luisteren naar hun bekommernissen en vragen. In de mate van het mogelijke zullen we proberen om daar rekening mee te houden.

Het grote probleem waarmee wij hier geconfronteerd worden – dat moet ik toch ook blijven zeggen – is dat de regelmogelijkheden steeds kleiner worden. Door het feit dat men nu voor het eerst geconfronteerd wordt met een vrijgemaakte of geliberaliseerde markt voor alle diensten, waarin men slechts onder bepaalde voorwaarden bepaalde regels kan toepassen waar dan ook strikt op wordt toegezien, moeten we bepalen welke diensten nog kunnen en voor welke prijs. Dat wordt dan natuurlijk nog opnieuw bekeken. De mate waarin wij telkenmale regelmogelijkheden hebben om vragen van het personeel te beantwoorden, wordt steeds kleiner omdat we nog weinig mogelijkheden hebben om daar van overheidswege iets aan te doen. Dan hebben we immers onmiddellijk een klacht aan ons been omdat de prijs van een dienst die we leveren te hoog is voor wat die in de markt zou kunnen zijn, of omdat het ongeoorloofde staatssteun zou zijn.

Ik vind dat daarover in het Parlement een debat mag komen. Ik stel immers vast dat dit een van de consequenties is. Soms houdt dit te weinig rekening met bestaande situaties wat maakt dat de druk op ondernemingen bijzonder groot wordt. Als ik de mensen moet uitleggen waarom we dit allemaal doen, namelijk omdat we onze kostenfactor onder controle moeten kunnen houden, dan zeggen ze dat dit hen bij wijze van spreken niet interesseert en vragen ze of zij de overheid niet voldoende waard zijn. Tegelijkertijd moet ik dan uitleggen dat zelfs als wij het zouden willen, we het niet kunnen doen door Europa. Dat is de moeilijke evenwichtsoefening die we nu moeten doen. We moeten constant de kostenstructuur bewaken met een vergrootglas omdat Europa ons anders op de vingers zou tikken.

Dit gezegd zijnde, we moeten uiteraard blijven zoeken naar evenwichten want we vertrekken niet van een wit blad. Dat is duidelijk. Wij willen de engagementen nagaan die wij voor de personeelsleden zijn aangegaan. De carrière die zij dachten te kunnen opbouwen bij De Post moeten zij kunnen opbouwen vanuit de visie waarmee zij ook aan die carrière zijn begonnen, wat niet evident is in de veranderende omstandigheden.

Nu ga ik even concreet in op de vragen. De invoering van hulppostbodes past in de brede hervorming van de netwerkstructuur van bpost. Dankzij de nieuwe netwerkstructuur past bpost de organisatie geleidelijk aan, zowel aan de technologische evolutie als aan de automatisering, waardoor de manuele sortering in de uitreikingskantoren beduidend kan worden afgebouwd, eens te meer omwille van kostenreductie en verbetering van de efficiëntie.

Sinds het begin van 2010 worden hulppostbodes aangeworven. Zij hebben een volwaardige plaats binnen het bedrijf en kunnen desgevallend doorgroeien naar de functie van postbode. Dat is onderhandeld en mijns inziens niet onbelangrijk. Het uurloon bedraagt 9,86 euro, naast de andere voordelen eigen aan hun functie.

Het systeem dat het oorspronkelijke project van de wijkpostbodes vervangt, heeft als voordeel dat er een gevoelig aantal voltijdse jobs kan aangeboden worden. In een eerste fase komen de medewerkers die begin 2010 een tijdelijk contract hadden, in aanmerking voor een functie als hulppostbode met een contract van onbepaalde duur. Een overgrote meerderheid, namelijk 92 % procent van de medewerkers met een tijdelijk contract aan wie een contract van onbepaalde duur als voltijdse hulppostbode werd aangeboden,

heeft dat ook aanvaard.

Op het ogenblik zijn er zowat 3 000 voltijdse hulppostbodes in dienst, waarvan zo'n 1 750 medewerkers die vroeger reeds werkzaam waren bij bpost, maar dan met een tijdelijk contract, en 1 250 nieuwe werknemers.

De turnovercijfers van de hulppostbodes liggen met in totaal 10 %, namelijk 324 vertrekken op 3 000, in de lijn van de verwachtingen volgens bpost, met name 5 % bij degenen die reeds vroeger voor bpost gewerkt hebben en 21 % procent bij de nieuwe aanwervingen. Dat turnoverffect heeft betrekking op de medewerkers die bpost vrijwillig of onvrijwillig hebben verlaten.

Daarnaast en sinds augustus 2010 worden er ook uitreikers van geadresseerde zendingen en zendingen zonder adres of GZZA, tewerkgesteld. Die werknemers doen geen voorbereidende werkzaamheden, geen sorteringen en zij bellen bij bestemming ook niet aan. Daaruit bestaat het onderscheid. Hun activiteiten bestaan uit het uitreiken van gewone zendingen, niet-geadresseerde zendingen, tijdschriften en kleine pakjes die in de brievenbus kunnen en waarvoor dus niet hoeft aangeboden te worden. Zij voeren dus eenvoudigere taken uit dan de klassieke postbode en zij worden eveneens aangeworven in de graad van hulppostman voor onbepaalde duur in een deeltijdse functie van 3 u 48.

Op 30 september 2010 waren 80 deeltijdse hulppostbodes in dienst, gespreid over 22 gemeenten. Dit zijn allemaal nieuwe wervingen voor deze nieuwe functie waarbij het turnovercijfer momenteel rond de 17 % draait. Van de 80 deeltijdse hulppostbodes hebben er 14 bpost verlaten, vrijwillig of onvrijwillig. Deze kandidaten hebben bpost verlaten in de eerste twee weken volgend op de week opleiding.

bpost is niet verrast door deze cijfers. Het is niet abnormaal dat kandidaten na een eerste ervaring in deze functie, die een bijzondere ingesteldheid maar ook een fysieke aanpassing vereist, een andere keuze maken.

Gezien de beperkte periode en het beperkt aantal gemeenten waarin volgens dit systeem wordt gewerkt, kunnen nog geen algemene conclusies worden getrokken. De bedoeling is in elk geval om dit jaar nog verder uit te breiden naar 150 tot 200 deeltijdse hulppostbodes.

bpost volgt de evoluties verder op en zal bijsturen waar en wanneer dit mogelijk is. In dit kader zijn reeds de eerste afstemmingsmomenten, ook met de sociale partners, gepland.

