

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

du

MARDI 1 MARS 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 1 MAART 2011

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Er zijn heel wat vragen. Mag ik de leden verzoeken om zich aan de spreektijd te houden?

Mevrouw de minister, u zult dat ook zeker liever doen.

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

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

01.01 **Christian Brotcorne** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, ma question porte sur la ligne 86, aujourd'hui désaffectée, entre Leuze-en-Hainaut et Renaix (Ronse).

Le conseil communal de Frasnes-Lez-Anvaing vient de délibérer de son schéma directeur pour l'horizon 2025 et considère ou estime que cette ligne de chemin de fer qui passe sur son territoire pourrait être affectée à la mise en place d'une circulation douce: une "naverte" comme on dit – une navette verte.

Son bourgmestre, qui était encore député fédéral il y a quelque temps, a posé une question à M. Schouppe sur le sort de cette ligne, en considérant qu'il était peut-être utile qu'elle soit réactivée pour permettre une liaison Gand-Valenciennes, ne serait-ce que pour le trafic des marchandises. À l'époque, le secrétaire d'État avait répondu en disant que, dans le cadre du contrat de gestion, Infrabel était chargée de faire une étude à long terme de l'ensemble des lignes ferroviaires. À en croire cette réponse, ce rapport aurait dû ou aurait pu être disponible pour la fin de l'année 2010 et c'est à ce moment, en possession du résultat de cette étude, que l'on aurait pu éventuellement se prononcer sur le sort de la ligne 86.

Dès lors ma question, elle est simple ou elle est double: avez-vous reçu le rapport, comme prévu pour fin d'année 2010? Et si oui, a-t-on déjà aujourd'hui une idée du sort qui pourrait être réservé à la ligne 86? Si évidemment vous n'avez pas encore reçu l'étude, il est difficile de répondre à la deuxième question.

01.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, lors de la commission de l'Infrastructure du 26 janvier dernier, au cours de laquelle nous avons discuté de la ponctualité et du nouveau plan de transport, j'ai répondu à votre question sur le contenu et l'état actuel de l'étude de besoins à long terme.

Au moment de la conclusion du contrat de gestion d'Infrabel, le gouvernement fédéral l'a chargée de réaliser une vaste étude destinée à identifier les besoins en infrastructure pour 2013, dans l'hypothèse d'une croissance du trafic ferroviaire tant du point de vue des voyageurs que des marchandises. L'article 2 du contrat de gestion comprend les dispositions suivantes:

- Infrabel commandera une étude analysant le double défi que constituent l'amélioration de la ponctualité et la croissance du trafic ferroviaire.

- Cette étude se basera sur une analyse du marché de transport ferroviaire et se focalisera sur le moyen et le long termes (2020-2030)

- Elle partira des projets d'extension des capacités et examinera quelques adaptations de l'infrastructure, tout en cherchant le concept opérationnel susceptible de mieux utiliser le réseau selon une plus grande régularité en dépit de la croissance du trafic. Il sera tenu compte de toutes les formes actuelles et futures de transport ferroviaire.

L'étude macroscopique a été achevée dans le courant du premier trimestre 2010. Plusieurs goulets d'étranglement ont été définis, et diverses possibilités de solution seront identifiées: utilisation des petites lignes, déviations, extension de la capacité, solutions alternatives, etc. Des conclusions en seront tirées au cours de 2011 afin de raffiner les plans d'investissement et d'en élaborer un autre pour la période 2013-2025.

Une telle étude s'intéresse à l'avenir du réseau ferroviaire dans une perspective macroscopique. Son but n'était pas d'analyser des cas particuliers. Il n'en ressort donc aucune conclusion quant à la ligne 86.

01.03 Christian Brotcorne (cdH): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Nous attendrons donc l'évolution du dossier dans le courant de l'année 2011 pour, peut-être, pouvoir tirer des conclusions locales d'une analyse générale.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, op 28 november 2010 liepen de stationsklokken van Lier, Herentals, Turnhout en Heist-op-den-Berg de hele dag 5 minuten achter. Tegen de avond was het probleem van de achterlopende klokken in 3 van de 4 stations opgelost, maar in Lier bleef de klok maar achterlopen.

Op het aankondigings scherm stond letterlijk te lezen: "Opgelet: stationsklok loopt 5 minuten achter." Onze bevraging heeft ons geleerd dat de stationsklokken centraal zouden worden gestuurd vanuit Brussel, maar dat er grote verwarring is over wie die klokken beheert en wie er verantwoordelijk voor is. Logischerwijze zou men verwachten dat ofwel de infrastructuurbeheerder, ofwel de operator verantwoordelijk is, maar blijkbaar is de NMBS-Holding verantwoordelijk voor die klokken.

In eerdere vragen heb ik al gewezen op het belang van de coördinatie tussen de entiteiten van de NMBS-Groep inzake communicatie aan de reizigers. Ook het centraal bijhouden van de tijd is een zeer belangrijke parameter in een bedrijf dat eigenlijk op stiptheid afgerekend zou mogen worden. Ik zou graag van u weten welke van de drie entiteiten u het meest aangewezen lijkt om het beheer van de tijd te doen: NMBS, Infrabel, of NMBS-Holding?

In Het Nieuwsblad kwam Antoine Martens, tot 2004 nummer 2 van de toen nog unitaire NMBS, tot de conclusie dat vele van de problemen bij de NMBS te wijten zijn aan de opdeling van het bedrijf in drie in plaats van twee entiteiten. Hij zegt: "Vroeger zette één persoon de lijnen uit. Nu focust iedereen zich op zijn eigen winkel."

Mevrouw de minister, graag vernam ik uw visie op de werking van de driedigheid van de NMBS, in plaats van de aangewezen en door Europa ook gevraagde tweeledigheid van de organisatie van het spoor in België.

02.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, de informaticadienst van de NMBS-Holding, met name ICTRA, beheert inderdaad de stationsklokken. Zodra een foutieve tijdsaanwijzing op de stationsklokken wordt vastgesteld door stationspersoneel, wordt de betrokken dienst van de NMBS-Holding, in casu ICTRA, onmiddellijk hierover ingelicht. Ook de reizigers worden met alle beschikbare middelen geïnformeerd. De vastgelegde procedure werd gevolgd op 14 december 2010.

De tijd is belangrijk voor klanten, niet alleen pendelaars en reizigers, maar ook taxi- en busmaatschappijen en andere vervoersmaatschappijen, winkeliers en bewoners. De tijdsaanduiding in de stations, op de perrons, in de parkings en ook buiten de stations wordt vanuit een strategisch centraal punt bij de informaticadienst van de NMBS-Holding aangestuurd.

Anomalieën, zoals vastgesteld in december 2010, zijn volgens ons en bij ons weten zeer uitzonderlijk. Het beheer van stationsklokken is een aspect van het operationeel beheer bij de NMBS-Groep. Voor mij is het belangrijk dat die klokken juist werken, ongeacht wie ze beheert.

Ik kan niet ontkennen dat er coördinatieproblemen zijn tussen de drie entiteiten van de NMBS-Groep. Maar daarnaast heb ik ook eerder gezegd dat een evaluatie van de structuur zich opdringt. Einde 2009, bij mijn terugkeer als minister, had ik de bedoeling in het voorjaar 2010 met een nieuw voorstel te komen. Dat had het sluitstuk moeten zijn van mijn beleidsplannen, met de beheerscontracten uit 2008, de versterking van de sociale dialoog en de herstructurering van het goederenvervoer.

Het tragische ongeval in Buizingen en de val van de regering hebben dat jammer genoeg doorkruist. Een actualisering vraagt immers tijd. Men kan ook geen structuur om de zoveel tijd en zonder werkelijke implementatie wijzigen. Als men eraan begint, moet men het ook kunnen afronden. Het lijkt een goede opportuniteit daarover klaarheid te scheppen tijdens de regeringsonderhandelingen, en wat mij betreft, ook liefst in een regeerakkoord.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik vind het ook jammer dat die evaluatie niet kan plaatsvinden. Daarom zal ik mijn volgende vraag, naar de evaluatie van de driedigheid, intrekken want ik denk dat ik het antwoord reeds ken.

02.04 Minister Inge Vervotte: De evaluatie is er. Dat is niet het probleem. Er zullen alleen politieke keuzes gemaakt moeten worden, maar zolang er een regering van lopende zaken is, staat dat niet op de agenda.

02.05 Steven Vandeput (N-VA): De evaluatie is dus wel reeds gebeurd?

02.06 Minister Inge Vervotte: Uiteraard. Vanaf het moment dat ik minister ben geworden heb ik onmiddellijk aan een extern bureau gevraagd om een evaluatie daarover te maken. Het dossier ligt dus klaar zodat de volgende regering daaromtrent keuzes kan maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02.07 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, aangezien ik ook het antwoord op mijn volgende vraag heb gekregen, zal ik uw agenda verlichten door mijn volgende vraag in te trekken.

De **voorzitter:** Vraag nr. 1717 van de heer Vandeput wordt ingetrokken.

02.08 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik kom van de minister te vernemen dat het vandaag niet opportuun is om dat debat al op te starten. Ik verplaats het graag naar de onderhandelingstafel voor een nieuwe regering, waar ondertussen ook andere zaken ter tafel liggen.

De **voorzitter:** U kunt die tijd misschien nuttig gebruiken, mijnheer Vandeputte. Ik denk dat u goed geplaatst bent om ook aan de andere regionen in uw partij mee te delen dat wij erop zitten te wachten.

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

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

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, in het tweede tussentijdse rapport van de experts van de bijzondere commissie inzake spoorwegveiligheid kunnen wij lezen dat op 28 februari 2006 Infrabel de treinbeveiliging informeel besproken heeft met de Europese Commissie. Daar werd beslist dat de as

Antwerpen-Montzen de eerste prioriteit was voor het vernieuwen van het veiligheidsniveau met ETCS. Graag krijg ik van u een stand van zaken.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Ten eerste, in de uitrol van het nieuwe veiligheidssysteem zijn er, zoals wij geleerd hebben in de bijzondere commissie, 8 fasen te onderscheiden. Dit werd ons ook uitgelegd door Infrabel tijdens ons bezoek daar op 24 november 2010. In welke specifieke fase bevinden zich vandaag de werken aan de Montzenlijn?

Ten tweede, in het rapport van het Rekenhof wordt melding gemaakt van het feit dat de uitrol van ETCS op de Montzenlijn gepland is voor 2015. Is deze planning realistisch? Zal men ze halen?

03.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, Infrabel vermoedt dat er in de vraagstelling een misverstand bestaat over de Montzenlijn.

De Montzenroute is de verbinding van Antwerpen met Duitsland via Lier, Aarschot, Hasselt, Tongeren en Montzen naar de Duitse grens. De uitrusting van die lijn met ETCS is niet de eerste prioriteit van Infrabel en is slechts gepland na 2016.

Het is de corridor C, de verbinding van Antwerpen met Basel via Luxemburg, die prioritair met ETCS zal worden uitgerust. De werken daartoe zijn gestart.

Dat alles heeft Luc Lallemand ook uitgelegd tijdens zijn presentatie voor de bijzondere commissie van 18 januari 2011, zo meldt Infrabel mij.

03.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de minister, ik stelde mijn vraag omdat ik in het rapport niet kon terugvinden of het klopt dat op de Montzenroute ETCS reeds aangelegd zou zijn tegen 2015. Daar is dus ergens een foutje ingeslopen. Wij zullen dat nog eens opnieuw nakijken in het betreffend rapport.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

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

04 **Questions jointes de**

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

04.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs, in december 2010, kreeg ik een mail van een verontruste treinreiziger die zich afvroeg of de veiligheid nog wel gegarandeerd was op de treinen van tegenwoordig. Door de gekende problemen worden er talrijke treinen afgeschaft en andere treinen rijden met een sterk gereduceerd aantal rijtuigen, wat zorgt voor overvolle treinen, vooral tijdens de spitsuren, met alle gevolgen van dien voor het comfort maar misschien ook wel voor de veiligheid van de reizigers.

De persoon die mij heeft gemaild, vermeldde dat hij samen met 28 personen op een staanplaats stond waar er een capaciteit was van 19 mensen, aldus het opschrift van de staanplaats. De reiziger meldde mij dat ook

de middengangen tussen de zitplaatsen volledig vol stonden en dat de treinbegeleider de reizigers meldde dat hij onder deze omstandigheden niet wou vertrekken. Die belde daarop een van zijn oversten die het signaal gaf om toch te vertrekken. Men mag zich niet voorstellen dat hier iemand onwel zou zijn geworden.

Van een andere treinreiziger hoorde ik ongeveer op hetzelfde ogenblik dat hij samen met een aantal reizigers in de bergruimte werd geplaatst, rechtstaand weliswaar. De treinbegeleider zei wel dat dit in principe tegen de regels was.

Kan de treinbegeleider in zulke omstandigheden bepaalde rijtuigen declasseren van eerste naar tweede klasse? Wat zijn de instructies hieromtrent? Hoe wordt dit aangekondigd? Is er in dit geval een compensatie voor reizigers met een eersteklasseticket?

Op welke manier wordt er gecontroleerd of de capaciteit van de staanplaatsen niet overschreden wordt, wat kennelijk het geval was bij de persoon die mij gecontacteerd heeft? Is het de treinbegeleider toegestaan om bij overschrijding van het toegestane aantal reizigers de trein toch te laten vertrekken?

Quid met de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid van de NMBS bij gebeurlijke ongevallen als gevolg van de overschrijding van de maximumcapaciteit? Wat vindt u zelf van het laten plaatsnemen van passagiers in een bergruimte? Dat kan misschien even voor een kleine verlichting van het probleem zorgen maar op welke manier is de veiligheid van de reizigers alsdan gegarandeerd?

Ik kom dan bij een ander voorval waarover ik gecontacteerd ben. Op 22 december vielen twee reizigers flauw op de overbevolkte trein van Gent naar Brussel. Volgens getuigen hadden de reizigers op die trein slechts dertig centimeter plaats. De reactie van de woordvoerder van de NMBS – dit is toch wel tekenend – was eigenlijk hallucinant, in die zin dat hij vermeldde dat de reizigers zelf kiezen of zij de risico's van een overvolle trein erbij nemen. "Treincontroleurs zijn geen politieagenten en kunnen passagiers niet dwingen om niet op te stappen, ook al is er duidelijk onvoldoende plaats."

Op de vraag wat er dan gebeurt als er iets ernstigs zou voorvallen, antwoordde de woordvoerder: "Wij gaan ervan uit dat medereizigers dan wel zullen helpen." De woordvoerder van de NMBS ziet blijkbaar van elke verantwoordelijkheid af met betrekking tot ongevallen ten gevolge van overbevolkte treinen en rekent bovendien op de medereizigers om hulp te bieden bij gebeurlijke ongevallen.

Ten eerste, wat vindt u van het feit dat de woordvoerder elke verantwoordelijkheid afwijst met betrekking tot ongevallen die het gevolg zijn van overbevolkte treinen zouden kunnen?

Ten tweede, wat vindt u van de uitspraken van de woordvoerder dat de reizigers zelf kiezen of zij het risico van een overvolle trein erbij willen nemen? Kan hij hiermee de NMBS vrijstellen van haar verantwoordelijkheid dienaangaande?

Ten derde, wat is uw standpunt met betrekking tot de reizigers die al op de trein zaten alvorens deze overvol was? Moeten zij dan maar afstappen zodra de trein volloopt? Is hun ticket nog geldig voor eventueel een volgende trein? Is er een compensatie voor die reizigers mogelijk? Wat indien zij door de drukte niet meer uit de trein zouden geraken?

Ten vierde, heeft men op een of andere manier een politionele bevoegdheid nodig om reizigers te verbieden op een kennelijk overvolle trein te stappen?

Ten slotte, het incident van die twee personen die flauwvielen was gelukkig een klein incident. De dames waren snel weer op de been. Zij werden waarschijnlijk geholpen door hun medereizigers. Stel evenwel dat er op zo'n moment paniek uitbreekt in de trein; zal de NMBS in dat geval nog steeds zeggen dat de verantwoordelijkheid bij de reizigers zelf ligt?

04.02 Flor Van Noppen (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wens een gelijkaardige situatie aan te kaarten. De trein van Turnhout naar Brussel zit regelmatig overvol en het gebeurt meermaals dat mensen in Lier of in Mechelen niet meer kunnen opstappen en zij die wel kunnen opstappen zitten dan als sardienen in een blik. Het gebeurt dan ook regelmatig dat er mensen flauwvallen of onwel worden.

Bent u bereid om inspanningen te doen om extra treinstellen te voorzien, vooral op de lijn naar de Kempen?

Hoe zit het met de aansprakelijkheid van de NMBS indien er zich een incident zou voordoen op deze overvolle treinen?

04.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, de aanleiding van mijn vraag is een incident waarnaar ook de heer Vandepuut al heeft verwezen.

Op een overvolle trein van Gent naar Brussel zijn op woensdagochtend 22 december 2010 twee reizigers flauwgevallen. Volgens getuigen was er slechts 30 centimeter plaats op de overvolle trein.

De trein zat overvol wegens een afgeschafte trein daarvoor. Al bij al viel dit incident nog mee. Twee reizigers vielen flauw, maar zijn snel weer bijgekomen.

In de nasleep daarvan, wanneer de NMBS door de media werd gecontacteerd, heeft de NMBS-woordvoerder verklaard dat de reizigers zelf kiezen of ze de risico's van een overvolle trein erbij nemen.

Dat doet mij denken aan een discotheekuitbater die na een brand in een overvolle discotheek probeert zijn verantwoordelijkheid te ontlopen.

Ik denk dat het een zeer fout signaal is dat de NMBS de bal in het kamp van de slachtoffers legt, ook al zijn ze alleen maar flauwgevallen.

Mevrouw de minister, wat zijn de regels inzake het maximum aantal reizigers per treinwagon? Hoe wordt dit vastgesteld? Wat zijn de regels? Wie moet dat bepalen? Hoe moet daartegen worden opgetreden, als men tot de vaststelling komt dat er te veel volk op de trein zit? Hoe kan er dan nog een controle van de vervoersbewijzen zijn? Hoe treedt de NMBS op wanneer treinreizigers flauwvallen? Waarom neemt de NMBS in dit geval haar verantwoordelijkheid niet op? Ik denk dat niemand ervoor kiest om flauw te vallen.