J'en viens à la question de Mme Lalieux relative à l'engagement complet du personnel nécessaire comme préalable au déploiement du projet d'agent auxiliaire. S'il s'agit d'un projet national, son exécution se fera de manière progressive, bureau de distribution par bureau de distribution. Bpost n'attend donc pas de disposer du personnel nécessaire au niveau national mais bien par bureau de distribution. En d'autres termes, lorsque bpost prévoit la réorganisation d'un bureau de distribution dont certaines tournées seront effectuées par des agents auxiliaires, elle s'assure au préalable qu'elle dispose du personnel spécifique suffisant.

12.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat liberalisering ook een aantal negatieve kantjes heeft, waarmee wij hier opnieuw worden geconfronteerd.

U antwoordt dat er voor de hulppostbodes een aantal doorgroeimogelijkheden zullen zijn. In een volgende vraagstelling zal ik op bedoelde mogelijkheden en hun juiste aard nader ingaan. Betrokkenen komen mij melden dat van bij het begin, zelfs van bij de aanwerving, aan hen wordt gemeld dat het om de functie van hulppostbode gaat en dat het erg moeilijk zal zijn om vanuit die functie naar de functie van postbode door te groeien. Dat is de informatie die mij is gegeven.

Heb ik u goed begrepen dat het niet om 30 % maar om ongeveer 21 % opstappers gaat?

12.05 Minister Inge Vervotte: (...)

12.06 Karin Temmerman (sp.a): Het gaat over de nieuwe aanwervingen.

12.07 Minister Inge Vervotte: Het gaat om 17 %.

12.08 Karine Lalieux (PS): (...)

12.09 Karin Temmerman (sp.a): Het gaat dus om 17 % opstappers bij de nieuwe aanwervingen. Ik weet niet waarvan voornoemde 30 % dan komt.

De ervaring bij groepen waarmee ik heb gesproken, was heel slecht. Zij werden erg slecht opgevangen. Zij werden weliswaar niet slecht behandeld, maar de informatie die hen werd gegeven, was echt minimaal. Het moet ook worden gezegd dat zij door collega's als derderangs- of tweederangsmedewerkers werden behandeld.

Indien bpost van plan is het project in kwestie voort te zetten, vraag ik dat aan de behandeling van betrokkenen aandacht wordt gegeven. Ik zou desgevallend ook willen vragen dat aan hun collega's die nu bij bpost werken, duidelijk wordt gemaakt waartoe de hulppostbodes dienen en wat er in de toekomst nog zal gebeuren.

12.10 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, madame la ministre, merci pour votre réponse. Il est vrai que nous organiserons un vaste débat sur la libéralisation du secteur postal, avec tout ce qu'il comprend, c'est-à-dire la diminution de qualité tant pour les emplois que pour les citoyens, comme cela se remarque déjà.

Sincèrement, je sais que le coût de la dotation, de l'aide et des subventions pose problème. Il faudrait cependant une évaluation extérieure sur ces facteurs auxiliaires. Cette évaluation porterait sur la qualité de leur emploi, aussi bien pour ceux qui changent de contrats internes que pour les contrats externes, mais aussi une évaluation de la qualité de services rendus aux citoyens.

Je vous explique: chez moi, ce ne sont pas encore des auxiliaires qui travaillent, mais des intérimaires qui occupent les bureaux à Bruxelles; ils y sont particulièrement nombreux. Il s'en suit que, pour les 27 boîtes aux lettres en front de rue de mon immeuble, une semaine sur deux, toutes les lettres sont déposées dans une seule de ces boîtes; les facteurs n'ayant pas le temps de répartir le courrier à distribuer tant ils sont pressés. Ces intérimaires changent d'itinéraire tous les jours, ce qui signifie la galère pour eux. Et la vraie galère c'est tant pour les travailleurs que pour les citoyens.

Le débat devrait avoir lieu aussi avec le ministre Van Quickenborne: il nous faut une évaluation extérieure de tous ces emplois, de ces nouveaux traitements aux niveaux qualitatif et quantitatif par rapport aux citoyens.

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

De **voorzitter**: Op vraag van meerdere leden is er een sanitaire stop van drie minuten. Nadien proberen we tot en met vraag 25 door te gaan.

13 Questions jointes de

- **Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'indemnisation des victimes de la catastrophe de Buizingen et de leurs proches" (n° 58)**
- **M. Éric Thiébaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'indemnisation des familles des victimes du drame de Buizingen" (n° 70)**
- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'indemnisation des familles des victimes du drame de Buizingen" (n° 104)**

13 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de schadeloosstelling van de slachtoffers van de treinramp in Buizingen en van hun nabestaanden" (nr. 58)**
- **de heer Éric Thiébaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vergoeding voor de familie van de slachtoffers van de treinramp in Buizingen" (nr. 70)**
- **mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vergoeding voor de familie van de slachtoffers van de treinramp in Buizingen" (nr. 104)**

13.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, il y a un peu plus de sept mois se produisait la catastrophe ferroviaire de Buizingen faisant 19 morts et de nombreux blessés, et plongeant les victimes et leur famille dans une détresse importante tant psychologique que financière.

Je me réjouis que la commission spéciale Sécurité du rail soit remise sur pied car la sécurité des navetteurs

et du personnel de la SNCB est bien évidemment une priorité.

Cependant, on a peu parlé, durant ces sept derniers mois, des victimes de cette catastrophe. C'est le Hainaut qui a été touché de plein fouet et en particulier la région de Mons et du Borinage dont je suis originaire.

Des contacts que j'ai pu avoir avec certaines victimes et leurs proches, il ressort que leur situation est vraiment très difficile. Difficile car ils ont été touchés sur le plan personnel, psychologique et physique, car ils sont confrontés à des tracasseries administratives très importantes, mais aussi et plus encore en raison des nombreux points d'interrogation concernant leur indemnisation.

Rappelons que le règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (CE 1371/2007) et, en particulier, son article 13 prévoit: "Si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire verse sans délai, et en tout état de cause 15 jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats proportionnellement au préjudice subi." De plus, l'article précise que l'avance ne peut être inférieure à 21 000 euros en cas de décès.