Hebt u cijfers over de capaciteit? Hoe vaak gebeurt het dat treinen overvol zijn? Dat haalt gelukkig niet altijd de kranten. Hebt u hieraan bepaalde vaststellingen en conclusies verbonden?

04.04 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik weet niet of jullie de mailtjes kennen met foto's van overvolle treinen in andere landen. Dat is niet de situatie waarin wij met de NMBS-Groep in België naartoe willen.

In geval van ernstige overbezetting van rijtuigen tweede klas, kan een treinbegeleider overgaan tot een toevallige declassering van een of meerdere rijtuigen eerste klas. De modaliteiten daarvan zijn duidelijk omschreven. Ze zijn opgenomen in het handboek van de treinbegeleider, met name in deel 2, hoofdstuk 5, punt 12, punt 2.

Ik deel dat mee zodat jullie ervan op de hoogte zijn. "Indien alle zit- en staanplaatsen in de tweede klas bezet zijn en er nog plaatsen beschikbaar zijn in de eerste klas, mag de boordchef op eigen initiatief een of meer afdelingen van eerste klas declasseren door er de etiketten E92 aan te brengen." Ik zal daarover verder niet in detail treden.

De reizigers eerste klas hebben echter steeds voorrang bij het innemen van een zitplaats, wat ook logisch is, want dat is het engagement dat ten opzichte van hen is aangegaan. De declassering moet tot het strikte minimum beperkt blijven en wordt gerechtvaardigd op de E284. Dat is het formulier dat de treinbegeleider moet invullen voor elke trein en waarop dan ook onder meer de treinbezetting wordt aangegeven.

Elke aanvraag tot compensatie door een klant met een biljet eerste klas, zal door de klantendienst van de NMBS individueel worden onderzocht.

Het is een treinbegeleider toegestaan om bij een overbezetting toch te vertrekken. Hij moet er evenwel rekening mee houden dat de deuren op een veilige manier gesloten kunnen worden en dat hij de vertrekprocedure in alle veiligheid kan uitvoeren.

De NMBS als spoorwegonderneming is wettelijk aansprakelijk voor de schade ten gevolge van elk letsel van een reiziger, veroorzaakt door een ongeval dat in verband met de uitoefening van de spoorwegonderneming aan de reiziger is overkomen tijdens zijn verblijf in een spoorwegvoertuig, of bij het in- en uitstappen. De spoorwegonderneming is echter van die aansprakelijkheid bevrijd indien het ongeval is veroorzaakt door

omstandigheden die vreemd zijn aan de uitoefening van de taken van de spoorwegonderneming, indien het ongeval te wijten is aan de schuld van de reiziger, of indien het ongeval te wijten is aan het gedrag van een derde.

Indien reizigers schade ondervinden door een ongeval ten gevolge van een overschrijding van de maximumcapaciteit, dan kunnen zij daarvoor een schadeclaim indienen volgens de procedure, voorzien in de algemene voorwaarden van de NMBS. Geval per geval zal de NMBS, indien haar aansprakelijkheid als vervoerder betrokken is, de gepaste schaderegeling trachten voor te stellen.

In bepaalde gevallen is het toegestaan dat klanten plaatsnemen in de bagagerijtuigen. De modaliteiten daartoe zijn opgenomen in het handboek van de treinbegeleider, namelijk in deel 2, hoofdstuk 5, punt 11.

Ik deel het u mee, voor uw informatie. "De toegang tot de bagagerijtuigen is voor de reizigers in principe verboden. Wanneer echter in bijzondere omstandigheden, zoals bij de toepassing van het hulpplan, bij verminderde samenstelling, bij ongeval of dergelijke, er een uitzonderlijke toevloed aan reizigers is, moet de boordchef het initiatief nemen om toch reizigers onder toezicht te laten in de bagageafdeling of -afdelingen. De toegang wordt slechts toegestaan via de binnendeuren van de rijtuigen. De boordchef let er dan wel op dat een bevoegde bediende, met name treinpersoneel en omkadring, toezicht houdt. De boordchef wijst hen op de risico's van het reizen in pakwagenafdelingen. Sommige pakwagendeuren kunnen immers nog met een drukknop vrijgegeven worden. De vluchtweg voor de bestuurder moet vrijblijven. De reizigers die toestemming gekregen hebben om in het bagagerijtuig plaats te nemen moet er met aandrang op gewezen worden niets te verplaatsen en geen toestellen of voorwerpen die zich in de bagageruimte bevinden aan te raken of te bedienen."

De reizigers die zich in een trein bevinden op het ogenblik dat er een overbezetting voordoet, mogen op de trein blijven. Indien door de drukte op de trein bepaalde klanten er niet in slagen tijdig af te stappen in hun bestemmingsstation kunnen zij meerijden tot de volgende halte waar zij kunnen terugkeren naar hun bestemmingsstation. De treinbegeleider zal aan deze klanten een formulier C6 afleveren waardoor zij met een andere trein kunnen terugkeren zonder bijkomende kosten.

Reizigers die wegens de drukte zouden afstappen, kunnen met hetzelfde biljet een volgende trein nemen. Hun biljet is niet geldig voor een specifieke trein.

Enkel in geval de treinbegeleider vaststelt dat hij de sluiting van de deuren en de vertrekprocedure niet in alle veiligheid kan uitvoeren, dan pas kan hij overgaan tot het verbieden van de toegang tot een overbezette trein. In zijn functie als treinbegeleider is hij hiertoe gemachtigd. Ingeval hij er niet in slaagt, kan een treinbegeleider via het Security Operations Centre een beroep doen op de hulpdiensten.

Wanneer de treinbegeleider verwittigd wordt dat er reizigers flauwgevallen zijn, zal hij zich naar die reizigers begeven indien dit enigszins mogelijk is. Hij kan andere reizigers vragen hun zitplaats af te staan aan deze reizigers. Indien blijkt dat het ernstig is, kan de treinbegeleider via Security Operations Centre de hulpdiensten oproepen.

De NMBS heeft mij geen cijfers bezorgd over het aantal overvolle treinen. Zij laat wel opmerken dat het hier om een uitzonderlijke overbezetting gaat, gezien de voorgaande trein werd afgeschaft. In het algemeen wordt binnen de NMBS de bezetting van alle treinen systematisch opgevolgd. Eén keer per maand wordt door de betrokken diensten bestudeerd welke maatregelen genomen kunnen worden, bijvoorbeeld versterking van de treinen, uiteraard rekening houdend met de beschikbare middelen. Daarover hebben wij in deze commissies al eerder discussies gehouden.

De bezetting van alle treinen op het NMBS-net wordt continu gevolgd. Waar een structurele overbezetting waargenomen wordt, wordt steeds getracht zo snel als mogelijk een oplossing te bieden. De NMBS is ervan op de hoogte dat bepaalde treinen van de IC-IR-verbinding Brussel-Turnhout tijdens de spits erg drukbezet zijn. De bezetting vormt daar tijdens de ochtendspits vooral een probleem vanaf Mechelen. Voor het doelpubliek van deze trein, namelijk de Kempenaars, is het probleem van de overbezetting beperkt. De reizigers uit Turnhout, Herentals en Lier zullen bijna steeds een zitplaats vinden. Wel is de verbinding vanuit Mechelen ook populair bij de daar opstappende reizigers, omdat ook andere treinen die op dat moment richting Brussel rijden een hoge bezettingsgraad hebben.

Wegens technische beperkingen is het op dit moment onmogelijk de samenstelling van de twee

piekuurtreinen op de verbinding Turnhout-Brussel te vergroten. De samenstelling van de twee piekuurtreinen 's morgens en de twee piektreinen 's avonds ligt vast op 8 rytuigen van het type M6, die in totaal plaats bieden aan 1 066 reizigers, waarvan 118 in eerste klasse en 948 in tweede klasse.

Om het probleem van de overbezetting vanaf Mechelen op te lossen, werd de samenstelling van de trein die op de IC-IR uit Turnhout met vertrek om 7 u 57 uit Mechelen volgt, namelijk de IRd met vertrek uit Mechelen om 8 u 02, vanaf 13 december 2010 opgetrokken van 759 plaatsen naar 1 012 plaatsen.

Dat zijn dus 253 extra zitplaatsen. Dit is de enige trein waarvoor een aanpassing van het aantal zitplaatsen technisch ook mogelijk was.

Ik geef u de cijfers mee van de gemiddelde bezetting vanaf Mechelen voor oktober 2010: de ICI van 7 u 40 – 78 % bezetting, 240 vrije plaatsen; de ICR van 7 u 57 – 87 % bezetting, 140 vrije plaatsen; de IRD van 8 u 02 – 96 % bezetting, 30 vrije plaatsen; de ICM van 8 u 09 – 90 % bezetting, 100 vrije plaatsen.

De gemiddelde bezetting vanaf Mechelen voor november 2010: de ICI van 7 u 40 – 68 % bezetting, 340 vrije plaatsen; de ICR van 7 u 57 – 75 % bezetting, 270 vrije plaatsen; de IRD van 8 u 02 – 91 % bezetting, 70 vrije plaatsen; de ICM van 8 u 09 – 82 % bezetting, 180 vrije plaatsen.

Voor de avondpiek is het probleem veel kleiner omdat deze meer gespreid verloopt.

Er dient wel te worden opgemerkt – dat is ook de ervaring van de reizigers en wij moeten dat zeker en vast erkennen – dat de geplande samenstelling van elke trein rekening houdt met het aantal klanten dat ervan gebruik maakt. In de maanden november en december werd de NMBS echter geconfronteerd met een uitzonderlijk hoge uitval van het rollend materieel waardoor tijdelijk sommige treinsamenstellingen niet konden worden verzekerd zoals gepland. Er is de planning en telkens vraagt de operatie aan de technische diensten of een bepaald aantal stellingen kunnen worden geleverd. Soms gebeurt het omwille van technische problemen dat de geplande acht rytuigen M6 niet kunnen worden geleverd en dan worden wij uiteraard wel geconfronteerd met die problemen en alle gevolgen vandien.

In principe, als de planning kan worden uitgevoerd zoals voorzien, zitten wij niet met een overbezetting en hebben wij in principe op al deze treinen nog ruimte over.

04.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig en gedetailleerd antwoord.

Ik begrijp dat de procedures in dezen op alle mogelijke manieren gevolgd zijn. Ik feliciteer de diensten daarvoor. Ik betreur wel dat, op een ogenblik dat de spoorwegmaatschappijen en in het bijzonder de NMBS zwaar onder vuur liggen en de wet van Murphy hen steeds opnieuw overvalt, de woordvoerder onjuistheden verkondigt. De weergave van wat meegedeeld werd in de pers wijkt af van de procedures die u zojuist uitgelegd hebt. Dat is jammer.

Als men spreekt van kennelijk echt overvolle treinen, is het dan niet tijd om een aantal procedures te herzien? Ik kan mij bijvoorbeeld indenken dat mensen zich op een staanplaats in principe kunnen vasthouden, maar ik weet niet hoe dat zit in een goederenwagon, waarnaar verwezen wordt in geval van remmen en dergelijke.

De procedures zijn gevolgd. Dat is positief. De woordvoerder is volgens mij een beetje uit de bocht gegaan. Dat is iets minder positief.

04.06 Flor Van Noppen (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het valt mij op dat in de winterperiode de trein van Turnhout naar Brussel tijdens de spitsuren geregeld maar drie treinstellen telt, waardoor er overvolle treinen zijn. Blijkbaar zou dat het gevolg zijn van pannes aan de treinen. Het valt mij wel op dat er in de winterperiode zeer veel pannes zijn aan de treinstellen, waardoor ik vermoed dat er een slecht preventief onderhoud gebeurt.

04.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben blij dat die nuancering er gekomen is en dat de uitspraak zoals die in de krant stond niet overeenkomt met het beleid zoals het moet uitgevoerd worden. Ik laat nog in het midden of de betrokken woordvoerder slechts geciteerd werd of dat hij

misschien iets te enthousiast was in zijn antwoord.

Ik hoop in elk geval dat met het huidige beleid op iets kortere termijn kan ingespeeld worden op de problematiek van de overvolle treinstellen en het gebrek aan gepast materieel, zeker bij defecten. Ik heb immers toch de indruk dat, zeker bij piekurtreinen, de problematiek zeer urgent is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

05.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag werd eind december ingediend. De problematiek was toen geldig, maar de actualiteitswaarde van dergelijk debat of problematiek kan altijd gelden.

In Vlaams-Brabant, meer bepaald in Zemst, werden Franstalige postbodes ingezet door bpost, ongeveer half december. Dat bericht kwam ons ter ore en werd ook in de pers bevestigd door de woordvoerder van bpost. Die verklaarde dat omwille van het structurele personeelstekort, vooral in de Vlaamse rand, bpost zocht naar postbodes in de postcentra in de buurt. Soms blijken dat Franstalige postbodes te zijn, omdat er volgens de woordvoerder niet altijd Nederlandstalige vervangers voorhanden zijn.

Volgens artikel 36, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, valt bpost nochtans onder het toepassingsgebied van de taalwet inzake bestuurszaken. Met andere woorden, de gecoördineerde taalwetten van 18 juli 1966 zijn volgens mij van toepassing op alle activiteiten van bpost, dus ook inzake het taalgebruik van de dienstverlener, van de postbode.

Hierover wil ik u een aantal vragen stellen.

Ten eerste, in welke mate acht u het inzetten van Nederlandsonkundige, Franstalige postbodes in Vlaanderen in overeenstemming met de daarover geldende wetgeving en de verplichtingen die het verlenen van een openbare dienst als de postbedeling met zich meebrengt?

Ten tweede, hoe vaak zette bpost de afgelopen drie jaar Franstalige, Nederlandsonkundige postbodes in Vlaanderen in? In welke gemeenten was dit het geval en voor welke periode?

Ten derde, welke garanties zijn er opdat bpost, de door het Parlement aangeduide universele dienstverlener vanaf 1 januari 2011, in de toekomst geen Nederlandsonkundige Franstalige postbodes in Vlaanderen meer zal inzetten?

Ten vierde, welke sancties ten aanzien van het overheidsbedrijf zijn mogelijk indien bpost dat toch zou doen?

Tot slot, voorziet bpost in initiatieven die de kennis van het Nederlands van de van origine anderstalige postbodes te bevorderen? Zo ja, welke zijn deze initiatieven? Hebben deze succes? Hebt u daar resultaten over ter beschikking?

05.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken moet worden toegepast door overheidsbedrijven. bpost verzekert mij dat zij alle nodige inspanningen leveren om de taalwetgeving te respecteren. Zo wordt van de personen die uitreiken verwacht dat zij de taal spreken van de plaats waar moet worden uitgereikt en dit wordt gestaafd aan de hand van de voorgelegde getuigschriften. Ook de tests die bij de sollicitatie worden afgenomen, gebeuren in de desbetreffende taal of talen.

Er zijn echter regio's, waaronder Vlaams-Brabant en de regio rond Antwerpen, waar aanwervingen moeilijker verlopen wegens de vele alternatieven die er voorhanden zijn, bijvoorbeeld de nationale luchthaven of de haven van Antwerpen. Ik heb bij Johnny Thijs er meermaals op aangedrongen om met deze gevoeligheden

rekening te houden en om er voldoende voor te zorgen dat de aanwervingen daar kunnen gebeuren. De opleidingscentra van bpost heeft verschillende opleidingspakketten Frans of Nederlands om de kennis van die talen te verbeteren. Vorig jaar hebben 195 personeelsleden een taalcursus gevolgd.

De wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken bepaalt dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht klachten over de toepassing van de wet onderzoekt. Na onderzoek van een klacht formuleert de Vaste Commissie voor Taaltoezicht een advies. Die adviezen hebben een groot moreel gezag, maar zij zijn niet juridisch bindend. Wanneer de overtreder volhardt, heeft de commissie de mogelijkheid om naar de rechter te stappen of een beroep te doen op de Raad van State. In dat geval vraagt zij aan het rechtscollege om de nietigheid vast te stellen van alle administratieve handelingen, verordeningen, beschrijvingen, benoemingen, bevorderingen en aanstellingen die zij strijdig acht met de taalwetgeving.

Er werd niet voorzien in geldboetes of straffen. Indien u dat wenst, kunt u dat onderhandelen in een volgende beheersovereenkomst.

05.03 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik merk dat er wel initiatieven worden genomen om de taalkennis van de postbodes te verbeteren. Er is natuurlijk een structureel personeelstekort en dan is het nog maar de vraag – het is als het ware kiezen tussen de pest en de cholera – of men anderstalige Nederlandsonkundige mensen inzet in Vlaanderen. Het omgekeerde geldt ook voor Franstalig België.

Het is de essentie van een goede dienstverlening dat de dienstverlener, in casu de postbode, de taal van de klant spreekt. De taal van de klant bij bpost is die van de afzender en de bestemming. Dat geldt voor postbodes, maar ook voor andere zaken. In dat verband heb ik, voor uw informatie, een brief ontvangen van iemand die ...

(...): (...)

05.04 Bert Maertens (N-VA): Nee, het is louter informatief.

05.05 Minister Inge Vervotte: Dat is telkens opnieuw! Ik wil wel, maar zo blijf ik ook wel bezig.

De **voorzitter:** U mag wel repliceren, mijnheer Maertens, maar kort.

05.06 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, het is informatief; het gaat over de postbodes. Zo merk ik ook dat bpost erin slaagt om Franstalige etiketten te verspreiden met betrekking tot Nederlandstalige brieven.

Ik wil nogmaals erop wijzen dat de toepassing van de taalwetgeving werd behandeld bij de bespreking van de wet over de liberalisering van De Post. U was er niet bij, dat was uw collega, maar ik heb er toen al op gewezen dat dit voor ons heel belangrijk is.

Uw collega, minister Van Quickenborne, heeft erop gewezen dat de universele dienstverlener zich altijd moet houden...

De **voorzitter:** Mijnheer Maertens, u moet zich beperken tot uw repliek op het antwoord van de minister.

05.07 Bert Maertens (N-VA): Ik ben daarmee bezig.

De **voorzitter:** Mijnheer Maertens, ik beroep mij op het Reglement dat in vijf minuten spreektijd voorziet voor vraag, antwoord en repliek. U moet het in uw repliek niet hebben over minister Van Quickenborne. Uw repliek betreft het antwoord dat de minister heeft gegeven.