Madame la ministre, ce règlement a-t-il été scrupuleusement respecté? Combien de victimes et de familles ont-elles effectivement touché cette avance prévue par le règlement européen? Pour quels montants? Ces montants sont-ils proportionnels à la situation et aux préjudices subis? Pourquoi certaines indemnisations n'ont-elles pas été versées? Confirmez-vous que les proches de victimes décédées n'auraient reçu, dans certains cas, qu'une partie du montant minimum prévu de 21 000 euros? Si oui, pour quelles raisons? Certains se rejettent-ils la responsabilité l'un sur l'autre, paralysant dès lors la concrétisation d'indemnisations? Je vise ici plus particulièrement les assurances. En effet, certaines victimes ou proches de victimes m'ont dit qu'il y avait parfois trois, voire quatre assurances différentes qui se renvoyaient la balle, ceci empêchant forcément la prise d'une décision concrète.

Pour l'accident de Pécrot, les délais avaient déjà été particulièrement importants. Pourtant, la SNCB avait affirmé dans les médias, peu après le drame de Buizingen, que sa priorité absolue était de dédommager toutes les victimes le plus rapidement possible.

Madame la ministre, je plaide pour que vous interveniez fortement auprès de la SNCB, d'une part, pour que celle-ci respecte scrupuleusement la réglementation en vigueur en ce qui concerne les indemnisations des victimes et de leurs proches, y compris au niveau des délais, ce qui ne semble manifestement pas être le cas. J'ai également des interrogations sur les montants. D'autre part, je souhaiterais que la SNCB accompagne positivement toutes les démarches administratives des victimes de manière à les faciliter. C'est une question de respect et de décence! Et ça l'est d'autant plus en l'occurrence car il s'agit d'une entreprise publique.

13.02 **Éric Thiébaud** (PS): Madame la présidente, permettez-moi tout d'abord de vous féliciter pour votre nomination.

Madame la ministre, nous avons encore tous en mémoire les images de la catastrophe de Buizingen. Je ne reviendrai pas ici sur la catastrophe en elle-même, mais je souhaite vous interroger sur un point précis et ô combien important pour les proches et les familles des victimes. Je veux parler de leur indemnisation. Cette indemnisation est, rappelons-le, une obligation légale, découlant d'un règlement européen, et qui prévoit une avance pour la famille des victimes à hauteur de 21 000 euros.

Or, en août dernier, un article de presse relatait certains manquements en la matière de la part de la SNCB. Le porte-parole de l'entreprise indiquait alors que le maximum était fait pour indemniser le plus rapidement possible, dans le respect des règlements européens et du droit belge. Pourtant, un reportage consacré à la catastrophe de Buizingen diffusé le 29 septembre dernier sur la RTBF nous apportait le témoignage d'une personne endeuillée par l'accident et qui n'avait toujours pas reçu une indemnisation pourtant bien nécessaire.

Madame la ministre, même si cette personne a semble-t-il été indemnisée depuis son interview, une question essentielle demeure aujourd'hui: toutes les familles de cette terrible catastrophe ont-elles bien été indemnisées? En d'autres termes, la SNCB s'est-elle acquittée aujourd'hui de cette obligation morale et légale à l'égard des familles des victimes?

13.03 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je serai brève, mes collègues ayant très brillamment retracé le cadre de la question et rappelé les obligations de la législation, je ne redresserai pas l'entièreté de l'historique en la matière. Je voudrais simplement savoir si la législation a effectivement été respectée. Pouvons-nous obtenir une situation du paiement de ces indemnités aux familles des victimes?

13.04 **Minister Inge Vervotte:** Mevrouw de voorzitter, het moet duidelijk zijn: als zulke drama's gebeuren, is er altijd heel veel aandacht en zijn er veel camera's. Ik denk dat wij echter allemaal weten dat het echte verdriet zich vaak afspeelt in stilte, maanden en jaren na een dergelijk trauma. Het is inderdaad onze plicht om ervoor te zorgen dat deze mensen op alle mogelijke manieren worden ondersteund en begeleid en de wet correct kan worden toegepast.

La SNCB m'a communiqué ce qui suit.

La SNCB et son assureur en responsabilité civile se sont scrupuleusement conformés au règlement européen 1371/2007 et à son article 13. Chaque famille d'une victime décédée suite à l'accident de Buizingen a été contactée afin que la SNCB et son assureur puissent identifier la personne physique ayant droit à une indemnisation.

En ce qui concerne les dix-huit victimes, la situation peut être résumée comme suit. Treize quittances de 21 000 euros ont été soumises à la signature des personnes ayant été identifiées comme ayant droit et ont été renvoyées à la SNCB ou à son assureur qui ont effectué les paiements sur les comptes bancaires renseignés. Une quittance de 21 000 euros a été envoyée, à sa demande, à l'assureur en protection juridique d'une des victimes et n'a jamais été renvoyée signée, ce qui empêche le paiement. Pour les quatre dernières victimes, malgré la demande qui a été faite, la SNCB ou son assureur n'ont reçu aucune information relative à la composition de ménage leur permettant d'identifier l'ayant droit à l'indemnisation.

Les victimes blessées sont indemnisées le plus rapidement possible au fur et à mesure de la transmission des pièces justificatives du dommage subi: frais médicaux, rapports médicaux, etc. La SNCB a immédiatement signalé que les victimes seraient indemnisées pour compte de ce qu'il adviendra. Aucune question relative à la détermination des responsabilités dans l'accident ne peut empêcher le versement des indemnisations.

Par ailleurs, la direction Human Resources de la SNCB Holding a veillé à ce que les membres du personnel reconnus comme victimes d'un accident du travail ou d'un accident sur le chemin du travail, ou leur ayant droit en cas d'accident mortel, obtiennent les indemnisations prévues dans la réglementation.

Les règlements se sont échelonnés de manière normale eu égard aux circonstances et aux difficultés propres à chaque dossier, tant pour l'accident de Pérot que pour celui de Buizingen ainsi que pour tous les autres accidents.

J'ai insisté auprès de la SNCB pour qu'elle traite les dossiers le plus rapidement possible en respectant la réglementation. Le conseil d'administration de la SNCB suit ce dossier. Je vous explique à présent les étapes du dédommagement des victimes de l'accident de Pérot.

L'accident de Pérot a eu des conséquences humaines très lourdes puisque huit personnes sont décédées (cinq voyageurs et trois membres du personnel) et 16 autres personnes ont été blessées (15 voyageurs et une accompagnatrice), dont plusieurs très gravement. Par ailleurs, des riverains de la voie sur laquelle l'accident s'est produit ont aussi introduit des réclamations, certains pour un choc psychologique, d'autres pour des dommages matériels tels que projections de débris sur des biens immeubles ou des voitures.