05.08 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zal het niet beginnen timen, maar ik meen dat mijn vraag amper twee minuten in beslag heeft genomen.

Mijn punt is dat bpost, net als andere overheidsbedrijven...

De **voorzitter:** Uw vraag is begonnen om 14.55 uur. Ik houd ze allemaal bij. De samengestelde vragen

hebben 20 minuten geduurd.

05.09 Bert Maertens (N-VA): Ik heb geen negen minuten gesproken. Tot zover die discussie.

Ik besluit, mevrouw de minister.

05.10 Minister Inge Vervotte: Dit is geen repklike op mijn antwoord.

05.11 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de minister, ik zeg alleen dat ik dat punt al heb aangehaald, dat ik daaraan belang blijf hechten, dat het nodig is dat bpost de wetgeving ter zake volgt en dat wij zullen moeten bekijken of er geen sanctionering mogelijk is. U weet immers net zo goed als ik dat een beslissing van het Vast Comité van Taaltoezicht om naar de rechtbank te stappen, om die administratieve zaken nietig te verklaren, een stap is die ver zou leiden en de activiteiten van bpost zou bemoeilijken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fraude bij de NMBS-Holding" (nr. 1837)

- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een fraudezaak bij de NMBS-Holding" (nr. 1864)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "huiszoekingen in het kader van fraude bij de NMBS-Holding" (nr. 2298)

06 Questions jointes de

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

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

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

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, in De Standaard van woensdag 22 december lezen wij dat er op maandag 19 december huiszoekingen zijn geweest op de hoofdzetel van de NMBS-Holding in Brussel, waarbij acht mensen zouden zijn voorgeleid bij de onderzoeksrechter, waaronder één persoon uit het middenkader van de NMBS-Holding, voor een fraude met facturen voor schoonmaakopdrachten.

Dat is een gerechtelijk onderzoek, daarover kunt u niet spreken en wil ik u ook niet ondervragen, maar ik heb toch een aantal concrete vragen, omdat het eigenaardig is dat zoiets nog mogelijk is in een bedrijf waarvan mag worden aangenomen dat het degelijk georganiseerd is.

Werkt de NMBS-Holding intern met een informaticasysteem dat leveringen en facturen bijhoudt? Zo ja, hoe worden de leveringen en diensten aan de holding dan gecheckt? Zo neen, waarop baseert men zich dan om het overzicht over alle ingaande en uitgaande facturen te bewaren?

In het artikel wordt gesproken over zogenaamde raamcontracten, die dan door de lagere niveaus ingevuld kunnen worden naargelang de behoeften op het terrein. Dat lijkt een plausibele oplossing voor concrete behoeften. Specifiek voor de betreffende opdracht, hoe zag het raamcontract eruit? Hoeveel beslissingsniveaus zijn ermee gemoeid?

Volgens de krant was de NMBS-Holding enige tijd geleden reeds zelf een intern onderzoek gestart naar de handel en wandel van de betrokkenen in onderhavig dossier. Dat was echter geen gerechtelijk, maar een administratief onderzoek, waarover u wel mag spreken. Kunt u dan ook een stand van zaken geven van dat administratief onderzoek?

06.02 André Frédéric (PS): Madame la présidente, madame la ministre, quatre personnes ont été placées sous mandat d'arrêt par le juge d'instruction de Termonde dans le cadre d'une enquête concernant des faits de corruption liés à l'attribution de marchés pour le nettoyage et la protection contre l'oxyde de fer dans certaines gares. Cette enquête, débutée durant l'été 2010, impliquerait non seulement des employés de la Holding, mais aussi d'autres firmes privées.

Madame la ministre, je n'entrerai pas davantage dans les détails et je laisse bien évidemment travailler la justice. Néanmoins, je souhaiterais vous interroger sur certains points.

Quelle a été la réaction de la SNCB Holding face à ces faits d'une réelle gravité? S'est-elle constituée partie civile pour défendre ses intérêts?

En tant que ministre de tutelle, vous avez rapidement demandé à la SNCB Holding un rapport sur les procédures internes d'attribution de marchés afin d'évaluer si oui ou non ces procédures fonctionnent de manière adéquate. Avez-vous reçu ce rapport? Quelles sont vos conclusions? Estimez-vous que les procédures actuelles sont suffisantes ou comptez-vous exiger des procédures et des mesures supplémentaires en la matière?

06.03 Tanguy Veys (VB): De aanleiding van mijn vraag is de huiszoeking niet alleen bij de NMBS-Holding in de Frankrijkstraat, maar ook bij een boekhoudkantoor in Waasmunster en bij vier bedrijven die werden ingeschakeld om aanbestedingen binnen te halen. Het zou om een totaalbedrag van 200 000 euro gaan. Er is sprake van buitenlandse schijnvennootschappen en fictieve facturatie. De zaak overstijgt de problematiek van een balpen of fotokopies die voor persoonlijk gebruik werden gemaakt.

Men zou toch mogen verwachten dat de NMBS beschikt over voldoende mechanismen die een fraude tot 200 000 euro kunnen detecteren. In een reactie hebt u als bevoegde minister verklaard dat u binnen een korte termijn een rapport wenste te ontvangen van de NMBS over de geldende interne procedure voor de behandeling van aanbestedingen. Er werd ook gezegd dat de NMBS-Holding werkt aan een dienst interne audit, die voor de hele NMBS-Groep controle zal uitoefenen op de aanbestedingen. U stelde verder: "Indien blijkt dat er in deze concrete zaak sprake is van fraude, dient onderzocht te worden of het auditbeleid van de NMBS op een correcte wijze heeft gefunctioneerd, en of bijkomende maatregelen nodig zijn."

Aangezien de huiszoeking op 20 december plaatsvond en de NMBS er naar mijn mening toch om bekend staat zeer snel en efficiënt te werken, ga ik ervan uit dat u ondertussen al in het bezit bent van een rapport van de NMBS-Holding en dat er al maatregelen werden genomen of er minstens conclusies aan het rapport werden verbonden. Indien dat het geval is, had ik die graag vernomen.

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

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

De persoon die mogelijks bij die onregelmatigheden betrokken is, werd begin december preventief uit zijn verantwoordelijkheden ontheven. Op 20 december 2010 vond onder andere bij de NMBS-Holding een huiszoeking plaats, in het kader van een gerechtelijk onderzoek naar onregelmatigheden bij de aanbestedingen in verband met het verwijderen van ijzeroxideafzetting in een aantal stations.

Visiblement, les irrégularités observées par l'audit interne de la SNCB Holding se retrouvaient également dans les conclusions d'une enquête menée par la police judiciaire.

Uit het perscommuniqué van het parket van Dendermonde van 22 december 2010 blijkt dat vier personen onder aanhoudingsmandaat werden gesteld. Daartoe zou ook het voorheen vermelde personeelslid van de NMBS-Holding behoren. Een ander personeelslid werd verhoord, maar niet onder aanhoudingsbevel geplaatst.

Bij beslissing van het directiecomité van 27 december 2010 is het eerder vermelde personeelslid preventief en met onmiddellijke ingang geschorst. Ook is de opdracht gegeven om namens de NMBS-Holding klacht met burgerlijke partijstelling neer te leggen. Bovendien is gevraagd om bij de afhandeling van de lopende procedures betreffende de opdracht voor thuiswerkzaamheden bijzondere nauwlettendheid in acht te nemen. Tevens is de opdracht gegeven een omstandig feitenrelaas over de opdrachten in kwestie en het toegepaste kwalificatiesysteem op te stellen. Eveneens is de opdracht gegeven een lijst op te maken van alle opdrachten op het gebied van de verwijdering van ijzeroxideafzetting en het aanbrengen van een preventieve beschermingslaag, met aanduiding van de medewerkers die in het beheer van het

desbetreffende dossier zijn opgetreden, de goedkeuring van het bestek en ook de goedkeuring van de opdracht, en van alle leveranciers van de diensten en werken met bestelling die hun in 2010 werden opgedragen. Bovendien is de opdracht gegeven om in samenwerking met een externe consultant, die na marktconsultatie is aangesteld, een analyse uit te voeren van de bestaande procedures voor de gunning van overheidsopdrachten, van de controlemechanismen, van de opleiding van het personeel en van de deontologische regels, alsook om verbeteringen voor te stellen.

Il sera fait rapport au comité de l'audit du 24 février 2011 et ensuite au conseil d'administration.

Ikzelf heb hierover na het bekend worden van de feiten aan NMBS-Holding een rapportering gevraagd over de interne procedures voor marktconsultatie. NMBS-Holding deelt mij mee dat ik dit rapport zal ontvangen na de goedkeuring door haar beheersinstanties.

La SNCB Holding prépare en ce moment la constitution de partie civile en collaboration avec ses avocats. La constitution de partie civile requiert une enquête minutieuse afin d'obtenir une indemnisation intégrale du préjudice subi à l'égard des personnes et sociétés concernées par ces activités frauduleuses. L'ensemble des faits est en cours d'examen. À première vue, il s'agit d'un dossier complexe vu l'ampleur de la fraude, sa durée et le nombre de gares dans lesquelles les activités d'entretien devaient avoir lieu.

La constitution de partie civile proprement dite sera introduite sous peu auprès du juge d'instruction afin de pouvoir suivre l'évolution de l'enquête, de recevoir le dossier et de requérir des actes d'instruction complémentaires. Il va de soi que la SNCB Holding indemniserà qui de droit.

06.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw uitvoerig antwoord, hoewel het deze keer niet compleet is. Als het dat wel is, dan moet ik begrijpen dat de procedures vandaag totaal niet duidelijk zijn.

Als men nu consultants inschakelt om controlemechanismen en dergelijke uit te werken, moet ik daaruit concluderen dat er zich nog meer gevallen kunnen voordoen, want op het deel van mijn vraag wat vandaag de procedures zijn hebt u niet geantwoord. De toekomst zal het uitwijzen. Ik hoop in elk geval dat u zeer snel het door de raad van bestuur goedgekeurde rapport zult ontvangen waarin men zal aangeven hoe men dit soort problemen onder controle kan krijgen.

06.06 Minister Inge Vervotte: De consultants zijn aangeduid om een analyse te maken van de bestaande procedure. Er is dus wel degelijk een procedure. Het is niet zo dat er vandaag niets is. De consultants zijn ingeschakeld om de zaak te objectiveren. In deze aangelegenheden zou het wel eens kunnen gebeuren dat als de NMBS er zelf conclusies uit trekt, het Parlement die niet aanvaardt. Vandaar de keuze om met consultants te werken om de zaken te objectiveren, zodat wij zeker zijn dat zij geen belanghebbenden zijn inzake de voorstellen die geformuleerd worden.

06.07 André Frédéric (PS): Je voudrais remercier la ministre pour sa réponse qui me paraît complète. Elle indique que tout ce qui pouvait être mis en œuvre l'a été, tant sur le plan des responsabilités internes que des procédures.

À titre informatif, il serait intéressant que nous prenions connaissance de ce rapport d'audit dès qu'il aura été approuvé par les instances de la SNCB. Cela ne signifie pas, pour autant, qu'une longue question sera de nouveau inscrite à l'ordre des travaux!

06.08 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, in uw antwoord geeft u nog eens duidelijk te kennen dat u alles hebt gedaan of toch op de juiste manier hebt gereageerd toen u er kennis van nam. Het goede nieuws is dat de NMBS zelf in eerste instantie de fraude op het spoor gekomen was. Hoe lang die praktijken reeds aan de gang waren, gelet op het bedrag en de personen die erbij betrokken waren, weten wij niet.

Misschien moet er gesleuteld worden aan de procedures zodat men zulke fraude vroeger kan detecteren, of zodat men niet meer in staat is zulke fraude te plegen.

Mevrouw de minister, ik betreur het feit dat u eind december vroeg naar een rapport over de geldende procedure voor het behandelen van aanbestedingen maar dit nog altijd niet hebt ontvangen. Dat geeft de indruk dat er nog geen geldende procedure is. In principe is dit toch iets wat men uit een map moet nemen om te zeggen: "Zo wordt er nu gewerkt." Maar nee, er moet blijkbaar een nieuw document gemaakt worden.

Daar moeten een paar vergaderingen over belegd worden. Dat geeft in ieder geval een slechte indruk.

06.09 Minister **Inge Vervotte**: Ik begrijp dat. Ik heb dat ook besproken tijdens de recente vergadering van de beleidscl met de drie ceo's. Men heeft men als reactie gegeven dat men mij een volledig rapport wil overhandigen, nadat het gevalideerd is door de consultants, en goedgekeurd door de raad van bestuur. Men wil het mij tegelijkertijd met de aanbevelingen bezorgen.

Ik begrijp uw opmerking, maar ik wilde dit nog even verduidelijken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

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

07 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suspension de la compensation pour retards de longue durée sur le réseau ferroviaire" (n° 1839)
- M. **David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression des compensations et le plan hiver de la SNCB" (n° 1847)
- M. **Franco Seminara** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de l'octroi de compensations pour les retards de plus de 60 minutes, suite aux conditions climatiques entre le 18 et le 30 décembre 2010" (n° 2906)

07.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Ook op voorliggende vraag heeft al een beetje stof gelegen. Ondertussen is het echter toch opnieuw actueel geworden, omdat men ook in Europa bezig is met de rechten van onder andere de treinreizigers.

Mevrouw de minister, tot nader bericht zou de NMBS vanaf 18 december 2010 geen compensaties meer toekennen voor langdurige vertragingen. In het automatisch antwoord van de diensten van de NMBS dat ik bij mij heb, geldt de stop tot 30 december 2010. Voor de vertragingen in die periode roept de NMBS overmacht in door de ongunstige weersomstandigheden.

Mijn vraag gaat uiteraard over het feit of er al dan niet sprake is van overmacht. Enerzijds hebt u mij in het verleden uitvoerig geantwoord over de voorzorgen die de NMBS-Groep neemt voor het winterweer. Anderzijds hebt u zelf in een opiniestuk in de Standaard van 13 december 2010 gesteld dat de NMBS-Groep pannes efficiënter zou moeten kunnen aanpakken door onder andere mobiele sneeuwplougen in te zetten. Bovendien lijkt de periode van 18 tot 30 december 2010 – dat zijn 12 dagen – toch wel heel lang om te blijven spreken van overmacht.

Vindt u zelf dat men kan volhouden dat er gedurende zo een lange periode sprake kan zijn van overmacht?

Worden er voor herhaaldelijke vertragingen wel nog compensaties toegekend vanaf 18 december 2010?

Naar ik heb begrepen, kent de NMBS in het algemeen geen compensaties toe voor langdurige vertragingen vanaf 18 december. Wat gebeurt er met vertragingen die niet te wijten zijn aan het winterweer en waarvoor de overmacht dus niet kan worden ingeroepen?

Welke van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep is verantwoordelijk voor het compensatiesysteem?

De compensatie gebeurt via waardebonnen die kunnen ingeruild worden voor vervoersbewijzen. Op welke manier wordt de NMBS daarvoor gecompenseerd door Infrabel of anderen, wanneer de vertraging niet de verantwoordelijkheid van de NMBS zou zijn?

07.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, zowel in januari 2009 als in januari 2010 hebben wij u aangaande het winterweer al vragen kunnen stellen. Eigenlijk draaide het debat toen om de vraag of er een winterplan was, een detectieplan dat men opstelt. Er werd toen telkenmale gezegd dat er inderdaad een was. Wij hebben toen ook gevraagd naar de kostprijs en de effectiviteit van dat plan. We stelden immers telkens het jaar erop vast dat er weer mankementen waren.

Is er voor dit jaar opnieuw een winterplan opgesteld? Welke maatregelen omvatte het? Wat was de kostprijs ervan? Hoeveel treinen werden er effectief afgeschaft door de extreme koude? Hoeveel treinen hadden een vertraging van meer dan 5,59 minuten? Wat de compensatieregeling betreft, eigenlijk was het zoals collega Vandeput al gezegd heeft vrij raar dat die met terugwerkende kracht werd afgeschaft. Op 22 december werd het aangekondigd en uiteindelijk duurde het een tweetal weken.

07.03 Franco Seminara (PS): Madame la présidente, madame la ministre, pour gagner un peu de temps, je ne reprends pas ce que mes collègues ont déjà exprimé et je passe directement aux questions.

Peut-on qualifier, comme l'a fait la SNCB, des circonstances climatiques d'exceptionnelles quand elles durent plus d'une semaine? Plus précisément, ce qualificatif est-il du fait uniquement de la SNCB ou bien se base-t-il sur l'expertise d'un organisme météorologique ad hoc, à savoir l'IRM? Si tel n'est pas le cas et comme le suggèrent de nombreux observateurs, ne serait-il pas plus opportun qu'à l'avenir, les conditions climatiques ne doivent constituer un cas de force majeure pour la SNCB que si elles sont qualifiées d'exceptionnelles par l'IRM? Dans ce contexte, madame la ministre, ne pensez-vous pas que l'argument "de force majeure" a été brandi un peu trop vite par la SNCB pour justifier son absence de dédommagement? À l'avenir, de telles décisions sont-elles encore possibles selon les aléas de notre climat?

07.04 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst en vooral te persoonlijke titel een opmerking maken en ik hoop dat het niet zorgt voor diplomatieke incidenten. Ik herinner mij dat, toen ik in de wagen hoorde dat de Nederlandse Spoorwegmaatschappij de reizigers opriep om de trein niet te nemen wegens de weersomstandigheden, ik dacht dat dit bijzonder was want in België roept men de reizigers op om de trein te nemen wanneer de weersomstandigheden moeilijk zijn.

Dit toont volgens mij wel het verschil in de situatie aan en ik zou het betreuren mocht de perceptie ontstaan dat de NMBS deze winterperiode op een slechte manier heeft doorgemaakt. Wanneer men de resultaten met de ons omringende landen vergelijkt, mogen wij immers met enige fierheid zeggen dat wij erin geslaagd zijn om op een goede manier door deze moeilijke periode te geraken, met de oproep aan de mensen om de trein te nemen, in tegenstelling tot wat sommige andere landen doen.

Dat neemt echter niet weg dat wij niet moeten blijven leren, evolueren en maatregelen nemen, maar daarop kom ik nog terug.

Er is inderdaad een winterplan, dat inderdaad al heel wat jaren bestaat. Het beschrijft de maatregelen die op voorhand en in real time moeten worden genomen bij winterweer. Wat belangrijk is, is dat het jaarlijks wordt geactualiseerd op basis van voorgaande ervaringen en in het licht van de gewijzigde treindienst, de ingezette middelen – zowel inzake materieel als personeel – alsook van de gewijzigde situatie aan de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld wisselverwarming.

In de commissievergadering van 17 november 2010 heb ik de maatregelen van dit winterplan zowel voor NMBS als voor Infrabel uitvoerig uitgelegd, in het antwoord op vraag nr. 511 van de heer Vandeput. Ik zal dit dus niet herhalen. Ik heb de opsomming bij, maar verwijst naar die vraag en het antwoord.

De kostprijs van het winterplan voor de NMBS bedraagt 70 tot 80 manprestaties per dag. Infrabel beschikt momenteel niet over alle informatie die toelaat om de kosten te berekenen, specifiek naar aanleiding van de winterse omstandigheden. De interventieploegen worden ingezet wanneer de weersomstandigheden dat vereisen en de kosten kunnen dan ook pas daarna worden berekend.

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

Het algemene stiptheidscijfer in december 2010, zonder neutralisatie van vertragingen door overmacht of grote werven, lag alleszins lager dan de vorige jaren. In december 2010 bedroeg het 76,9 %, terwijl dit in december 2009 84,7 % was. In december 2010 werden globaal 1 949 treinen over een gedeelte van het parcours afgeschaft en 1 487 over het volledige parcours. In december 2009 waren dit er respectievelijk 1 447 en 936.

Het compensatiesysteem vastgelegd in artikel 33 van het beheerscontract voorziet dat de notie overmacht kan worden ingeroepen in geval van extreme weersomstandigheden, maar dit kan volgens de met de NMBS afgesproken uitvoeringsbepalingen van artikel 33 enkel voor langdurige vertragingen van minstens een uur.

La SNCB n'a jamais envisagé de suspendre le système de compensation durant la période hivernale.

Néanmoins, certains jours ont connu des chutes de neige et des conditions climatiques exceptionnelles. Par conséquent, c'est le cas de force majeure qui a été retenu pour le jour ou la partie de journée où ces conditions exceptionnelles ont été subies.

Het is een feit dat ondanks de extreme weersomstandigheden de treinen bleven rijden volgens een aangepaste dienstregeling met aanzienlijke vertragingen. Soms werden ook treinen afgeschaft.

Comme vous, j'ai été étonnée de la prise de décision unilatérale de la SNCB concernant la suppression de l'octroi de compensations pour les retards de plus de 60 minutes, suite aux conditions climatiques exceptionnelles. Je me suis renseignée auprès du SPF Mobilité et Transports, mais le SPF n'avait pas non plus été concerté ou informé à l'avance.

Le SPF a ensuite envoyé une lettre à la SNCB en lui demandant à l'avenir d'être concerté au préalable et/ou au minimum informé. L'utilisation d'une qualification par l'IRM pourrait être une alternative. En tout cas, en décembre, j'ai insisté auprès de la SNCB pour qu'elle traite toute demande de compensation individuellement. La SNCB a confirmé que le service central clientèle traite chaque plainte de manière individuelle.

Dit geldt ook voor de respectering van de beheersovereenkomst waarin de kwalificaties toch wel duidelijk omschreven zijn.

Ja, er worden nog compensaties toegekend voor frequente vertragingen. Onder herhaaldelijke vertragingen verstaat men minimum 20 vertragingen van minstens 15 minuten, of minimum 10 vertragingen van minstens 30 minuten in een periode van 6 maanden, vanaf de eerste vertraging te tellen. De compensatiestop was tijdelijk. en werd door de NMBS toegepast van 18 tot en met 30 december. Langdurige vertragingen die niet het gevolg zijn van het winterweer werden gecompenseerd, maar opnieuw met de bepalingen zoals eerder geformuleerd.

De NMBS-operator is verantwoordelijk voor het compensatiesysteem. Er werd beslist om de compensatiebedragen niet te factureren aan Infrabel of aan derden voor de vertragingen die door hen werden veroorzaakt. De spoorwegoperator neemt die kost integraal op zich voor zijn reizigers.

De **voorzitter**: Mijnheer Seminara, u mag nu repliceren, op voorwaarde dat uw collega's daarmee instemmen.

07.05 Franco Seminara (PS): Madame la ministre, je vous remercie de vos explications. Vous avez dit que le plan hiver avait été modifié en fonction des expériences précédentes. J'espère que, pour la fin de l'année, vous prendrez en compte celle vécue durant cet hiver.

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik deel volledig uw eerste aanvoelen met betrekking tot de mededelingen van niet-terugbetalingen en dergelijke. Ik wil twee zaken met u delen.

Ten eerste, in het licht van uw vraag aan de NMBS om elke aanvraag individueel te behandelen, kan ik u een e-mail tonen van dinsdag 1 februari 2011, om 14u22, waarvan ik u de eerste aanhef voorlees. "Dit bericht is een automatische ontvangstmelding met een algemene mededeling dat er van 18 tot 30 december niet uitbetaald wordt."

Een tweede element dat mij verwondert in uw antwoord, is misschien wel belangrijk. In de Europese Commissie is een soortgelijke vraag gesteld, waarop geantwoord is dat de FOD Mobiliteit zijn goedkeuring moet geven voor die specifieke gevallen van overmacht. Uit uw antwoord kan ik afleiden dat dit niet gebeurd is. Daardoor blijf ik met de vraag zitten of het invoeren van een compensatiestop, zoals gecommuniceerd werd, geldig is. Wanneer men de bestaande regels hieromtrent niet opvolgt, is de beslissing dan geldig?

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

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

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

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

08.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een korte vraag. In het *Staatsblad* van 22 december 2010 verschijnt een KB waarbij Infrabel wordt gemachtigd nieuwe aandelen uit te geven. Het gaat om de uitgifte van 35 963 nieuwe aandelen, die een kapitaal van 29 075 287,14 euro vertegenwoordigen en die worden toegekend aan de NMBS-Holding ter vergoeding van een inbreng in natura van activa.

Welke activa worden door de Holding overgedragen aan Infrabel?

Wat is de motivatie voor die overdracht?

Hoe groot zal de participatie van de Holding in Infrabel zijn na die operatie?

Welke participaties heeft de Holding nog in andere bedrijven? Voor die laatste vraag kunt u mij het antwoord schriftelijk bezorgen. Dat is voor mij voldoende.

08.02 Minister **Inge Vervotte**: De activa die worden overgedragen aan Infrabel, betreffen de investeringen in de spoorweginfrastructuur voor de modernisering van de zogenaamde As 3, dat is de spoorverbinding Brussel-Luxemburg. Het gaat om installaties van bovenleidingen, burgerlijke bouwkunde, gebouwen, seininrichtingen, sporen en perrons met een globale waarde van 29 075 287,14 euro.

De motivatie van die overdracht is te vinden in een beslissing van het overlegcomité tussen de Federale Staat en de Gewesten van 7 december 2005 tot uitvoering van enkele prioritaire spoorweginvesteringen via een prefinanciering. Die prefinanciering gebeurt door de NMBS-Holding via een speciaal daartoe opgericht special purpose vehicle, waarbij het Gewest tussenkomt in de prefinancieringskosten.

De afspraken werden geconcretiseerd in de overeenkomst van 5 december 2006 tussen alle betrokken partijen. Voor de beëindigde werken geschiedt er sinds 2008 jaarlijks een inbreng in natura door de NMBS-Holding bij Infrabel, tegen de emissie van aandelen van die laatste partij.

Na de inbreng in natura van december 2010 met emissie van 35 963 aandelen, participeert de NMBS-Holding voor 93,61 % in het kapitaal van Infrabel. De NMBS-Holding heeft participaties in al haar dochterondernemingen, waaronder de NMBS en Infrabel. Die informatie is ook publiek beschikbaar. U vindt de lijst daarvan in het jaarverslag van de NMBS-Holding voor het jaar 2009 op pagina 63.

08.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Bedankt voor uw antwoord.

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

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

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen van de Duitse federale staatssecretaris van Verkeer over de IJzeren Rijn" (nr. 2012)

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

09 Questions jointes de

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

De heer Van den Bergh trekt zijn vraag nr. 2025 in.

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik begin met een citaat: "De komende twintig jaar is de IJzeren Rijn dood." Dat is een citaat van de Duitse federale staatssecretaris voor Verkeer, Ferlemann, op donderdag 6 januari zoals meegedeeld aan de bondsdagafgevaardigde Uwe Schummer.

Het Duitse ministerie van Verkeer zou de plannen voor de reactivering van de IJzeren Rijn niet uitvoeren. De Duitse regering zou het niet zien zitten om het gedeelte tussen Roermond en Mönchengladbach opnieuw in gebruik te nemen. In plaats daarvan zou Duitsland kiezen voor de opwaardering van het traject Venlo-Mönchengladbach.

De Nederlandse regering heeft naar verluidt al beloofd om bij te dragen in de kosten hiervoor. Wij weten dat Nederland altijd een koele minnaar is geweest van de reactivering van de IJzeren Rijn. Nochtans besliste het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag in 2005 al dat Nederland de reactivering van de IJzeren Rijn niet mag verhinderen en werd er in 2008 tussen België en Nederland een akkoord bereikt om de lijn in 2018 weer in gebruik te nemen;

Mijn vragen aan u, mevrouw de minister, zijn de volgende.

Hebben de veelvuldig in de media weergegeven contacten met de Duitse regering enig inzicht geleverd op vooruitgang in het dossier-IJzeren Rijn?

Is in het kader hiervan de uitspraak van de heer Ferlemann een gevolg of een reactie op contacten met de Duitse regering aangaande de IJzeren Rijn? Is dit met andere woorden een officieel Duits regeringsstandpunt?

Tot slot, welke volgende stappen zult u of de regering ondernemen in dit dossier?

09.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb drie vragen voor u.

Voor ik begin het volgende, mevrouw de voorzitter. Ik weet dat deze minister bijzonder veel vragen krijgt. Doch, meer dan anderhalve maand uitstel vind ik voor een regering in lopende zaken echter bijzonder lang wachten, in alle eerlijkheid. Maar goed.

09.03 Minister Inge Vervotte: Het zijn dan ook lopende zaken. Ik kan alleen vaststellen dat ik meer naar de commissies moet gaan in lopende zaken dan in een volwaardige regering.

09.04 Peter Vanvelthoven (sp.a): Een Parlement dat niets te doen heeft, houdt zich ledig met vragen stellen.

Mijn eerste vraag sluit aan bij wat collega Vandeput zei over de verklaringen van de Duitse staatssecretaris Ferlemann. In hoeverre zijn die berichten rechtgezet? Dat is toch belangrijk. Ik heb ook gelezen dat een Nederlands-Limburgse gedeputeerde, Bert Kersten, onlangs publiek maakte dat hij het allemaal maar niets

vindt, die IJzeren Rijn. De vraag is of hij nog lang gedeputeerde is, na de provincieraadsverkiezingen deze week. Samengevat, graag krijg ik duidelijkheid over het Duitse standpunt, dat voor ons toch belangrijk is.

Ten tweede, midden december heb ik u ook al een vraag gesteld over de IJzeren Rijn. U hebt toen gezegd dat er op 13 december een overleg kwam over een aantal flankerende en milderende maatregelen tussen Infrabel, de Intercommunale van de Kempen en de administratie, in aanwezigheid van uw kabinet-medewerkers. U zei toen dat het hele plaatje van flankerende en milderende maatregelen best duidelijk was vooraleer verder overleg te plegen met Nederland en Duitsland.

Dat overleg is nu meer dan twee maanden achter de rug. Ik verneem graag van u wat daarvan de conclusies zijn. Wij zijn er toch altijd van uitgegaan dat de reactivering rond 2015-2018 stilaan werkelijkheid zou worden. Op dat ogenblik moet toch min of meer duidelijk zijn wat de weerslag ervan is voor de mensen die langs het spoor wonen.

Ik wil dus graag van u vernemen wat de resultaten van dat overleg waren.

Ten derde, ik verheer u niet dat ik de indruk heb dat de IJzeren Rijn de jongste tijd niet meer de hoogste prioriteit is van de regering. Misschien zitten de lopende zaken daar ook voor iets tussen. Ik verneem graag van u of dit thema de komende tijd opnieuw aandacht zal krijgen?

09.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb staatssecretaris Schouppe al in januari ondervraagd over de problematiek van de IJzeren Rijn, maar omdat het hele dossier gevolgen heeft voor het beleid inzake de NMBS, lijkt het mij nuttig even de bal in uw kamp te leggen.

De uitspraken van de Duitse staatssecretaris zijn de aanleiding van mijn vraag. Er bestaat onduidelijkheid over de context waarin hij die heeft gedaan en wat hij precies heeft bedoeld. U bent daarover recent bevraagd in de Senaat en daarover toen al wat meer toelichting gegeven.

Het is volgens mij belangrijk dat u in deze commissie komt meedelen welke maatregelen er sinds die uitspraken werden genomen inzake de huidige beleidsvisie. Wij weten dat men in Wallonië minder warm loopt voor dit project en dat vooral Vlaanderen vragende partij is. Normaal gelden de engagementen en de principes die men al een hele tijd hanteert inzake de realisatie van dit project nog steeds. Zijn er sinds die uitspraken echter bijstellingen geweest van het project of behoudt men de strakke timing – 2015, ten laatste 2018 – die dichterbij komt?

Ik denk niet dat wij kunnen wachten tot men in Duitsland ter zake wat duidelijker is en ik hoop die duidelijkheid van u te krijgen.

09.06 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik heb hierover geen contacten met de Duitse federale staatssecretaris de heer Ferlemann gehad, maar ik kan u wel volgende toelichting geven.

Aanleiding van de berichten die in meerdere kranten verschenen zou een gesprek geweest zijn tussen de heer Ferlemann en enkele parlementsleden uit Noordrijn-Westfalen, met als onderwerp de verbinding Venlo-Kaldenkirchen, een verbinding die niet positief geëvalueerd werd in de Duitse Bedarfsplan Schiene. Tijdens dit gesprek kwam ter sprake dat indien de IJzeren Rijn weer in gebruik zou komen de baan Venlo-Kaldenkirchen nog verder aan betekenis zou inboeten.

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

De Deutsche Bahn heeft de budgettaire middelen beschikbaar om op het historische tracé werken uit te voeren en om te moderniseren. Zij kan dit op eigen initiatief. Met andere woorden, zij hoeft daarvoor Noordrijn-Westfalen niet te consulteren. Voor de A52-variant is dit niet het geval, dan moet Noordrijn-Westfalen in elk stadium uitgebreid geconsulteerd worden.

Er kan dus gesteld worden dat indien de discussie over de IJzeren Rijn weer zal opstarten, Berlijn het debat over de alternatieve A52-route niet meer zal willen voeren, vermits de keuze voor het historisch tracé vastligt. Zo was het ook afgesproken in een eerder ministerieel overleg.

Voor meer gedetailleerde informatie verwijs ik naar een document op de website van het Duitse verkeersministerie. Het gaat over een evaluatie waarin dat allemaal is opgenomen.

Tegelijk wil ik bevestigen dat de eerste minister zelf op 27 december een schrijven heeft gericht aan mevrouw Merkel hierover. Hij heeft mij vandaag gecontacteerd om te laten weten dat hij een antwoord heeft gekregen van mevrouw Merkel waarin zij inderdaad de zaken zoals ik ze hier formuleer, herbevestigt en waarin zij ook mee onderschrijft dat zij het belang erkent voor het historisch tracé, zowel voor België als voor Berlijn. Het is dus niet zo dat intussen in lopende zaken daarover geen contacten zouden geweest zijn of dat er niets meer zou gebeurd zijn met het dossier van de IJzeren Rijn.

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

Ik wil daar nog iets aan toevoegen. Dit is innovatief. Ik krijg hier net een brief van mevrouw Merkel, indien mensen daarin geïnteresseerd zijn. Ik ga hem niet in het Duits lezen, want mijn Duits is niet zo fantastisch, maar de inhoud bevestigt wat ik daarnet heb gezegd.

Geen enkel probleem. Ik was bezig over uniekheid van wat er hier gebeurd is met de flankerende maatregelen. Normaal wordt het pas in kaart gebracht wanneer er reeds beslissingen daaromtrent mee in de planning zitten. Eigenlijk hebben we hier voornamelijk kunnen rekenen op de goodwill van Infrabel. Ik wil dat onderstrepen, want het is niet zo evident om op voorhand reeds medewerking te verlenen. Dat toont aan dat iedereen positief ingesteld is om zowel het project te realiseren als ervoor te zorgen dat hiervoor een draagvlak bestaat, zowel in de Kempen alsook in Limburg. Daar bestaat namelijk ook het eisenpakket van de burgemeesters die er al eerder mee bezig waren en die ik ook reeds eerder ontvangen heb op mijn kabinet. Kortom, het is een bewijs dat wij dit au sérieux nemen maar waarvan wij ook het kostenplaatje willen kennen.

Ik heb vervolgens aan de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd om een overzicht op te stellen van alle op dat moment gekende voorstellen van mitigerende maatregelen voor de Belgische gemeenten gelegen langs de IJzeren Rijn. Dit overzicht werd opgemaakt aan de hand van de resultaten van de bovengenoemde IOK-studie, alsook op basis van diverse contacten met de gemeenten, zowel met de bijzondere gezanten als met Infrabel en de FOD.

De FOD heeft Infrabel vervolgens gevraagd om dat overzicht verder aan te vullen met een beoordeling van de haalbaarheid van de voorstellen en, waar zinvol, met een kostenraming. Tijdens de vervolgvergadering van 13 december 2010 werd deze analyse inclusief de kostprijsberekening voorgesteld aan het onderzoeksbureau. De bespreking van bepaalde specifieke knelpunten langs het hele traject leverde nuttige achtergrondinformatie op. Het onderzoeksbureau zal de analyse van Infrabel nu grondig bestuderen. Er is onder andere consensus dat bepaalde knelpunten moeten worden aangepakt om de situatie leefbaar te houden bij toename van het treinverkeer, voornamelijk de problematiek van de overwegen.

De crisis had uiteraard invloed op de havenactiviteit, maar dat was geen voorwendsel om de lange termijn investeringen zoals de reactivering van de IJzeren Rijn uit te stellen. Ondertussen zijn de verhandelde volumes in de haven opnieuw toegenomen en de regering blijft ervan overtuigd dat de reactivering van de IJzeren Rijn van strategisch belang is voor onze zee- en binnenhavens.