L'indemnisation des préjudices s'est basée sur des modalités différentes suivant que les victimes considérées étaient membres du personnel ou non. Pour les agents, il s'agissait en effet d'un accident du travail: l'indemnisation est donc accordée selon les conditions prévues en la matière par le statut du personnel et à l'initiative du service des Ressources humaines de la SNCB Holding. Pour les tiers, passagers ou riverains, la prise en charge financière des conséquences a été assumée par le service juridique de la SNCB. À cet effet, les contacts utiles ont été pris immédiatement pour que toutes les factures des prestations médicales délivrées aux victimes soient adressées directement à la SNCB.

En outre, une politique d'avances financières a été mise en place à proportion de la gravité du préjudice

subi, ce qui se traduit notamment par le versement rapide, quelques jours après l'accident, d'une provision de 12 394,76 euros aux familles des personnes décédées et aux blessés les plus graves. La fixation d'un dommage personnel, qu'il découle d'un décès ou de blessures, présuppose le rassemblement de divers renseignements dont la collecte prend parfois du temps.

Ainsi, en cas d'accident du travail ou sur le chemin du travail, il faut attendre de connaître l'indemnisation qui sera versée par l'assurance de l'employeur de la victime pour pouvoir établir un décompte. En outre, en cas de blessure d'une certaine gravité, le calcul du dommage n'est possible qu'après une expertise médicale qui peut prendre du temps puisqu'il faut attendre le moment où les lésions n'évolueront plus pour procéder à cette évaluation. Or cette attente est d'autant plus longue que les lésions sont graves.

Enfin, même en disposant de tous les éléments permettant le calcul, des contestations portant sur le montant peuvent apparaître. Il appartient alors à un juge de trancher.

Tout ceci explique que certaines dossiers de l'accident de Pécrot – qui concernaient des riverains blessés légers et deux personnes décédées – aient pu être réglés à l'amiable entre mars 2001 et 2005, tandis que, pour des blessés graves et d'autres familles de voyageurs décédés, cela a pris plus du temps, ces derniers dossiers n'ayant pu être clos que moyennant un jugement entre 2005 et 2009.

Il est à noter, d'ailleurs, que le dossier du blessé le plus grave n'est toujours pas clos. Un jugement intermédiaire rendu en avril 2009 accorde une certaine somme, mais sollicite la rédaction d'un rapport médical complémentaire qui est en cours.

13.05 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

En tout cas, je suis étonnée par l'absence de convergences entre les informations de la SNCB et celles en provenance des victimes ou de leurs proches.

Madame la ministre, vous n'avez pas manqué de prendre des initiatives destinées aux victimes. Puis-je vous soumettre deux suggestions? Première suggestion: est-il possible que vous rencontriez ces personnes pour prendre connaissance de leur situation? Ma deuxième s'adresse à Mme la présidente. Serait-il possible d'organiser des auditions des proches des victimes décédées et des victimes blessées lors de l'accident de Buizingen? Bien entendu, seules les personnes qui le souhaitent viendraient. L'objectif n'est évidemment pas de les convoquer.

Madame la présidente, ces auditions pourraient, certes, avoir lieu en commission de Sécurité du rail. Néanmoins, il s'agit d'un autre problème. Car il s'agit d'examiner la manière dont la SNCB a pris en considération la situation personnelle des victimes et de leurs proches. Cela ne concerne donc pas directement les investissements en moyens humains et techniques qui doivent être opérés en matière de sécurité ferroviaire.

Si ces personnes, hier et aujourd'hui, se manifestent par rapport à des victimes, cela témoigne de leur désarroi et de la nécessité, pour la SNCB, d'améliorer la prise en considération de leur situation.

Madame la ministre, madame la présidente, c'est vers vous deux que je relance cette balle aujourd'hui. Je crois que les familles sont en attente d'un geste et d'une prise en considération plus importante de la part de la SNCB.

13.06 Éric Thiébaud (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je pense également qu'il existe des discordances entre les propos tenus par les familles des victimes et ce que la SNCB vous explique. Il y a manifestement des divergences et dès lors des choses à éclaircir.

Effectivement, je trouve qu'il ne serait pas inutile de procéder à des auditions de proches des victimes pour voir où en est le suivi du traitement des dossiers par la SNCB. Dans la gestion de la catastrophe de Buizingen, c'était quelque chose de fondamental. Il faut souhaiter qu'une catastrophe de pareille ampleur ne se reproduise plus. Mais nous ne sommes pas à l'abri puisque l'actualité nous rappelle chaque semaine pratiquement ou chaque mois qu'il y a régulièrement des accidents sur notre réseau ferroviaire. Je crois utile d'améliorer la communication de la SNCB envers les proches des victimes.

13.07 Valérie De Bue (MR): Je remercie la ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 Question de M. Franco Seminara à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du rail et le rôle majeur des conducteurs de trains en la matière" (n° 71)

14 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het spoorwegnet en de belangrijke rol van de treinbestuurders daarin" (nr. 71)

14.01 **Franco Seminara** (PS): Madame la ministre, depuis février 2010 et la catastrophe de Buizingen, je ne peux rester insensible au deuil qui a touché fortement les femmes et les hommes de ma région de Mons-Borinage; je rejoins en cela mes collègues Éric Thiébaut et Catherine Fonck qui viennent de s'exprimer.

Je souhaiterais vous interroger sur un point précis qui demeure, malheureusement, d'une triste actualité, mais aussi d'une grande importance. En effet, tout le monde sait aujourd'hui que la sécurité du rail pèse d'un poids écrasant sur les conducteurs de trains. Ces hommes et ces femmes que certains médias pointent rapidement d'un doigt accusateur à chaque accident font un métier bien difficile, un métier à haut risque et à haute responsabilité.

Lors du déraillement mortel en gare de Mons, en novembre 2009, j'avais déjà plaidé pour que l'on examine la gestion du temps de travail des cheminots (conducteurs et personnel roulant inclus) à qui l'on demande de plus en plus et que l'on écoute pourtant si peu.

Madame la ministre, il serait trop simple de ne parler que des cheminots et des conducteurs lorsque l'on aborde de manière globale la sécurité sur le rail belge. En tant que citoyen de Mons-Borinage, je sais combien les navetteurs de ma région connaissent tous les jours des problèmes divers et qui nous ramènent, directement ou indirectement, à la notion de sécurité, tels que: une ponctualité défaillante et les retards fréquents en découlant; l'inconfort des trains et l'entassement des navetteurs qui, tant bien que mal, tentent de se frayer une place dans des wagons; une infrastructure parfois délabrée ou, en tout cas, en bien mauvais état. Mais tout cela fera ultérieurement l'objet d'autres questions.

Aujourd'hui, je souhaiterais savoir si la SNCB a réalisé un examen de la gestion du temps de travail de son personnel avec une attention toute particulière pour les conducteurs de train. Dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette étude? Dans la négative, l'entreprise compte-t-elle réaliser une telle étude rapidement?

Troisièmement, les syndicats ont déjà proposé qu'un second conducteur soit présent au moins sur les lignes ou lors d'horaires identifiés comme plus sensibles; cette proposition recueille-t-elle l'assentiment du Groupe SNCB?

D'autres initiatives en faveur du personnel et donc en faveur des usagers sont-elles à l'étude au sein du Groupe SNCB?

14.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, une prestation de conduite se compose principalement de la conduite des trains commerciaux, des parcours à vide vers les gares, garages, ateliers ou car-wash et des manœuvres. De plus, le conducteur doit prendre connaissance d'un briefing concernant la prestation à effectuer au début de sa journée. Un conducteur peut faire des opérations locales comme la préparation d'un train, désaccoupler les automotrices d'un train, mise à plat du train, essai de freins, etc. Un conducteur peut faire des déplacements à pied, en train ou en taxi vers des endroits pour reprendre un train d'un autre conducteur de train, par exemple, ou faire d'autres opérations. Un conducteur doit s'annoncer dans son dépôt à la fin de son service.

Un examen de la gestion du temps d'un conducteur a effectivement été mené. C'est en discussion entre la direction et les syndicats.

À côté de la conduite et des opérations diverses, la prestation d'un conducteur peut comprendre les temps morts, par exemple, les réserves, qui en cas de retard peuvent être consommés partiellement ou être utilisés pour effectuer une tâche non planifiée.

Une étude a également été réalisée concernant la manière dont le conducteur de train perçoit son métier. Lors des discussions, nous percevions une nette différence entre ce que le conducteur ressentait comme une occupation plus pénible, tel du travail commencé très tôt le matin ou certains services par rapport à

d'autres trajets. C'est un élément important dont il faut tenir compte dans le débat.

Les conclusions de cette étude doivent encore être discutées au sein des organes paritaires de la SNCB.

La SNCB n'est pas persuadée que la présence d'un deuxième conducteur contribuera à la concentration nécessaire.

En matière de formation, la SNCB a en outre pris l'initiative de faire accompagner trois fois par an un conducteur de train par un instructeur expérimenté durant les deux premières années de sa carrière et ce, depuis le début de cette année. Dans le cadre de la formation fondamentale, tous les conducteurs de train bénéficient d'une journée de cours supplémentaire concernant la politique de prévention de dépassement de signaux lors de laquelle les signaux comportant un risque de dépassement sont passés en revue.

Les cours de qualité sont adaptés en fonction de la prévention des fautes graves. Des programmes de formation spécifiques axés sur la sécurité d'exploitation et du travail pour le personnel ayant une ancienneté limitée sont prévus.

Une évaluation régulière des programmes, de la durée de la formation permanente et de la formation permanente réellement réalisée est organisée.

Un monitoring des conducteurs de trains est effectué par une équipe de coaches de sorte à pouvoir proposer une formation permanente mieux adaptée aux conducteurs de trains concernés, en tenant compte de l'apprentissage d'une culture de sécurité. Cela permet également une évaluation continue sur le terrain.

La SNCB procède également à une vérification des actions qui peuvent augmenter le pourcentage de réussite à la formation sans sacrifier la qualité. Une attention particulière est consacrée à l'aspect pédagogique dans la recherche d'une solution. Des techniques de formation adaptées doivent être affinées.

Des efforts visant à encourager, au sein du Groupe SNCB, une culture de sécurité applicable sur le plan opérationnel ainsi qu'une discipline de sécurité sont poursuivis. Chaque membre du personnel, qu'il soit ou non investi d'une mission de sécurité, doit en permanence être conscient que la sécurité est une priorité absolue.

L'ensemble du personnel devrait, via des techniques de formation modernes, centrées sur son domaine de travail spécifique, bénéficier régulièrement d'un accompagnement en matière de discipline et de sécurité. À cet égard, il y a lieu d'insister sur sa responsabilité.

Un groupe de travail est lancé visant à simplifier la réglementation et les modalités d'application en matière de sécurité.

En résumé, des discussions ont été entamées avec les syndicats. Différentes initiatives ont été prises sur la formation, sur le *coaching*, sur la pression du travail, sur la façon dont le travail est vécu et sur la façon dont on peut améliorer la situation au travail.

14.03 Franco Seminara (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je tiens néanmoins à souligner que le climat social est pour le moins difficile au sein du personnel de la SNCB, qui attend des réponses vraiment efficaces pour améliorer la sécurité du rail.

Je serai très attentif à l'évolution de ce dossier et je reviendrai modestement vous relayer à nouveau les préoccupations des travailleurs, des navetteurs et des cheminots.

Pour conclure sur une note plus optimiste, je dirais que "mieux vaut tard que jamais".

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

15 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de speciale treinen ingelegd naar aanleiding van de U2-concerten" (nr. 77)

15 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains spéciaux mis en service à l'occasion des concerts de U2" (n° 77)

De **voorzitter**: Het is een trendy vraag.

15.01 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, dat klopt inderdaad.

Vorige maand was U2 te gast in België, met name in het Koning Boudewijnstadion. Voor de concerten werden door de NMBS extra nachttreinen richting verschillende Vlaamse steden ingelegd. Dat gebeurde op vraag van de organisator.

Voor voornoemde treinen moest echter een speciaal pasje of ticket worden gekocht. Gewone Go Passkaarten of abonnementen waren niet geldig, omdat het volgens de NMBS om een plaatsreservering ging. Een en ander werd ook op voorhand aan de klanten duidelijk gemaakt.

Het systeem met de nachttreinen resulteerde, samen met de hulp van de MIVB en de politie, in een heel snelle, efficiënte en vooral veilige ontruiming van het stadion. Er verliet nochtans een massa volk het stadion na afloop van de concerten.

Ik was niettemin verbaasd dat, ondanks het late uur, de NMBS er toch nog in slaagde om vertragingen te boeken. Zij slaagde er bovendien in om, ondanks voornoemde plaatsreserveringen, een te korte trein met veel te weinig zitplaatsen in te leggen. Nochtans was het aantal reizigers op voorhand gekend.

In dat opzicht heb ik een aantal vragen voor u.