Verschillende elementen plaatsen de reactivering van de IJzeren Rijn in een nieuw perspectief: de inwerkingtreding van de verordening EU 913/2010 inzake het Europese spoorwegennet voor concurrerend goederenvervoer, de hieraan voorafgaande ministerverklaring van Rotterdam van 14 juni 2010 en de in het voorjaar van 2011 te Antwerpen geplande ministerconferentie als gevolg van Rotterdam. Dat is dus een belangrijke ministerconferentie die daar zal plaatsvinden.

Voor België wordt de IJzeren Rijn de hoofdroute voor wat betreft de verlenging ERTMS corridor F tot de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge. België draagt de IJzeren Rijn ook voor als een alternatieve route voor de verlenging van de ERTMS corridor A tot onze zeehavens. Wel is het duidelijk dat een doorbraak pas kan worden beoogd van zodra er een politiek akkoord is tussen de betrokken landen, voornamelijk over het

kostenplaatje. Een regering van lopende zaken kan natuurlijk in dergelijk dossier geen beslissing nemen.

De planning van de ingebruikname van de IJzeren Rijn tegen 2018 is denk ik niet meer actueel en zal herbekeken moeten worden indien er hierover een akkoord is, zowel inzake het meerjareninvesteringsplan van de spoorweggroep, Infrabel in het bijzonder, als het politiek akkoord, voornamelijk met Nederland maar ook met Duitsland.

Bovendien zal de volgende regering nagaan welke investeringsmiddelen zij hiervoor ter beschikking kan stellen in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Naar aanleiding van het rapport-Buizingen en de werkzaamheden van de bijzondere commissie zijn een aantal voorstellen geformuleerd die ook een kostenplaatje hebben. Dat alles zal samen in overweging moeten worden gebracht.

Tijdens de overlegvergadering van 14 december jongstleden tussen Infrabel, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Europese Commissie en het TEN-T-agentschap, werden de drie Belgische infrastructuurprojecten, waarvoor in de mid-term review een reductie van Europese subsidie was aangekondigd, in detail besproken. Het betrof de projecten Eurocaprail, Diabolo en IJzeren Rijn, waarvoor respectievelijk een vermindering van 8,9 miljoen euro, 80 000 euro en 4,45 miljoen euro werd vastgelegd.

De vermindering voor het project IJzeren Rijn is het gevolg van het feit dat Nederland en België nog geen akkoord hebben bereikt over de kostenverdeling en het project intussen aanzienlijke vertraging heeft opgelopen ten opzichte van de timing die werd gedefinieerd in de initiële beslissing van Europa om steun te verlenen.

Het TEN-T-agentschap heeft tijdens de vergaderingen toegelicht hoe de diensten van de Europese Commissie de 92 meerjarenprojecten, die deel uitmaken van het financieel plan 2007-2010, heeft geanalyseerd. Er werd benadrukt dat een verlenging met twee jaar, tot 2015, voor de projecten die het nodig hebben als een eerste resultaat moet worden beschouwd.

Voor België laat die geste toe de projecten Eurocaprail en Diabolo op een extra financiering van 10 miljoen euro te kunnen laten rekenen. Het uitgangspunt van de Europese Commissie is immer use it or lose it. De projecten die de financiële steun niet effectief kunnen gebruiken, moeten die bijdrage afstaan aan projecten die correct volgens planning verlopen en de steun wel degelijk kunnen gebruiken. Vermits het politieke akkoord voor de IJzeren Rijn over de kostenverdeling al een hele tijd op zich laat wachten, heeft Europa beslist dit project logischerwijze niet te verlengen.

Het TEN-T-agentschap heeft tijdens deze vergaderingen aanbevolen een nieuwe aanvraag tot het bekomen van Europese subsidie in te dienen van zodra er een dergelijk politiek akkoord is. Tijdens de vergadering is ook duidelijk gebleken dat het bedrag van de vermindering niet meer kan worden betwist.

Samengevat, er zijn nog wel degelijk initiatieven genomen in dit dossier, zowel met betrekking tot Nederland als Duitsland. Met betrekking tot Duitsland zijn de standpunten helder. Zij zijn opnieuw herbevestigd. Met betrekking tot Nederland zijn de standpunten ook helder, maar is er nog discussie over de financiering. Die zaak is momenteel nog steeds lopende. Tegelijkertijd verwijs ik ook naar de niet-onbelangrijke ministerconferentie die zal plaatsvinden in juni, waarin niet-onbelangrijke beslissingen zullen worden genomen met betrekking tot tracés en tracékeuzes. Die vallen echter eigenlijk onder de bevoegdheid van collega Schouppe.

09.07 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de minister, ik moet toch vaststellen dat wij in deze regeerperiode geen stap vooruit zijn geraakt naar een politiek akkoord met Nederland. Dat betekent, zoals u hebt gezegd, dat 2018 al geen haalbare kaart meer is.

Hoe graag u ook wil verwijzen naar het vernieuwend karakter, maar wat de flankerende maatregelen betreft, is een en ander ook al een heel tijd lopende. Daarover is er evenmin duidelijkheid.

Moet ik uit uw antwoord afleiden, als dat heel wat kosten met zich meebrengt, dat de regering vervolgens de IJzeren Rijn zelf zal begraven?

09.08 Minister Inge Vervotte: Met alle respect, maar ik zou er toch op willen wijzen dat toen ik het dossier op tafel kreeg, de vorige regering de opening had gemaakt om een alternatief tracé te onderzoeken.

Onze regering heeft al het mogelijke gedaan om het alternatief tracé ook te onderzoeken, want dat engagement was politiek aangegaan. Maar op een gegeven moment heeft zij moeten vaststellen dat er blijkbaar geen bereidheid was, noch in Nederland, noch in Duitsland, om de financiële implicaties daarvan en de financiële risicodeling te aanvaarden. Ik denk dus dat onze regering al het mogelijke heeft gedaan om terug te kunnen vallen op een beslissing, die ook uitgevoerd kan worden, nadat de piste was geopend. Nederland en Nordrhein-Westfalen waren natuurlijk vragende partij voor het alternatief tracé. Welnu, wij hebben de alternatieven onderzocht; België heeft daartoe de nodige goodwill aan de dag gelegd, en dat zeg ik zonder verdere beoordeling.

Als u spreekt over het tijdsaspect, dan denk ik dat de geschiedenis echter haar rechten heeft. Het feit dat er een opening gemaakt is om alternatieve pistes te onderzoeken, heeft wel degelijk een impact gehad op het tijdsselement van dit dossier.

Het enige wat ik vandaag zeg, is dat ik in alle transparantie moet communiceren naar het Parlement. De wil van de regering in lopende zaken, voor zover zij daar nog uitspraken over mag doen, is evident om de belangrijke IJzeren Rijn te realiseren, anders zouden wij niet gekomen zijn tot het besluit dat de arbitrage uitgevoerd moet worden. Er zijn nog brieven naar Merkel geschreven, in alle bilaterale contacten wordt dat aangehaald en de ambassades zitten constant op dat dossier. Zelfs in lopende zaken, denk ik dat wij ons op dat dossier zijn blijven profileren.

Ik vind wel dat ik eerlijk aan het Parlement moet tonen dat het verlanglijstje van heel wat infrastructuurwerken voor het volgend investeringsplan serieus aan het oplopen is. De eerlijkheid gebiedt dat we dan ook in transparantie – ik weet niet of die volwassenheid er op dat moment ook zal zijn in het Parlement – alle kosten en baten zullen moeten evalueren.

Onze regering is nog steeds vragende partij voor de IJzeren Rijn. Dat is onze leidraad in onze politieke contacten met Duitsland en met Nederland.

De eerlijkheid gebiedt mij ook – ik zie de dossiers, die daar allemaal liggen te wachten – te zeggen dat de volgende regering over het investeringsplan 2013 in eer en geweten zal moeten oordelen wat wanneer kan en welke centen men bereid is om daar aan te besteden.

De wil van onze regering blijft onverminderd daar. Dat tonen zowel onze inspanningen als de contacten die we bijna maandelijks hebben. Binnenkort hebben we daar trouwens weer een contact over. Telkens verduidelijken we het Belgische standpunt. Ook in de ministerconferentie zullen al belangrijke stappen worden gezet, maar daarvoor verwijs ik naar collega Schouppe.

09.09 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Zonder het in uw schoenen te willen schuiven, betreur ik dat het dossier nog altijd niet zo zeker en gebetonneerd is als sommigen hopen. De realisatie loopt zelfs opnieuw wat vertraging op. Ik weet ook dat er de komende termijn een aantal belangrijke beslissingen zal moeten worden genomen en dat er nog een paar valkuilen zijn. U verwijst onder meer naar de financiering met het oplopende kostenplaatje.

U verdedigt vandaag nog altijd de boodschap, en maar goed ook, hoe belangrijk de realisatie is. Dat moet men proberen mee te nemen bij de contacten met Nederland en Duitsland om kort op de bal te kunnen spelen en een strikte planning te hanteren. De uitspraken naar aanleiding waarvan wij vandaag vragen stellen, doen het dossier zeker geen goed.

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

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

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

10.01 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, je précise au préalable que la question a été déposée voici plusieurs semaines et qu'il faudra donc, peut-être, adapter les choses.

Madame la ministre, selon *Le Soir* du 4 janvier, la gare de Luttre est devenue un guet-apens pour les navetteurs. Les faits de vandalisme sont récurrents. Les automobiles détériorées, saccagées ou brûlées ne se comptent plus. Sur les quais, tableaux d'affichage fendillés côtoient une plaque de bois faisant office de porte d'accès au hall. Quant au distributeur de friandises, il a été éventré alors qu'un peu plus loin, les vitres sont brisées.

Du côté de la SNCB, c'est la politique de l'autruche: silence radio! Pourtant, sous couvert de l'anonymat, certains cheminots témoignent et relèvent qu'environ deux fois par mois, les agents de la SNCB doivent faire face à un incendie de véhicule. La police locale de la zone Brunau confirme dix vols avec effraction dans les véhicules depuis le 28 décembre 2010 – c'était une question du 12 janvier 2011 – ainsi que deux incendies de voiture. Selon la direction des opérations, les patrouilles en uniforme et en civil vont être renforcées dans les prochains jours afin de coincer les auteurs.

Madame la ministre, ces faits m'en rappellent d'autres, commis il y a quelques mois en gare de La Louvière-Centre et de La Louvière-Sud, et précédemment en gares de Braine-le-Comte, Soignies et Silly. Ce phénomène n'est pas nouveau; j'affirme même qu'il est récurrent, ne faisant que se déplacer le long de certaines lignes lorsque la pression policière se fait trop insistante à un endroit bien précis.

Voici donc mes questions, qui concernent en premier lieu la gare de Luttre. Tout d'abord, les choses se sont-elles calmées, depuis l'article du quotidien *Le Soir*? Ensuite, quels sont les moyens mis en œuvre à la SNCB pour contrer ces agissements? Les équipes de Securail sont-elles mobilisées sur le terrain? La collaboration entre les services de sécurité de la SNCB et la zone de police locale est-elle optimale? Enfin, une réfection de la gare et de ses abords, qui s'avère bel et bien nécessaire, est-elle à l'étude?

Deuxième groupe de questions, plus globales. Régulièrement, lorsque de tels faits sévissent dans une gare, les autorités locales entendent le discours suivant: seule la voie publique fait partie des attributions de la police locale, les quais de la gare restant le domaine de la police fédérale des chemins de fer. Je voudrais savoir si c'est exact. Et si oui, quelles mesures concrètes la SNCB compte-t-elle prendre pour mettre un terme à cette insécurité chronique qui règne dans et autour de nos gares? Je vous remercie pour vos réponses.

10.02 Inge Vervotte, ministre: Madame, tous les incidents et les agissements suspects peuvent être signalés notamment via le numéro d'appel gratuit 0800 30230 au Security Operations Center qui organise dans les meilleurs délais les interventions de Securail ou d'un service de police en gare.

Le planning d'installation des caméras de surveillance à Luttre n'est, pour sa part, pas encore déterminé. Les équipes Securail effectuent régulièrement des patrouilles préventives en gare de Luttre. Suite aux incidents survenus début janvier, Securail a intensifié sa présence en gare, essentiellement en soirée et en début de nuit. À ce jour, toutes les demandes d'assistance émanant du Security Operations Center ont été suivies d'interventions policières en gare par la zone de police Brunau ou la police fédérale des chemins de fer.

En ce qui concerne les derniers incidents et la situation particulière de la gare de Luttre, une réunion s'est tenue le 17 janvier 2011 en présence du bourgmestre, d'un responsable de la zone de police Brunau, de la police fédérale des chemins de fer et de Securail en vue de planifier les actions adéquates à mener.

Le bâtiment voyageurs de la gare a été entièrement rafraîchi en 2000: sablage des façades et mise en peinture de la salle des pas perdus. En 2005 de nouveaux sanitaires publics et un nouveau guichet ont été construits.

Les abords de la gare ont, quant à eux, été totalement transformés en 2004: nouvelle gare d'autobus, nouveau parking à voitures, zone de dépose-minute, trottoirs, parking vélos, etc. À partir de 2013, la SNCB Holding prévoit de remplacer la couverture de la gare et les menuiseries extérieures.

La SNCB Holding étudie également la possibilité d'augmenter la capacité du parking voitures. Une première possibilité envisagée consiste à prolonger le parking actuel à moyen terme, c'est-à-dire 2012-2013. Une seconde possibilité envisagée est la construction d'une passerelle donnant accès au terrain côté voie accessoire. Mais c'est là un projet à long terme.

La circulaire Duquesne du 15 avril 2002 détermine en effet la répartition des tâches entre les différents

services de police en matière de sécurité sur le domaine ferroviaire. Cette circulaire doit, d'après la SNCB Holding, être revue car les limitations qu'elle connaît donnent lieu à des interprétations et à des discussions lors de l'exercice des tâches de la police sur le terrain. Différentes initiatives ont été prises en vue de la revoir, mais elles n'ont à ce jour pas encore abouti.

Le Corporate Security Service est chargé de coordonner de manière intégrale et intégrée l'ensemble des missions ayant trait à la sécurité au sein du Groupe SNCB. À ce titre, il noue l'ensemble des contacts utiles avec les partenaires policiers, fédéraux ou locaux, les autorités communales et les parquets, notamment en vue d'intégrer la gare et ses environs dans les plans zonaux de sécurité.

10.03 Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, ce que vous dites en fin de réponse me semble être l'essentiel. Il faut faire aboutir la modification de cette circulaire car les malfrats sont au courant du problème. Il faut faire en sorte d'accélérer les choses de manière à ce que la police sache quoi faire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, j'aimerais vous interroger sur l'obligation pour la SNCB d'entretenir les voiries à hauteur des passages à niveau. Certaines communes soutiennent en effet que cet entretien est de la responsabilité de la SNCB et se plaignent de l'état actuel des choses.

Pouvez-vous confirmer que la SNCB est responsable de l'entretien de la voirie? Qu'en est-il lorsqu'elles sont désaffectées? Existe-t-il une procédure de transfert de propriété entre la société ferroviaire et les administrations communales lors de la désaffectation des voiries?

11.02 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, contrairement à ce qu'affirme Mme Jadin, ce n'est pas la SNCB mais bien Infrabel qui est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire donc également de celle située à hauteur des passages à niveau. Dans l'état actuel des choses, il ne peut être confirmé ou infirmé qu'Infrabel est responsable de l'entretien du revêtement routier à hauteur des passages à niveau. Ce point fait d'ailleurs toujours l'objet de procédures judiciaires en cours pour lesquelles aucun prononcé n'est encore intervenu. Il faut remarquer à ce sujet que la jurisprudence en la matière est partagée.

Infrabel a toujours adopté le point de vue selon lequel l'entretien de la voirie relève de la responsabilité du gestionnaire routier, également à hauteur des passages à niveau. Toutefois, afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel fait souvent le choix d'effectuer elle-même matériellement les travaux d'entretien ou de réparation. Il va de soi que lorsque la ligne est défermée, par principe de continuité, le gestionnaire de la voirie est responsable de l'entretien de cette portion de voirie.

À la connaissance d'Infrabel, il n'existe aucune procédure de transfert de propriété vers les administrations communales.

11.03 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, autant pour moi! Je pensais bien évidemment aussi à Infrabel, c'est une erreur de ma part.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, hoewel het om cijfers zal gaan zou ik deze vraag toch zeker en vast vandaag behandeld willen zien omdat het een essentieel debat is in het licht van de stiptheid.

Er wordt immers telkenmale gezegd dat een slechte stiptheid te wijten is aan defect materieel of materieel dat niet wordt geleverd.

Ik kom dan onmiddellijk bij mijn vragen. Welk treinmaterieel werd er voorzien in 2010? Welk materieel werd ook effectief in dienst genomen? Wat werd er niet geleverd en wat is de reden daarvoor? Ik denk dan aan homologatie en andere redenen.

Ten tweede, wat betreft de renovatie van het treinmaterieel, in welke mate kwam die overeen met de oorspronkelijke planning?

Ten derde, wat is de planning voor 2011? Is deze planning ondertussen bijgesteld? Wat is daar dan de voornaamste reden voor? Wat zijn de budgettaire implicaties van zowel de levering als van de niet-levering?

12.02 Minister **Inge Vervotte**: In 2010 was er een levering voorzien van 60 locomotieven van het type 18. Die werden niet geleverd wegens technische problemen bij het bekomen van de homologatie. Daarnaast werden er 56 rijtuigen van het type M6 besteld, die allemaal geleverd werden. Er werden vier driedelige motorrijtuigen break en 44 dubbeldekrijtuigen M5 gerenoveerd. Dit komt volgens de NMBS grotendeels overeen met de planning.

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

12.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, de 60 locomotieven van het type 18 werden in 2010 niet geleverd omwille van homologatieproblemen. In het verleden hebben we hier reeds over gedebatteerd. Mijn vraag is de volgende. Werd op het moment van de opstelling van het lastenboek een te optimistische planning gemaakt of stelt men en cours de route vast dat er bijvoorbeeld bij het aanbrengen van TBL1+ en ETCS problemen zijn opgetreden?