Ten eerste, hoe werd de samenwerking tussen de NMBS en de organisator van het evenement geëvalueerd?

Wat was het financiële resultaat van de operatie in kwestie? Wat waren de inkomsten uit de ticketverkoop? Welke toelagen waren er van organisatie of overheid of van eender wie?

Wat kostte het om de operatie uit te voeren?

Welke aanpak hanteert de NMBS bij het inleggen van speciale treinen met afzonderlijke ticketverkoop en dus met plaatsreservering?

Zijn er gelijkaardige evenementen gekend waarop op een dergelijke manier te werk is gegaan? Wat was de algemene evaluatie of beoordeling van de bedoelde evenementen, vooral inzake de afhandeling door de NMBS?

Is een dergelijke vorm van samenwerking, met speciale treinen en afzonderlijke reservatie, voor de NMBS en haar voogdijminister voor herhaling vatbaar? Welke lessen werden uit het voorbije event geleerd?

15.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, voor de eerste maal werden na afloop van een concert in Brussel speciale nachttreinen ingelegd. Dit gebeurde op vraag van de organisator van de concerten, zoals u zei, na het sluiten van een commerciële overeenkomst. De NMBS evalueert de samenwerking positief. Alle extra treinen waren uitverkocht.

Na afloop van de concerten van U2 heeft de NMBS in de nacht van 22 op 23 en 23 op 24 september vanuit het station Brussel-Zuid vijf extra treinen ingelegd. Ongeveer 6 000 concertgangers zijn met de trein teruggereisd. De eerste extra trein naar Oostende is beide nachten op zijn voorziene uur vertrokken. De andere speciale nachttreinen zijn met ongeveer een half uur vertraging vertrokken ten opzichte van het voorziene uur. De NMBS heeft namelijk beide nachten gewacht tot de MIVB alle concertgangers met de metro had overgebracht naar het station Brussel-Zuid, zodat iedereen mee kon op die extra treinen. Dat was de reden. Het is beter de treinen met vertraging te laten vertrekken dan reizigers op de perrons achter te laten omdat zij nog niet met de metro van de Heizel in Brussel-Zuid zijn geraakt. Er is daarover wat communicatie onder elkaar geweest.

Extra nachttreinen vallen niet onder de opdracht van openbare dienst. In de vorige commissie hebben wij daarover regelmatig gediscussieerd. De reden waarom het moeilijk is om die structureel in te leggen – er worden daarover veel vragen gesteld – is de volgende. Vele werken die vandaag 's nachts worden uitgevoerd, zouden niet meer kunnen worden uitgevoerd waardoor de druk op ons net nog zou vergroten. Er

zijn ook reeds verschillende keren onderzoeken geweest hoeveel mensen die treinen zouden nemen. Indien wij niet een bepaald aantal halen – als ik het goed heb, gaat het over 300 – is het moeilijk om zulke treinen in te leggen omdat dan de kosten veel hoger dan de baten zijn. Daarom zijn wij daarmee heel voorzichtig.

Hier gaat het dus over iets anders, het gaat over een commercieel akkoord tussen de NMBS en de organisator, zoals voorzien in artikel 9 van de beheersovereenkomst. Daar staat: “Treinen op maat en extra treinen. Bij grote evenementen zoals festivals, optredens en manifestaties zal de NMBS op vraag van de organisatoren inspanningen leveren om op korte termijn een grote massa reizigers te vervoeren.” Dat is het criterium.

In deze gevallen blijft het beleid erop gericht om kostendekkend te zijn. Wij moeten uit de kosten geraken. Mensen kunnen wel zeggen dat het goed is voor het milieu, maar voor de NMBS moet het altijd kostendekkend zijn. Het beleid wil ook een beperkte winstmarge halen voor zover het om louter commerciële initiatieven gaat. Wij krijgen natuurlijk heel veel vragen. Dan is het een kwestie van kijken in welke mate het bijdraagt tot een sociaal doel of in welke mate het louter commercieel is. In dat laatste geval vragen wij niet alleen een kostendekking maar ook een klein gedeelte van de winst.

Aangezien de samenwerking tussen NMBS en de organisator van de concerten van U2 onder deze commerciële noemer valt, kunnen er dus geen financiële gegevens worden meegedeeld. De verkoop van treintickets diende dus voor de kosten van het inleggen van extra treinen. De contractanten bepaalden deze voorwaarden onder de noemer zoals net bepaald.

Deze vorm van commerciële samenwerking waarbij nachttreinen worden ingelegd wordt enkel toegepast onder volgende voorwaarden. Ten eerste, dat het een massa-evenement betreft met een voldoende potentieel aan bezoekers die met speciale nachttreinen zullen terugreizen; ten tweede, dat de organisator uitdrukkelijk vragende partij is en bereid is om samen te werken op basis van een commercieel contract waarbij de beheersovereenkomst gerespecteerd blijft, en, ten derde, dat de kosten voor het inleggen van speciale nachttreinen gedekt zijn, aangezien dit van de NMBS een aanzienlijke investering vraagt. De NMBS kan dus geen speciale nachttreinen in alle richtingen inzetten. In overleg met de organisator wordt op basis van de verkoopgegevens van de concerttickets een keuze gemaakt. Meestal worden er dan extra treinen op grote lijnen ingezet.

Als de voorgaande kostenbatenanalyse voor de NMBS negatief uitvalt, dan dient de organisator een financiële tussenkomst te betalen voor het inzetten van speciale nachttreinen en dient hij ook een mediareturn aan te bieden. Zulke samenwerking kan enkel indien de organisator geen gebruik kan of wenst te maken van het NMBS-concept van een B-dagtrip all-in biljet, trein + eindvervoer + toegang, dat bijvoorbeeld voor de festivals TW Classic en Werchter Boutique wordt gehanteerd.

De contingentering van de speciale biljetten en het bezit ervan als toegangsvoorwaarde voor speciale nachttreinen laten de NMBS toe de capaciteit van de extra treinen te beheersen en op te volgen, aan de hand van de verkoop.

Na het concert van Madonna in 2009 op Werchter Boutique is het de tweede toepassing van het concept van gecontingenteerde en speciale nachttreinen, die enkel toegankelijk zijn met speciale treinbiljetten en dus vallen onder een bepaalde commerciële activiteit. Een dergelijke samenwerking is voor de NMBS voor herhaling vatbaar, indien de voorwaarden, zoals daarnet opgesomd, vervuld zijn. Als de NMBS een akkoord bereikt met de organisator, zodat de inleg van extra nachttreinen vervoerskostendekkend is, dan lijkt mij dat een prima initiatief. Op een dergelijke manier wordt een grotere verkeerschaos, wat dan meestal het geval is, vermeden. In de meeste gevallen is het hopelijk ook een beetje reclame voor de NMBS, als alles meezit.