12.04 Minister **Inge Vervotte**: Er wordt mij gemeld dat het voornamelijk te maken heeft met TBL1+.

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

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

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

13.01 **Katrin Jadin** (MR): Madame la ministre, j'ai été heureuse de lire fin de l'année dernière, dans une enquête réalisée par *Références* - le supplément emploi de plusieurs médias -, l'annonce du recrutement de 1 500 travailleurs d'ici à juin dans des entreprises publiques comme la SNCB ou La Poste.

Par les temps qui courent, cette information est évidemment une excellente nouvelle et je ne peux que m'en réjouir. J'espère que ces engagements sont les premiers signes d'une sortie de crise pour notre pays.

J'aimerais cependant vous poser quelques questions sur le sujet.

- Philippe Lacroix, directeur exécutif de Manpower, a déclaré être étonné de ces engagements alors que les autres pays ont tendance à resserrer l'embauche dans les secteurs publics. Que répondez-vous à cette remarque?

- Peut-on estimer le coût pour les entreprises publiques de ce nouveau recrutement?

- Quelle est la part de nouveaux emplois créés dans les 1 500 engagements?

- Quels seront les niveaux de formation des futurs engagés? Toutes les catégories de demandeur d'emploi seront-elles concernées?

13.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame, pour Belgacom, le nombre de recrutements envisagés d'ici juin 2011 est de 400. Il est difficile de faire une estimation du coût parce qu'une partie des recrutements correspond à des remplacements pour départs. En outre, les recrutements se situent aux différents niveaux de compétence et d'expérience, ce qui rend difficile de mesurer le coût global de cette vague de

recrutements. De ces 400 à 500 emplois, 50 % sont nouvellement créés et 50 % correspondent à des remplacements pour départs. On peut estimer que pour ces recrutements, les niveaux de formation sont les suivants: 10 à 15 % de niveau master, 30 à 40 % de niveau bachelier, 40 à 50 % de niveau secondaire supérieur et 5 à 10 % de niveau secondaire inférieur.

Bpost a pris connaissance des chiffres relayés par la presse. Ceux-ci ne proviennent pas de l'entreprise et cette dernière n'est donc pas en mesure de les confirmer. Toutefois, bpost continuera à engager du personnel dans les mois et les années à venir pour remplir certaines fonctions laissées vacantes. Ce sont principalement les entités commerciales et ICT qui devraient connaître des engagements nouveaux.

En ce qui concerne le Groupe SNCB, la pyramide des âges du personnel est telle que dans les dix années à venir, 50 % de l'effectif global partiront à la retraite. Le remplacement de tous les membres du personnel quittant la société par un nouvel agent externe donnera lieu, chaque année, au recrutement de 1 500 à 1 800 collaborateurs.

Ce constat est étayé par l'évolution du transport de voyageurs, tant au niveau national qu'au niveau international, qui a connu une croissance continue au cours des dix dernières années. Le Groupe SNCB se base sur un coût annuel moyen par nouveau collaborateur de 42 000 euros. Étant donné qu'il s'agit quasi intégralement du remplacement de départs naturels, cela n'implique aucun surcoût par rapport à la situation actuelle. Il s'agit principalement de profils techniques A2 et de bacheliers et de profils A3 dans une moindre mesure. À cela s'ajoutent encore des universitaires et assimilés. Il s'agit, par exemple, de techniciens-électromécaniciens, ajusteurs-mécaniciens, techniciens travaux de voies, dessinateurs techniques, conducteurs de train, accompagnateurs de train, ingénieurs industriels et ingénieurs civils.

13.03 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour ces informations qui méritent d'être diffusées puisqu'il s'agit certainement d'opportunités. Je serais dès lors heureuse de recevoir la réponse par écrit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la restructuration des centres de tri de bpost" (n° 2348)**

- **Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan stratégique de bpost" (n° 2568)**

14 Samengevoegde vragen van

- **de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de sorteercentra van bpost" (nr. 2348)**

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

De **voorzitter**: Collega Bastin is er niet. Wij hebben ook geen nieuws van hem. Zijn vraag vervalt. Mevrouw Temmerman heeft het woord.

14.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ongeveer een maand geleden, op 24 januari, kondigde bpost zijn nieuw strategisch plan 2011-2015 aan.

Wij weten allemaal dat er in dat plan sprake is van een grote reorganisatie van de brieven- en pakjespost. Concreet houdt dat in dat het sorteren meer gecentraliseerd zal gebeuren. De vijf industriële mailcentra, IMC's, in Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik zullen de gewone post in de toekomst zodanig sorteren dat die klaar is voor de bedeling door de postbodes, terwijl de postbodes momenteel zelf nog elk hun eigen ronde sorteren. Dat houdt natuurlijk een ingrijpende verandering in van het takenpakket van de postbode. Het persbericht van bpost vermeldt dat het "overgrote deel van de postbodes hun taak voltijds zal blijven uitvoeren".

Ik heb daarbij de volgende vragen.

Hoewel de aangekondigde reorganisatie dan wel voor bijkomende jobs zal zorgen in het IMC, in het grote centrale sorteercentrum, leidt het toch geen twijfel dat vooral in de lokale centra arbeidsplaatsen verloren

zullen gaan. Hebt u daar zicht op? Is dat effectief zo? Zo ja, over hoeveel arbeidsplaatsen gaat het?

Zoals gesteld in de inleiding zal slechts een overgroot deel van de postbodes hun taak voltijds uitvoeren. Wat gebeurt er dan met het andere deel? Als zij maar voor een deel die taak uitvoeren, wat er gebeurt er dan verder? Welk takenpakket zullen zij krijgen? Zal er in de toekomst meer van hulppostbodes gebruikgemaakt worden? Zullen zij deeltijds worden aangesteld?

Ook de inhoud van de taak van de postbode zal – dat is voor iedereen duidelijk – aanzienlijk veranderen. Hoe zal de tijd die gewonnen wordt door het feit dat het sorteren niet meer door de individuele postbodes moet gebeuren, ingevuld worden?

14.02 Minister **Inge Vervotte**: Ik zal niet terugkomen op de uitleg die ik ter zake al gaf tijdens de plenaire vergaderingen van 27 januari en 17 februari in antwoord op de vragen van onder andere de heren Frédéric en Maertens. Ik voeg er alleen mijn vaststelling aan toe dat de sociale dialoog opnieuw is opgestart. De uitvoeringsmodaliteiten van het strategisch plan, dat in grote lijnen is voorgesteld, maken nu onderwerp uit van de onderhandelingen en overleg tussen vakbonden en directie.

Als u vragen hebt over de concrete invulling, dan ben ik niet in staat om u daarop vandaag een antwoord te geven. Zelfs als u daarover Johnny Thijs ondervraagt, zou hij niet in staat zijn om u daarop een antwoord te geven. Dat is immers nu net wat deel uitmaakt van het sociaal overleg, waarvan de kalender momenteel is opgesteld en waarvan dergelijke thema's deel uitmaken.

Uiteraard zal ik dat dossier van dichtbij volgen. Ik heb wel gezegd in de gesprekken die ik heb gevoerd met zowel Johnny Thijs als de vakbonden, dat ik een aantal zaken heel belangrijk vind. Ik denk dan met name aan aangepaste begeleidingsmaatregelen bij de uitvoering van het plan, zeker voor oudere werknemers. Ook de aantrekkelijkheid van het bedrijf als werkgever moet worden gevrijwaard. Bovendien moet er inspraak zijn op alle niveaus.

Ik kom dan bij mijn conclusie. Wij weten dat het een ingrijpende beslissing is. Momenteel zijn de strategische lijnen bekend. Omdat bpost zo veel mogelijk rekening wil houden met alle individuele wensen van de mensen op de werkvloer – Johnny Thijs heeft mij dat persoonlijk bevestigd –, probeert men nu allerlei schema's samen te stellen. Dat is wat momenteel gebeurt in het sociaal overleg. Ik ben ook vergeten vermelden dat er sowieso geen naakte ontslagen zullen plaatsvinden.

Men zal op een zeker moment – dit is afgesproken met de syndicale organisaties – de betrokkenen vragen om hun voorkeuren te geven over mogelijke combinaties van uurroosters en werkinvulling. Vervolgens zal men kijken hoe men die met mekaar kan matchen. In het sociaal overleg zal men daaraan dan een aantal conclusies verbinden.

Mevrouw de voorzitter, ik heb ook begrepen dat ter zake een hoorzitting zal plaatsvinden met de topman zelf. Ik denk dat het van cruciaal belang is dat in het Parlement uitgebreid inzage wordt gegeven in de concrete impact en dat dat vervolgens kan worden besproken.

14.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, ik ben alvast blij dat u er toch wel op drukt dat er geen naakte ontslagen zullen vallen. Dat is alvast een goede zaak. Voor de rest begrijp ik uiteraard dat de onderhandelingen en de concrete invulling niet voor ons zijn, maar voor de sociale partners.

Uw verklaring dat er drie zaken in het oog moeten worden gehouden, namelijk de begeleidingsmaatregelen, de aantrekkelijkheid van het bedrijf en de inspraak, is deels geruststellend. Anderzijds is het dat ook niet, want begeleidingsmaatregelen wijzen alvast op de noodzakelijkheid van de maatregelen en impliceren dan weer dat een aantal hervormingen niet positief zullen uitdraaien.

Ik heb vooral onthouden dat er geen naakte ontslagen zullen vallen en dat er voldoende inspraak zal zijn. Wij wachten de hoorzitting af. Ik zal dan zeker de nodige vragen stellen.

De **voorzitter**: Wij ontvangen de heer Thijs eind april voor een hoorzitting. Ik denk dat de leden daarover al een mail hebben ontvangen. Hij had speciaal gevraagd te kunnen komen na het sociaal overleg. Ik denk dat dat ook zinvoller zal zijn, omdat wij dan echt tot een debat kunnen komen. Het is een zeer belangrijke problematiek. Het is wel nodig dat er knopen worden doorgehakt voor wij in debat gaan.

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

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

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

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, het beheer van de 545 Belgische stations en stopplaatsen is momenteel verdeeld over de verschillende bedrijven van de groep. De 37 grootste stations worden beheerd door de NMBS-Holding, ongeveer 100 kleinere stations door de NMBS en de rest van de stations en stopplaatsen door Infrabel.

Volgens een artikel uit La Libre van 20 januari 2011 zou de NMBS-Holding vragende partij zijn om alle stations te beheren. De Holding zou een brief met deze vraag gestuurd hebben naar de FOD Mobiliteit en Vervoer met de argumentatie dat een meer geharmoniseerd en coherent commercieel beleid zou kunnen gevoerd worden in de diverse treinstations.

Ik heb daaromtrent enkele vragen. Klopt het dat de Holding heeft gevraagd om het beheer van alle treinstations over te nemen? Betrof die vraag ook de stopplaatsen zonder station? Past deze vraag in de uitvoering van het lopende beheerscontract?

Vindt u zelf dat alle stations en stopplaatsen best onder het beheer van een van de drie bedrijven zouden komen? Zo ja, wat is uw visie op welk bedrijf dat dan zou moeten zijn?

Tot slot maak ik mij een bedenking waar ik graag uw visie over hoor. Zou het niet logischer zijn om het beheer van de stations toe te vertrouwen aan de infrastructuurbeheerder aangezien deze eigenlijk toch deel uitmaakt van de infrastructuur?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

15.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik denk dat ik het al weet, maar ik zal er toch op ingaan. Dit is eigenlijk als een intentievraag geformuleerd, maar goed.

Het is wel belangrijk dat de NMBS-Holding ontkent een brief te hebben gestuurd zoals vermeld in het krantenartikel. Het is heel belangrijk dat die informatie wordt toegevoegd. Een op mijn vraag uitgevoerde audit door de consultant Berger in 2008 toonde aan dat er operationele problemen binnen NMBS-Groep bestonden in verband met het beheer van stations. U weet dat wij toen een studie hebben gedaan, en een aantal knelpunten komen daarin naar voren.

Om een antwoord te bieden op die knelpunten – dat is ook wel belangrijk denk ik – zijn intussen al een aantal servicelevelagreements afgesloten. Berger had immers ook voorgesteld dat er verschillende mogelijke oplossingen waren, ofwel een structuurwijziging maken, ofwel betere, meer duidelijke en transparante afspraken maken onder elkaar.

Er zijn dus verschillende servicelevelagreements afgesloten tussen de verschillende entiteiten van de groep maar ik verhele u niet dat deze niet alle problemen op het terrein op dit moment oplossen.

De opsplitsing van bevoegdheden in het kader van het stationsbeheer en de uit te voeren werken in de stations blijven moeilijk begrijpbaar voor de stakeholders en zorgen inderdaad wel soms voor coördinatieproblemen. Er zijn verschillende oplossingen voor deze problemen mogelijk.

In het voorstel van structuraanpassing van de NMBS dat klaarlag toen de regering in lopende zaken ging, kwam ook het beheer van de stations wel degelijk aan bod. Zoals reeds eerder gezegd, lijkt het mij opportuun om dat aan te pakken bij de regeringsonderhandelingen zodat de volgende regering dat samen met de NMBS-Groep kan uitvoeren.

Dus in uw vraag naar mijn persoonlijke mening – maar een minister in lopende zaken wordt wel verwacht enige terughoudendheid aan de dag te leggen – denk ik dat het noodzakelijk is dat het beheer van de stations herbekeken wordt in de structuurwijziging. Het is ook mijn overtuiging dat het beter is om dat in een

hand te brengen.

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik deel de analyse van de minister en ik vind het bij deze ook jammer dat we zitten te wachten op een volgende regering om deze discussie eens ten gronde aan te gaan.

Ik ben wel verbaasd – misschien is dat wel belangrijk voor de pers – als de brief woordelijk wordt weergegeven in dat artikel van waar de informatie dan zou komen. Maar goed, dat is een feit dat men moet aannemen als zijnde een van de vrijheden van de vierde macht.

Ik dank de minister voor haar antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, mon collègue et ami Christian Van Eyken, député francophone au parlement flamand, m'a transmis la réponse apportée récemment par la ministre flamande de la Mobilité à une série de questions écrites qui étaient relatives à l'introduction d'un titre de transport unique SNCB-STIB-De Lijn-TEC et à l'extension de la zone MTB.

À cet égard, il est relevé que, depuis le 1^{er} septembre 2010, la zone MTB a été étendue aux arrêts Uccle-Prince d'Orange, Uccle-Chemin des Pins et Uccle-Petite Espinette (lignes 136 et 137) et Haren Dobbelenberg (lignes 270 et 271). Depuis plusieurs années, on plaide pour une application de la zone MTB à la gare de Linkebeek, qui est probablement l'une des seules gares en Belgique où un quai se trouve sur une commune alors qu'un deuxième est sur une autre commune. Quand, le matin, je prends le train pour venir ici, je suis sur le quai à Linkebeek, mais quand je reviens le soir, je me retrouve sur un quai installé à Uccle, donc en Région bruxelloise.

Dans le cadre d'une politique de mobilité attrayante autour de Bruxelles, il serait sans doute judicieux de permettre que la zone MTB couvre les communes limitrophes de la Région bruxelloise, dont Linkebeek. En conséquence, madame la ministre peut-elle me faire savoir si un projet d'extension de la zone MTB à la gare de Linkebeek est en voie d'élaboration? Dans l'affirmative, à quel terme est-il envisagé et quelles en seraient les modalités? Si ce projet ne devait pas être mis à exécution, quelle en serait la raison?

16.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, le titre de transport MTB est un document émis par la STIB et reconnu à la SNCB pour tout déplacement effectué entre deux gares aux points d'arrêt de la zone de Bruxelles. La zone de Bruxelles de la SNCB correspond à la Région de Bruxelles-Capitale. De ce fait, la gare de Linkebeek n'est pas reprise dans l'aire de validité de la zone de Bruxelles.

La SNCB n'envisage pas de modifier cette caractéristique du produit.

16.03 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, merci pour votre réponse, à ceci près que, comme je l'ai dit dans ma question, une partie de la gare de Linkebeek se trouve bien sur le territoire bruxellois: le quai n° 1, en effet, se situe sur la commune d'Uccle.

C'est donc en définitive un peu regrettable. Il serait bien dommage d'avoir une connotation communautaire sous-jacente. Néanmoins, je puis vous assurer qu'il serait très intéressant pour tous les voyageurs qui montent à Linkebeek de pouvoir profiter de cet abonnement.

16.04 Inge Vervotte, ministre: Mais la commune d'Uccle est incluse. Pas de problème!

16.05 Damien Thiéry (MR): C'est justement là que les choses sont intéressantes: si Uccle est incluse dans le territoire bruxellois, l'abonnement MTB devrait être valable pour Linkebeek aussi puisque l'un des deux quais se trouve en Région bruxelloise.

16.06 Inge Vervotte, ministre: Non! La SNCB se réfère à la Région de Bruxelles-Capitale; elle s'accorde à cette limite. Si des changements ont lieu dans ce domaine, la SNCB suivra, mais ce n'est pas à la SNCB de changer son point de vue.

16.07 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je veux être bien sûr que vous ne me compreniez pas mal. Je ne parle pas d'élargissement de région ou quoi que ce soit du genre. Je dis simplement qu'à l'heure actuelle, un des deux quais est bien situé en Région bruxelloise. La logique voudrait donc qu'en se trouvant sur ce quai, on puisse profiter de l'abonnement MTB.

16.08 Inge Vervotte, ministre: Je vérifierai. Lorsqu'une gare se trouve dans une zone de la Région bruxelloise, il est clair que je suis alors votre raisonnement; si ce n'est pas le cas, je suis le raisonnement de la SNCB qui applique strictement les limites.

Je vais m'informer à propos de la station de Linkebeek, où elle se situe exactement. Si c'est dans la Région de Bruxelles-Capitale, il est clair que je suivrai votre vision. Dans le cas contraire, nous suivrons l'avis de la SNCB.

16.09 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je vous remercie et je me tiens à votre disposition.

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

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

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

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

17.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het station van Veurne staat al vier jaar in de steigers.

Het station is een doorn in het oog van de reizigers. Indien de werken voltooid zijn, zou het een magnifiek aantrekkingspunt voor de stad Veurne vormen.

Kan er bij de NMBS-Groep informatie worden ingewonnen over de stand van zaken in de onderhandelingen over het aftandse station?

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

De onderhandelingen over voormelde vernieuwingen tussen de verschillende betrokken partners zijn op dit moment nog lopende.

17.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, kan u zeggen wanneer de werken precies zullen zijn afgerond?

17.04 Minister Inge Vervotte: Ik weet niet of met alle partners over deadlines is onderhandeld. Er is echter een timing, nadat iedereen akkoord is gegaan. In dergelijke overeenkomsten wordt echter niet met deadlines wordt gewerkt.

17.05 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u.

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

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

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

18.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, de spoorwegen sparen kosten noch moeite om de verschillende baanvakken die deel uitmaken van het GEN-netwerk, uit te breiden tot vier sporen. Men denkt er echter niet aan om te investeren in de secundaire spoorlijnen, om de baanvakken waar een enkel spoor ligt, uit te breiden naar een dubbel spoor. Voor de Westhoek is dat de situatie op spoorlijn 73, namelijk de lijn Diksmuide-Koksijde, en op spoorlijn 69, namelijk de lijn Komen-Ieper-Poperinge.

Door chronische vertragingen worden treinen soms tot een kwartier opgehouden aan een van de kruisstations, zoals op spoorlijn 73 Veurne en Diksmuide, en op spoorlijn 69 Komen en Ieper. Er wordt geopperd om de verbindingen richting binnenland zoveel mogelijk op tijd te laten rijden, maar er wordt geen rekening gehouden met reizigers die in een van de eindstations of tussenstations van een enkele spoorlijn nog een aansluiting op een bus of tram moeten hebben. Er zijn veel misnoegde reizigers die hun aansluitende bus of tram missen. Vervolgens moet men direct een uur of langer wachten op een volgende verbinding.

Wil de NMBS-Groep investeren in de secundaire lijnen, om de reizigers gunstig te stemmen? Indien dat het geval is, wanneer kunnen dan de werken aanvangen? Wanneer zouden die lijnen dan effectief in gebruik treden?

18.02 Minister Inge Vervotte: Infrabel investeert momenteel in de ontubbeling van twee naar vier sporen van de drukste lijnen in België. Dat zijn meestal diegene die naar Brussel lopen. Dit zal de regelmaat van de aansluitende lijnen ten goede komen zoals onder andere lijn 73 Gent-De Panne en lijn 69 Kortrijk-Poperinge. De spoorweginfrastructuur moet zo goed mogelijk gedimensioneerd worden op de werkelijke behoefte van het treinverkeer.

Op lijn 73 tussen Diksmuide en Koksijde en op lijn 69 tussen Komen en Poperinge rijdt in regel slechts één trein per uur en per richting, aangevuld met enkele piekuurtreinen in de spits. Een enkel spoor is in principe ruim voldoende om zo een treindienst mogelijk te maken. Dit is zeker het geval als er mogelijkheid tot kruising is zoals in Ieper en in Veurne.

In geval een trein vertraging oploopt kan het inderdaad gebeuren dat de aansluiting met tram of bus verbroken wordt. Het komt er dan in de eerste plaats op aan de stiptheid van het treinverkeer te verbeteren, iets waarover we al verschillende keren een debat hebben gevoerd.

Infrabel en de NMBS hebben zopas een gezamenlijk onderzoek gevoerd naar de mogelijke verbeteringen op korte en middellange termijn voor de regelmaat van het treinverkeer. Nieuwe infrastructuur aanleggen om de gevolgen van de stiptheidsproblemen te omzeilen lijkt dan ook niet de beste besteding van overheidsmiddelen te zijn. Het is natuurlijk verstandiger om de oorzaken van de vertragingen weg te werken dan om de gevolgen ervan te bestrijden, zeker als u bekijkt wat de kosten van de infrastructuur zijn. Infrastructuurwerken die de stiptheid verbeteren bij de oorzaak kunnen uiteraard, diegene die de gevolgen als doel hebben echter niet omdat daar de kosten-batenanalyse negatief uitvalt.

18.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat dit veel geld kost maar praktisch elke trein die aan de kust aankomt heeft vertraging. De mensen zitten daar dan natuurlijk met een probleem. Er is bij ons ook geen enkele voorziening waar men een uur kan wachten. De mensen zijn allemaal misnoegd. Ik zou graag zien dat daar vlug iets geregeld wordt.

18.04 Minister Inge Vervotte: Dat begrijp ik zeer zeker. De vertragingen moeten echter bij de oorzaak aangepakt worden. Men kan niet omwille van de vertragingen die er zijn een spoor gaan aanleggen op een bepaalde route. Dat lijkt ons niet in verhouding te zijn. Ik deel echter volledig uw analyse dat de vertragingen ten gronde moeten worden aangepakt.

18.05 Ann Vanheste (sp.a): Ik begrijp het.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

19.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, er zijn klachten van de studenten op onze spoorlijn 73. De trein E3619 vertrekkend om 19 u 58 in de Panne met haltes Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, de Pinte, Gent-Sint-Pieters en verder rijdende via Aalst naar Brussel, maakt chronische vertraging te wijten aan de samenstelling.

De trein is samengesteld uit één motorstel M96 met in eerste klas 45 en in tweede klas 176 aangeboden zitplaatsen en in eerste klas 45 en in tweede klas 51 aangeboden staanplaatsen. De samenstelling is op zondagavond ontoereikend en dient verlengd te worden. In een document staan de bewijzen van de vertraging. In Lichtervelde had de trein reeds acht minuten vertraging bij vertrek omdat de reizigersstroom onmogelijk op de trein kon. De reizigers worden als sardienen vervoerd. Studenten die in de week op kot zitten, zijn bovendien vaak gepakt en gezakt om de week door te komen.

Kan de NMBS de bijkomende studententrein inleggen op zondagavond, die vertrekt in de Panne en tot en met Tielt de stations aandoet en vanaf Tielt nog stopt in de universiteitssteden Gent, Brussel en Leuven? Dit zou een verbetering zijn van het aanbod. De trein mag nog liefst samengesteld zijn uit M6 rytuigen, moderne dubbeldek rytuigen. Daarmee zouden de studenten tevreden mee zijn. Als die oplossing niet lukt, zou een verlenging van de huidige samenstelling ook al een hele verbetering zijn.

Graag uw antwoord, mevrouw de minister.

19.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, de IR-trein 3619 met vertrek uit De Panne om 19 u 58 en aankomst in de eindbestemming Schaarbeek om 22 u 19 is sinds 30 januari 2011 op zondagavond versterkt met één motorstel AM96, waardoor het plaatsaanbod is verdubbeld. Niettemin zal de NMBS een evaluatie maken van het treinaanbod op zondagavond voor studenten en tevens onderzoeken of een bijkomende studententrein uit De Panne noodzakelijk is. Sinds 30 januari 2011 is er dus een verdubbeling van het aanbod. Wij blijven het echter evalueren en volgen.

19.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag dateerde van 25 januari. Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, de vraag nr. 2359 van de heer Wollants wordt uitgesteld.

20 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Maggie De Block aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het saboteren van treinen door iemand van het NMBS-personeel" (nr. 2370)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sabotages van treinen door een treinbegeleider" (nr. 2379)

20 Questions jointes de

- Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le sabotage de trains par un membre du personnel de la SNCB" (n° 2370)

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les sabotages de train par un accompagnateur de train" (n° 2379)

20.01 Maggie De Block (Open Vld): Mevrouw de minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van het bericht in de media dat een verliefde treinbegeleider ervan verdacht zou zijn een aantal treinen te hebben gesaboteerd om vroeger bij zijn vriendin, eveneens treinbegeleider, te kunnen zijn.

Wij zijn niet tegen de liefde, maar niet als dit ten koste gaat van anderen. Gelukkig is de veiligheid van de treinreizigers nooit in het gedrang gebracht, maar het heeft toch wel voor een reserme vertragingen gezorgd.

De treinbegeleider is betrapt en volgens de berichtgeving is er bij de spoorwepolitie een intern onderzoek opgestart.

Wat zullen de mogelijke gevolgen voor de treinbegeleiders zijn? Indien een gewone reiziger aan een handrem trekt of een zelfmoordpoging onderneemt, waardoor het treinverkeer in de war wordt geschopt, wordt de rekening van de schade en de vertragingen gepresenteerd aan de betrokkenen en hun erfgenamen.

Ik verneem graag wat de opzet is van het intern onderzoek. Wordt er gevraagd naar de omstandigheden en of het waar is? Wat zijn de mogelijke gevolgen? Wat zal eventueel de sanctie zijn indien dit waar blijkt te zijn?

20.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal mijn inleiding beperken tot de bedenking dat men er misschien wel van kan uitgaan dat in liefde en oorlog alles is toegestaan, maar dat er toch grenzen zijn.

Ik ga direct over tot mijn vragen, mevrouw de minister.

Kunt u wat meer informatie geven over het onderzoek? Wanneer begonnen de sabotages? Hoeveel sabotages werden er in totaal gepleegd? Hoe kwam de treinbegeleider aan de sleutel om de kasten met elektrische fiches te openen? Op welke manier heeft men deze sabotage ontdekt? Wat is de omvang van de totale schade die de NMBS geleden, zoals schade aan het materieel en compensaties die aan treinreizigers moeten worden uitbetaald?

Voor hoeveel minuten vertraging hebben zijn acties in totaal gezorgd? Welke sanctie zal deze treinbegeleider krijgen? Welke maatregelen kunnen worden genomen om dergelijke voorvallen in de toekomst zoveel mogelijk te vermijden?

Ik vermoed dat het niet de bedoeling is dat treinbegeleiders niet meer verliefd mogen worden, maar de gevolgen die ze hieraan verbinden moeten toch zo veel mogelijk worden beperkt.

20.03 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik heb vernomen dat een of ander magazine een enquête naar fantasieën heeft gedaan. Ik zal er echter niet nader op ingaan.

De NMBS diende een klacht in bij de spoorwepolitie van Namen, omdat sommige treinbestuurders hadden vastgesteld dat schakelaars waren uitgezet. Vermoedelijk was kwaad opzet in het spel. De feiten zouden van 2010 dateren. Er werd een treinbegeleider in verdenking gesteld. Omdat het strafrechtelijk onderzoek nog aan de gang is, wordt over het specifieke geval in kwestie geen informatie gegeven, noch over de omstandigheden en de betrokkene noch over de frequentie en de gevolgen voor het treinverkeer.

De interne tuchtprocedure is opgeschort, totdat het strafrechtelijk onderzoek is afgerond.

Wij moeten vermijden dat enige uitspraak over schuld of onschuld de strafrechtelijke procedure zou kunnen beïnvloeden. Wat ik natuurlijk wel kan meegeven, is dat, indien de feiten worden bewezen, de sanctie tot een afzetting kan oplopen.

De NMBS meldt mij dat het de eerste keer is dat een van haar personeelsleden voor dergelijke daden verantwoordelijk zou zijn. Indien uit het onderzoek blijkt dat een personeelslid van de NMBS inderdaad dergelijke handelingen in het nadeel van zijn werkgever beging, krijgt hij in principe dezelfde behandeling als een derde tegen wie de NMBS een klacht indient, om een schadevergoeding te bekomen voor verstoring van het treinverkeer.

20.04 Maggie De Block (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

20.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil uw antwoord even verduidelijken.

U antwoordt dat het intern onderzoek is opgeschort. Dat betekent dus ook dat de betrokkene vandaag gewoon aan het werk is. Ik kan mij indenken dat wanneer een onderzoek wordt gevoerd, de betrokkene in

principe wordt geschorst, tot bekend is wat het onderzoek uitwijst.

Mevrouw de minister, het is misschien een zaak om uit te zoeken. Ik zou het evenwel verbazend vinden, mocht iemand tegen wie een gerechtelijk onderzoek loopt, gewoon aan het werk is.

20.06 Minister **Inge Vervotte**: Ik moet opnieuw verwijzen naar het zinnetje dat ik heb uitgesproken, met name dat ik over de zaak geen uitspraak mag doen, omdat een en ander zou kunnen worden geïnterpreteerd als een uitspraak over schuld of onschuld. Zulks zou een invloed op het strafrechtelijk onderzoek kunnen hebben.

Ik heb echter niet verklaard dat hij nog aan het rijden is.

20.07 **Steven Vandeput** (N-VA): Wij weten dus gewoon niet of hij vandaag al dan niet met de trein meerrijdt.

20.08 Minister **Inge Vervotte**: Dat weten wij wel. Ik mag er echter geen uitspraak over doen teneinde geen beïnvloeding van het strafrechtelijk onderzoek te hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeput, wij mogen niet tussen het gerechtelijk onderzoek fietsen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- M. Éric Jadot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la gare de Pepinster et des lignes SNCB 44 et 37" (n° 2387)

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison SNCB IR Liège-Aachen-Hauptbahnhof" (n° 2530)

- M. Éric Jadot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du point d'arrêt Verviers-Palais" (n° 2559)

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'opportunité d'une meilleure organisation de la liaison Welkenraedt - Liège-Jonfosse en début de journée" (n° 3018)

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Éric Jadot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van het station Pepinster en de spoorlijnen 44 en 37" (nr. 2387)

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

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

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

M. Jadot est absent pour cause de maladie.

21.01 **André Frédéric** (PS): Madame la ministre, la liaison SNCB IRq Liège-Aachen-Hauptbahnhof est destinée à assurer une relation transfrontalière autre que le TGV entre la Belgique et l'Allemagne pour le trafic régional (navetteurs, écoles, etc.) et assure aussi une seconde liaison horaire sur la ligne 37 (ligne de la Vesdre) pour amener la clientèle à l'heure des TGV à Liège.

Elle subit depuis sa création un handicap majeur, à savoir son cadencement toutes les deux heures seulement. Mais elle subit aussi en première ligne les suppressions nécessitées par les travaux sur la ligne 37. À titre d'exemple, madame la ministre, 44 trains de l'IRq ont été supprimés durant le mois de novembre entre Welkenraedt et Aix en raison des travaux. Un bus réquisitionné en dernière minute doit alors assurer le remplacement.

Ce 7 février, la première phase des travaux Olne-Pepinster devait prendre fin et devrait ramener de nouveau une certaine régularité à l'IRq pendant quelques mois. Toutefois, au cours du second semestre 2011, de nouveaux travaux sont prévus sur la ligne 37. Il importe que, pour cette nouvelle phase de travaux, on ne reproduise pas le schéma qui a prévalu en novembre avec la suppression de la partie transfrontalière de la

liaison. En effet, cette liaison IRq n'a de justification que si Aix est desservi. S'il faut assurer occasionnellement une suppression d'une partie du trajet de l'IRq pour des raisons de travaux, c'est entre Verviers et Liège qu'elle devrait s'envisager dans la mesure où, sur ce tronçon, existent d'autres liaisons.

La suppression du tronçon Welkenraedt-Aix s'apparente aux yeux de la clientèle à une volonté de faire mourir le caractère transfrontalier de la liaison pour ne pas assurer le remplacement du matériel spécifique requis en gare d'Aix.

Pourquoi ne pas utiliser la ligne 39 (Welkenraedt-Montzen) pour soulager la circulation des trains sur la L 37 pendant les travaux? En cas de retard, un dispositif pourrait s'envisager:

- l'IRq vers Aix circule jusqu'à Aix;
- l'IRq en provenance d'Aix circule jusque Verviers-Central où d'autres trains s'offrent aux voyageurs;
- l'IRq suivant part de Verviers-Central à l'horaire normal avec, si du matériel est disponible, un train de dédoublement depuis Liège jusque Verviers. De la sorte, la raison d'être majeure de l'IRq serait préservée.

Mme la ministre peut-elle me préciser si des dispositions ont déjà été prises concernant l'IRq pour les travaux prévus sur la ligne 37 durant le second semestre 2011?

21.02 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, chaque matin, de nombreux navetteurs, tant des étudiants que des personnes se rendant au travail, prennent le train L qui quitte Welkenraedt à 7 h 47 ou Verviers à 7 h 04 pour arriver à Liège-Jonfosse à 7 h 49. Il faudrait donc à ce train une heure et deux minutes pour effectuer la liaison entre Welkenraedt et Liège le matin, alors que d'autres trains L mettent plus ou moins quarante-huit minutes pour le reste de la journée. Cela s'explique par une immobilisation du train, durant une dizaine de minutes, en gare de Liège-Guillemins.

Il est dommageable que le train le plus emprunté de la journée soit celui qui mette le plus de temps à arriver à destination. Des dizaines d'usagers sont contrariés par cette situation qui fait perdre plus d'une heure la semaine aux voyageurs.

Madame la ministre, ma question est donc très simple: pouvons-nous résoudre ce problème en réduisant, par exemple, le temps d'immobilisation à la gare des Guillemins? Résoudre ce problème peut paraître futile mais aiderait certainement un bon nombre de nos concitoyens.

21.03 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, la première phase de travaux sur la ligne 37 de juin 2010 au 4 février 2011 a nécessité un tronçon à voie unique entre Olne et Pepinster. Pendant cette période de travaux, certains trains de la relation IRq Liège-Aachen ont été supprimés en temps réel suite à l'irrégularité des trains sur cette ligne. Une deuxième phase de travaux nécessitant également une réduction de la capacité par un tronçon à voie unique entre Olne et Pepinster (l'autre voie) sera mise en chantier de mi-août à mi-novembre 2011. Sur la base de l'expérience de la première phase des travaux, la SNCB et Infrabel ont minutieusement étudié le projet d'adaptation du service des trains pendant cette période afin de réduire autant que possible les désagréments pour la clientèle sur cette ligne.

Pour la liaison IRq Liège-Aachen, il est prévu de privilégier temporairement la desserte vers Aachen en limitant certains trains de la liaison Verviers-Central. D'autres mesures particulières sans impact important pour la clientèle seront prises pour garantir une plus grande régularité sur la ligne pendant les travaux. L'ensemble des modifications apportées au service des trains sera porté à la connaissance des voyageurs par tous les moyens mis en œuvre par Infrabel: les affiches Infos Travaux dans les gares, le site internet Railtime.be, le journal Métro ainsi que par la SNCB via le site SNCB.be et ses bureaux de renseignements et de vente.

Par ailleurs, vu que les conducteurs de Liège ne sont pas initiés à la ligne 39 Welkenraedt-Montzen, une ligne entièrement dédiée au trafic de marchandises, on ne peut envisager de détourner des trains vers cette ligne, d'autant que cela se ferait au détriment de la desserte de Verviers.