De NMBS tracht steeds in het nodige te voorzien en alles zo te organiseren, dat de operatie correct verloopt. Uit een evaluatie met haar betrokken diensten en met de MIVB, zullen lessen worden getrokken en verfijningen worden aangebracht. Onvoorziene omstandigheden of incidenten zijn evenwel nooit uit te sluiten. Nu is het allemaal nog mogelijk, omdat iedereen het nog plezant vindt en wil meewerken, maar als er veel van die vragen zouden volgen, dan moet men er natuurlijk ook voor zorgen dat men onder meer personeel blijft vinden om dat te kunnen doen, want het valt buiten de normale disposities. Wij moeten er ook voor zorgen dat de impact op de rest van het net beperkt blijft, omdat er tijdens de nacht andere werkzaamheden plaatsvinden dan tijdens de dag.

15.03 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw, alweer, omstandig en duidelijk

antwoord. Het is inderdaad vrij positief te noemen dat er alsnog gewacht werd op de laatkomers door de vertragingen bij de MIVB. Het is goed om te horen dat daaruit ook lessen getrokken zullen worden. Er hangt veel af van duidelijke communicatie op voorhand.

15.04 Minister **Inge Vervotte**: Eigenlijk is het de schuld van U2, want de groep heeft langer gespeeld. Eigenlijk moeten wij dus Bono voor de extra kosten laten opdraaien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Jambon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nalatigheid van Belgacom om provisies aan te leggen voor schadevergoedingen" (nr. 86)

- de heer Jan Jambon aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de nalatigheid van Belgacom om provisies aan te leggen voor schadevergoedingen" (nr. 87)

16 **Questions jointes de**

- M. Jan Jambon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la négligence de Belgacom en ce qui concerne la constitution de provisions pour dédommagements" (n° 86)

- M. Jan Jambon au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "la négligence de Belgacom en ce qui concerne la constitution de provisions pour dédommagements" (n° 87)

De **voorzitter**: Mijnheer Jambon, uw vragen waren gericht aan de minister van Ambtenarenzaken en aan de eerste minister, maar aangezien de regering juridisch gezien één en onverdeeld – excuseer, ondeelbaar – is, zal mevrouw de minister uw vraag beantwoorden.

16.01 **Jan Jambon** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, of de regering onverdeeld is, laat ik aan uw appreciatie over.

Mevrouw de minister, wij vernemen dat de schadevergoeding die Belgacom misschien moet betalen wegens misbruiken op de algemene mobiele markt, begroot is op 1,2 miljard euro. Als men daar de intresten bij rekent, komt men op ongeveer 1,7 miljard uit. Dat blijkt uit een rapport dat in oktober 2009 opgesteld is door experts van de Brusselse rechtbank van koophandel.

Hoewel het in de lijn der verwachtingen ligt dat het rapport van de experts gevolgd zal worden, werd hiervoor in de boekhouding van Belgacom geen enkele provisie aangelegd. Dat roept bij mij toch een aantal vragen op.

Ten eerste, hoe lang bent u als minister op de hoogte van dit expertenrapport?

Ten tweede, gaat u als minister opdracht geven alvast een provisie aan te leggen? Voor welk bedrag? Kunt u mij ook zeggen hoeveel in de boekhouding van Belgacom de huidige provisie voor schadeclaims bedraagt, en wat de evolutie daarvan de jongste 10 jaar geweest is?

Ten derde, heb ik een meer inhoudelijke vraag. Wat is uw eigen standpunt over de mogelijke veroordeling van Belgacom? Dit is toch een fase van het proces waarin men kan vermoeden dat die veroordeling boven het hoofd hangt indien mocht blijken dat de oneerlijke handelspraktijken bewezen zijn?

Wat is uw visie op de invloed van dergelijke grote sommen op het concurrentiebeleid?

16.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Jambon, u begrijpt wellicht dat ik heel voorzichtig zal zijn in de antwoorden op de vragen zoals u ze stelt. Een van de redenen daartoe is het feit dat het om lopende rechtszaken gaat. Ik wil met mijn uitspraken de rechtsgang niet beïnvloeden.

Zoals u ook weet, ben ik sowieso al verplicht om in het dossier-Belgacom zeer voorzichtig te zijn in mijn communicatie, want het is een beursgenoteerd bedrijf. Alle informatie die ik hier geef, moet dan ook op een dusdanige manier beoordeeld worden.

Toch zal ik proberen op uw vragen in te gaan.

Eerst en vooral wil ik zeker duidelijk maken dat er in de huidige stand van zaken geen enkele reden bestaat om de hypothesen waarop de begroting van 2011 werd gebouwd, te wijzigen. Er is de huidige stand van de procedures en er zullen uitspraken volgen. Volgens de informatie die ik heb gekregen van de juristen kan dit op geen enkele wijze, volgens de huidige stand van zaken, een impact hebben op de begroting van 2011.

Het is mij als minister, bevoegd voor Overheidsbedrijven, ook niet toegestaan om te interveniëren in het beleid inzake provisies van een autonoom overheidsbedrijf zoals Belgacom, dat daarenboven beursgenoteerd is, zoals ik daarnet zei. Dat beleid wordt uitgestippeld door de daartoe bevoegde organen van Belgacom, die daarbij de wettelijke regels en principes van de beste praktijken op het gebied van deugdelijk bestuur moeten naleven. Naast de overheidsaandeelhouders zijn er ook private aandeelhouders.

De financiële resultaten worden opgesteld in overeenstemming met de International Financial Reporting Standards, wat de geconsolideerde financiële staten aangaat, en met de Belgische regels, wat de financiële staten van Belgacom nv van publiek recht aangaat. Overeenkomstig die normen, waarvan de naleving wordt gecontroleerd door de revisoren, worden de claims en de gerechtelijke procedures zo nodig bekendgemaakt.

Belgacom geeft in haar jaarverslag aan te streven naar een transparante en consistente communicatie met de Belgische en de internationale investeringswereld.

Met betrekking tot deze zaak wens ik dan ook te verwijzen naar het persbericht dat Belgacom op 5 oktober 2009 heeft verspreid, alsook de communicatie omtrent deze zaak in het raam van de financiële resultaten van datzelfde jaar. Ik heb dit bij me en wil het u gerust bezorgen.

Steunend op de voornoemde informatie onthoud ik vooral dat de rechtbank van koophandel met een eerste beslissing, die dateert van 29 mei 2007, een eerste reeks aantijgingen tegen Belgacom heeft verworpen en voor het onderzoek naar de overige aantijgingen een college van experts heeft aangeduid. Op 2 oktober 2009 hebben deze experts een voorlopig rapport opgesteld. Dit voorlopig verslag werd grondig geanalyseerd en zoals voorzien in de procedure zal Belgacom gedetailleerde commentaren kunnen geven in verband met alle aspecten van de zaak.

Deze zaak gaat immers over een aansprakelijkheidsvordering waarbij Belgacom zowel het bestaan van enige fout alsook elke schade en elk causaal verband betwist zodat zij meent dat haar geen aansprakelijkheid ten laste komt. Het voorlopige verslag van het college van experts handelt dus enkel over de gebeurlijke schade die, zoals ik reeds zei, door Belgacom wordt betwist. Het eindverslag van het college van experts, dat ook nog niet beschikbaar is, geldt overigens als advies en bindt de hoven en rechtbanken niet. Na beëindiging van de expertise zal het aan de hoven en rechtbanken toekomen om te beoordelen of er al dan niet fouten zijn gemaakt en of daardoor enige vergoedbare schade werd berokkend.

Samengevat kan ik zeggen dat er in deze nog wel enig woord en wederwoord zal worden uitgewisseld. In de huidige stand van zaken menen wij dat dit geen impact zal hebben op de begroting van 2011. Wat de provisies betreft, kan ik niet tussenbeide komen. Het is evident dat Belgacom zich moet houden aan de regels ter zake. Voor het overige wens ik te verwijzen naar het persbericht dat ik u zal bezorgen.

16.03 Jan Jambon (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, dat ik enigszins had verwacht. Ik denk dat u puur technisch gelijk hebt. Het kan worden verdedigd dat er pas provisies kunnen worden aangelegd als er een definitieve uitspraak, een veroordeling in eerste aanleg, is.

Gezien de gigantische omvang die hier boven het hoofd van Belgacom hangt, zou het echter van voorzichtigheid getuigen om die provisies toch al aan te leggen. Dat is vanuit technisch en boekhoudkundig standpunt gezien.

Vanuit politiek oogpunt vraag ik mij echter af of het corporategovernancebeleid van het overheidsbedrijf te verzoenen is met het patroon van misbruiken dat zich bij Belgacom begint af te tekenen.

Vorige week was er de huiszoeking inzake misbruik op de breedbandinternetmarkt, er was de veroordeling door de mededingingsautoriteiten inzake *price squeeze* in de mobiele corporate markt en er waren de misbruiken op de algemene mobiele markt die leidden tot een schadevergoeding, waarnaar ik hier verwijs. Er waren de misbruiken van de Happy Time op de markt van de vaste telefonie. Er was de bevoordeling van Belgacom inzake sociale tarieven enzovoort.

Ik vraag mij af of dergelijke zaken nog waardig zijn voor een autonoom overheidsbedrijf, dat – daar ga ik toch van uit – geleid wordt door sterke corporategovernanceregels. In welke mate is dat alles daarmee in overstemming te brengen?

16.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik begrijp uw opmerkingen. Er is iets wat ik betreur, maar het gaat boven mijn bevoegdheid uit: blijkbaar is de telecommarkt op een of andere manier in een soort van juridische procedureslag terechtgekomen. Het is ongelooflijk te zien hoeveel juridische zaken er zijn. Het komt mij niet toe daar de ene of de andere in te verdedigen, maar blijkbaar is dat de methodiek die daar wordt gehanteerd. Ik heb daar uitleg over gevraagd om dat te kunnen inschatten. Procedureslagen blijken daar schering en inslag te zijn voor alle bedrijven. Dat is niet enkel en alleen in België zo, maar ook in het buitenland. Ik heb immers ook gevraagd om eens elders te kijken.

Ik denk dat dit vooral te maken heeft met het feit dat het een markt is met een zeer stevige concurrentie, waar men de methode van procedureslagen hanteert om de markt te beïnvloeden. Ik betreur dat en hoop dat we de markt op een andere manier kunnen reguleren, wat verstandiger is dan dit te doen via rechtbanken en procedureslagen waarvan niemand beter wordt.

16.05 **Jan Jambon** (N-VA): Mevrouw de minister, daarin hebt u deels gelijk. Wanneer een markt ogenschijnlijk open en concurrentieel is maar één marktspeler zo dominant is dat die verschillende tarieven kan toepassen voor zijn netwerken en voor zichzelf of nieuwe concurrenten die op de markt komen, wanneer dat toegelaten is, is het enige wapen waarvan concurrenten zich kunnen bedienen dat van de gerechtelijke procedures. Dat is één zaak.

Voorts stel ik vast dat Belgacom in al die procedures regelmatig aan het kortste eind trekt. Dat verontrust mij ten zeerste. Zo'n autonoom overheidsbedrijf moet op het vlak van corporate governance een modelrol vervullen. In het geval van Belgacom denk ik dat men daar ver van af is.

16.06 Minister **Inge Vervotte**: Ik moet echt nog een ding zeggen, dan zwijg ik. Het is belangrijk dat het volgende in het verslag wordt opgenomen.

Wat het laatste betreft, daarin moet natuurlijk het BIPT zijn rol spelen. Los daarvan, moet ik uw uitspraak waarmee u begonnen bent, weerleggen: u kunt met name uit mijn antwoord niet afleiden of er al dan niet een provisie is aangelegd. Het is de policy van het bedrijf om dat niet te communiceren, omdat men dan op een of andere manier al richting geeft over de kansen waarmee men een rechtszaak denkt te kunnen winnen. Ik wil hier dus formeel ontkennen wat u gesteld hebt. Ik kan er alleen aan toevoegen dat u die conclusie niet kunt trekken uit het antwoord dat ik heb gegeven.

16.07 **Jan Jambon** (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb dat ook niet willen insinueren. Ik heb mij misschien verkeerd uitgedrukt. Ik wou alleen zeggen dat, als er bij een gewoon bedrijf de dreiging is van een schadeclaim van 1,7 miljard, het vanuit het voorzichtigheidsprincipe waarmee een boekhouding moet worden opgesteld, wel te verantwoorden zou zijn om daarvoor een provisie aan te leggen. Dat is mijns inziens geen voorafgaande schuldbekentenis.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.35 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.35 heures.*