Infrabel et la SNCB insistent sur le fait que les mesures prises durant les travaux sont temporaires et que dès la fin de ceux-ci, la situation normale sera rétablie. En raison des travaux en cours sur la ligne 37 Verviers-Liège occasionnant une voie unique entre Olne et Pepinster, l'horaire du train L qui quitte Welkenraedt à 6 h 47 ou Verviers à 7 h 04 pour arriver à Liège-Jonfosse à 7 h 49 a dû être adapté en fonction des nombreux trains circulant sur cette ligne. De ce fait, ce train L arrive plus tôt à Liège-Guillemins et doit stationner le temps qu'il faut pour ne pas entraver la circulation d'autres trains non impliqués par les

travaux de la ligne 37 vers le centre ville.

Il pourra être remédié à la situation en décembre 2011 lorsque les travaux sur la ligne 37 seront terminés.

21.04 André Frédéric (PS): Madame la présidente, je voudrais remercier Mme la ministre pour le caractère complet de sa réponse.

Je note un élément de ses propos: on va tirer les conclusions de la première phase des travaux pour ne pas reproduire les mêmes désagréments. Mais je pense toutefois qu'il s'agit surtout d'un problème d'information majeur. Les gens qui se plaignent et qui se disent victimes sont des travailleurs en route vers la région liégeoise ou vers Aix. J'espère donc que les choses se passeront mieux à l'avenir que lors de la première phase des travaux, même si je comprends bien que des désagréments sont inévitables face à des travaux par ailleurs indispensables.

En ce qui concerne l'autre volet: la liaison internationale vers Aix, nous sommes allés nous rendre compte voici quelques mois de l'organisation de la mobilité autour d'Aix, avec votre collègue Melchior Wathelet. Un travail remarquable est accompli: il y a une "ligne de transfert de circulation" de la région liégeoise vers Aix. Le sentiment qu'on ressent en voyant le matériel mis en œuvre là-bas, c'est qu'on n'y a plus investi depuis une éternité. Et le sentiment des Vervétois, c'est qu'on veut aller vers la suppression de cette liaison transfrontalière, ce qui serait dommageable à nos yeux. Ce n'est pas certain mais nous en émettons l'hypothèse en constatant que c'est cette ligne-là qui est supprimée en priorité pour régler les problèmes. Mais le problème est dû à un sous-investissement. Vous pouvez demander à Melchior: on ne savait pas si on était dans un train ou dans un train fantôme, quand nous nous y sommes rendus. On se dit donc qu'il ne faudrait pas qu'à un moment donné, à terme, on casse cette liaison transfrontalière qui me semble essentielle en termes de mobilité. Ce n'est pas Mme Jadin qui dira le contraire!

21.05 Katrin Jadin (MR): Merci, madame la ministre, pour votre réponse. Dans l'ensemble, je rejoins mon collègue. Il est vrai que, le plus important, c'est que les usagers, qui sont les premiers à être vraiment dépendants du bon fonctionnement, de la bonne conduite et aussi de la sécurité du rail, soient informés au mieux. Je serais donc très heureuse si je pouvais également bénéficier de la réponse, afin d'informer à mon tour ceux qui m'ont sollicitée pour cette question.

21.06 Inge Vervotte, ministre: Je dirai encore à M. Frédéric que la liaison reste maintenue et que l'utilisation du matériel Desiro est à l'étude.

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

22 Samengevoegde vragen van

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

22 Questions jointes de

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

De **voorzitter**: Collega's, aangezien de heer Veys niet aanwezig is, vervalt zijn vraag.

22.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, op 28 januari, net het moment waarop we in de commissie-Buizingen van start gingen met de bespreking van de conclusies, kregen we het nieuws dat er een treinbotsing geweest was in Pepinster. Een IC-trein onderweg van Oostende naar Eupen botste op een stilstaande trein, die wachtte om het station van Pepinster binnen te rijden. Negen reizigers raakten daarbij lichtgewond en werden overgebracht naar het ziekenhuis voor onderzoek.

Omdat de trein naar Eupen net het station van Pepinster had verlaten, gebeurde de botsing aan lage snelheid, waardoor de gevolgen nog relatief beperkt bleven en een grotere ramp vermeden werd.

Volgens de eerste berichten zouden de laatste wagons van de trein naar Eupen zijn losgekomen en ontspoord aan een spoorwissel. De lokale pers maakte er melding van dat er met die wissel iets fout zou zijn en dat dat al lang geweten was. Het zou drie maanden tevoren doorgegeven zijn aan Infrabel, maar de wissel werd niet gerepareerd. De trein moest op een ander spoor rijden wegens vernieuwingswerken ter hoogte van Olne.

Kunt u meer vertellen over hoe het ongeval juist tot stand kwam? Is er zicht op de oorzaken van het ongeval? Welke maatregelen kunnen er genomen worden om dergelijke ongevallen in de toekomst te vermijden? Wie is nu eigenlijk dat ongeval aan het onderzoeken? Is dat de NMBS, Infrabel of de DVIS, het onafhankelijk onderzoeksorgaan? Zijn er al tussentijdse resultaten van het onderzoek bekend? Zo niet, wanneer worden de eerste resultaten van het onderzoek verwacht?

22.02 André Frédéric (PS): Madame la ministre, le mois dernier, il y a eu une collision entre deux trains à la gare de Pepinster - on vient de parler de cette ligne 37 qui se situe en plein dans cette région, la mienne -, collision qui, bien qu'impressionnante n'a fait que neufs blessés légers. Chose inexplicable: les deux derniers wagons se sont détachés du premier train Ostende-Eupen avec une centaine de passagers à l'arrêt dans la gare. Les deux wagons ont, à cause du dénivelé, percuté l'autre train Verviers-Liège avec 30 passagers, lui aussi à l'arrêt.

Une enquête a été ouverte afin de déterminer les circonstances exactes de la collision. Selon les premiers éléments, il semblerait que les deux dernières voitures du train IC Ostende-Eupen, qui circulait à contrevoie - M. Vandeput vient de le dire - à la suite des travaux de rénovation de voie à hauteur de Olne, ont déraillé en franchissant un aiguillage avant de percuter le train à destination de Liège-Palais qui était à l'arrêt.

Madame la ministre, êtes-vous en possession d'informations quant aux circonstances précises de cet accident? De plus - on en parlait lors de la question précédente -, les travaux actuels sur cette ligne engendrent déjà de nombreux désagréments pour les navetteurs; dès lors, ne conviendrait-il pas de revoir aussi l'organisation du trafic sur cette ligne pendant les travaux, tant pour améliorer la sécurité que la ponctualité?

22.03 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la ligne 37 Liège-Welkenraedt fait actuellement l'objet d'une modernisation en profondeur (rénovation des ouvrages d'art, de la voie, des quais et des gares, rectification du tracé, etc.) en vue de rendre cette ligne plus performante en termes de circulation, de temps de parcours plus réduits et de confort. Ces travaux très contraignants imposent une réduction de la capacité de la ligne entre Olne et Pepinster par un tronçon à voie unique.

La SNCB, en accord avec Infrabel, a tenu compte des implications que ces travaux engendraient sur les horaires et a adapté le service des trains sur la ligne 37 en conséquence. Elle a néanmoins veillé à maintenir autant que possible les services de base afin de ne pas trop pénaliser la clientèle. À la suite des difficultés rencontrées, la SNCB a pris des mesures complémentaires à partir du 15 décembre 2010 pour améliorer la régularité et ainsi réduire le désagrément pour la clientèle. La première phase des travaux s'est terminée le 4 février 2011.

Parallel met de onderzoeken van het gerecht en van het onderzoeksorgaan van de FOD Mobiliteit en Vervoer is er ook bij Infrabel en de NMBS nog altijd een onderzoek aan de gang. Zowel de omstandigheden als de oorzaken van het ongeval moeten nog worden opgehelderd in het licht van de verklaringen van de betrokkenen en van de materiële elementen op het terrein. Zowel de NMBS als Infrabel werken actief mee aan het gerechtelijk onderzoek en aan het onderzoek van het onderzoeksorgaan.

Zolang de oorzaken niet gekend zijn, kunnen er geen maatregelen worden genomen om in de toekomst een gelijkaardig ongeval te vermijden. Het onderzoek zal worden afgesloten wanneer op alle vragen een antwoord gevonden is.

Quelle que soit l'organisation du service des trains durant les travaux, celle-ci ne peut en aucun cas avoir un impact en matière de sécurité vu que la circulation est conditionnée par la signalisation. Le respect de la signalisation est toujours prioritaire sur le respect de l'horaire.

Uiteraard wens ik met betrekking tot de veiligheidsproblematiek ook te verwijzen naar de andere debatten en discussies die wij al hebben gehad. Het is een zaak die wij ernstig moeten nemen.

Wat ik in het Parlement wel al heb verklaard, is dat niet altijd de oorzaak bij de NMBS ligt. Omdat wij nu een aantal incidenten hebben gekend, waaronder natuurlijk ook het dramatische accident in Buizingen, is telkenmale de perceptie – laat het mij aldus formuleren – dat er telkenmale een fout bij Infrabel of de NMBS zou zijn. Zulks is echter iets wat altijd zal moeten worden bekeken in de onderzoeksorganen en in de gerechtelijke onderzoeken die lopende zijn.

Niettemin blijft de veiligheid de prioriteit. Algemene veiligheidsplannen, zoals ze in het Parlement zijn voorgesteld, staan hoog op de agenda van de NMBS-Groep.

22.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De heer Frédéric zal het nog diepgaander hebben gedaan, maar ook ik heb de lokale pers erop nageslagen. Ik ga volledig met u akkoord dat veiligheid de absolute, eerste prioriteit is. Waar ik desalniettemin mee blijf zitten, is dat door de betrokkene wordt aangehaald dat er iets fout zou zijn met de wissel en dat verkeerde stukken zouden zijn gebruikt.

Terwijl de NMBS anders heel snel is om allerhande zaken, zoals wanneer het over flauwvallende reizigers gaat, te communiceren, wordt hier zelfs niet verklaard dat er tijd nodig is om de zaak te onderzoeken en na te gaan of het al dan niet waar is. In voornoemde zin heeft ofwel Infrabel ofwel de NMBS een kans laten liggen om minstens helder te communiceren. Zij hebben de kans gemist om uit te leggen dat, wanneer zoiets gebeurt, er een onderzoek moet komen en dat het onderzoek zijn verloop moet kennen.

Mevrouw de minister, ik had vandaag niet van u verwacht – ik ben dus ook niet teleurgesteld – de concrete resultaten van het onderzoek te mogen horen. Daarentegen mag het publiek eens over de normale van zaken bij dergelijke ongevallen worden ingelicht.

22.05 Minister Inge Vervotte: Ik ben het helemaal eens met de interventie. Mijn ervaring bij zulke incidenten is ondertussen echter dat allerlei geruchten de ronde beginnen te doen. Wij stellen daarbij vast dat journalisten die van allerlei geruchten op de hoogte geraken, de geruchten ook aldus brengen. Daardoor worden zowel Infrabel, de NMBS of zelfs de minister gecontacteerd, om bevestiging te vragen van wat zij hebben gehoord.

Zulks is uiteraard bijzonder vervelend. Wij kunnen het ons immers niet permitteren om een uitspraak in de ene of de andere richting te doen, waardoor soms de indruk ontstaat dat wij zaken wensen achter te houden. Dat is echter, omdat wij de plicht hebben het onderzoek op een correcte manier te laten verlopen. Onze taak is in eerste instantie medewerking aan het onderzoek te verlenen in plaats van geruchten te ontkrachten of te bevestigen.

22.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, mag ik in dat geval de suggestie doen dat u vanuit uw departement een informatiecampagne opstart over de manier waarop een onderzoek bij een treinongeval verloopt? Misschien kan zulks het publiek enigszins geruststellen.

22.07 André Frédéric (PS): Je remercie Mme la ministre de sa réponse. Je crois qu'il faut aussi resituer le moment, à savoir la veille de la remise du rapport de la commission sur la Sécurité du rail. Comme les médias en parlent, il est normal que les gens s'inquiètent quand ils subissent un nouvel accident. Il s'en est quand même produit quelques-uns! Ce n'est pas rassurant pour les voyageurs. Et je peux le comprendre. Il conviendra de communiquer les conclusions de l'enquête.

Je ne cherche pas des responsables à clouer au pilori. Ce n'est pas toujours la SNCB ni Infrabel. Néanmoins, quand, dans une gare, deux wagons déraillent, à moins que ce ne soit le fruit d'un acte de malveillance (qui n'a pas été mis en évidence), on peut s'imaginer que ce soit à cause du conducteur ou d'une défectuosité du matériel. C'est donc évidemment la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel qui sera montrée du doigt, même si ce n'est pas un acte volontaire et que leurs préoccupations sécuritaires sont connues; ils les ont exprimées. Il reste qu'entre les intentions et les résultats concrets, on peut mieux faire!

22.08 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, zeker

voor het gedeelte dat ik nog heb kunnen meepikken.

Ik begrijp dat u moeilijk op het onderzoek kunt vooruitlopen. U wordt daarnaast wel met geruchten geconfronteerd, zolang het onderzoek niet is afgerond. Toch denk ik dat de NMBS naar zoveel mogelijk openheid moet streven en zoveel mogelijk informatie moet geven. Die moet uiteraard juist en gecontroleerd zijn.

Het onderzoek zal moeten uitwijzen of het veiligheidssysteem voldoende was, maar kunt u zeggen over welke veiligheidssystemen de twee betrokken treinen beschikten?

22.09 Minister **Inge Vervotte**: Ik mag geen uitspraken doen. Ik denk niet dat het een probleem is om te weten te komen of de treinen over een veiligheidssysteem beschikten. Dat stond er echter niet in en ik weet dat niet van buiten. Daar kan ik wel een antwoord op geven maar over al de rest mag ik geen uitspraken doen.

22.10 **Tanguy Veys** (VB): Er is nog een vraag die ik normaal zou gesteld hebben. Zijn er naar aanleiding van het incident specifieke nieuwe maatregelen genomen of afspraken gemaakt of wacht u ook daar het onderzoek af?

22.11 Minister **Inge Vervotte**: Er zijn altijd twee zaken. Enerzijds is er de veiligheid met de veiligheidsbewaking en de controle die men doet. Men heeft daarna natuurlijk het onderzoek dat lopende is. Het is echter niet zo dat men ondertussen niet het nodige doet om zijn verantwoordelijkheid te nemen om de veiligheid te waarborgen en te garanderen. Men heeft daar immers natuurlijk wel een aansprakelijkheid. Dat zijn twee zaken die met elkaar gelieerd zijn maar het is niet zo dat men niets onderneemt tot bij wijze van spreken het onderzoek een en ander uitwijst. Het grote verschil is dat men daar natuurlijk geen enkele uitspraak over mag doen omwille van het feit dat men dan het onderzoek zou beïnvloeden. Uiteraard neemt dit de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder en de operator inzake veiligheid niet weg. Zij nemen alle nodige maatregelen die zij denken te moeten nemen in die verantwoordelijkheid, los van het onderzoek. Als het onderzoek bepaalde zaken uitwijst zullen zij daar uiteraard in volgen.

22.12 **Tanguy Veys** (VB): Misschien nog een korte suggestie, inspelend op wat de heer Vandeput zegt. Het zou misschien niet slecht zijn om in deze commissie of in de bijzondere commissie Spoorveiligheid een uiteenzetting te krijgen over zo'n onderzoek. Vanaf wanneer gebeurt een onderzoek? Waarom duurt dat allemaal zo lang? Ik vermoed dat daar wel een verklaring voor zal zijn en dat zou dus een nuttige inbreng zijn.

De **voorzitter**: Dat is een vraag die u zult kunnen stellen naar aanleiding van de hoorzittingen inzake de stiptheid van de treinen.

22.13 Minister **Inge Vervotte**: Dat is een bevoegdheid van de heer Schouppe.

De **voorzitter**: Dan moet u de vraag indienen bij de heer Schouppe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

23.01 **Zoé Genot** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, de nombreuses personnes continuent à vivre dans la rue. Nous devons continuer à rendre le logement plus accessible, les infrastructures adéquates suffisantes, mais la réalité est là: des SDF sont en rue. Avec ce froid, ils recherchent des lieux en journée pour se réfugier, de préférence des endroits un peu chauffés, au passage leur permettant de recevoir quelques piécettes dont ils auront besoin pour se procurer certains repas ou pour accéder à des services de douche. C'est pourquoi ils trouvent refuge dans nos gares.

Ces derniers temps, il m'a été relaté à plusieurs reprises des altercations avec des SDF. Par exemple, en ce

fameux 24 janvier, à la gare Centrale, une dame qui dormait dans un coin a été réveillée brutalement par la police et des travailleurs de Securail pour être mise dehors. Un autre SDF a été emmené au poste; manifestement, il y a subi des brutalités.

Je suis assez étonnée de cette façon d'agir vis-à-vis des SDF qui s'abritent dans les gares.

Madame la ministre, quelle est la politique de la SNCB vis-à-vis des SDF dans les gares en journée? Quels incidents justifiaient la mobilisation de sept travailleurs pour jeter des SDF dehors?

Comme on le voit, les défis en matière de mobilité sont nombreux et nous pouvons nous étonner de ce déploiement de moyens à cette fin.

23.02 Inge Vervotte, ministre: Chère collègue, le Groupe SNCB participe activement aux différents projets relatifs au problème des sans-abri dans les gares, notamment au travers de l'initiative *Hope in station* à Bruxelles. Le Groupe SNCB a adopté la position suivante: les gares ne font en aucun cas partie du réseau d'accueil des sans-abri, mais une certaine tolérance quant à la présence de ceux-ci dans certaines gares durant les heures habituelles de fermeture est toutefois d'application en période de grand froid, moyennant le respect de certaines conditions.

En journée, les missions édictées par le Corporate Security Service s'articulent autour des axes suivants:

- La prévention et l'information. Les équipes de Securail assurent des rondes à caractère préventif. Elles informent les sans-abri des bons us et coutumes dans les gares. Si la situation le requiert, les agents de sécurité peuvent faire appel aux services médicaux ou sociaux compétents.

- Gestion des incidents. Chaque acteur de la sécurité (Securail, police locale, police fédérale) remplit ses prérogatives respectives en fonction de la nature des incidents et des infractions impliquant des sans-abri.

En date du 24 janvier dernier, les forces de l'ordre et une équipe de Securail ont invité plusieurs personnes à quitter les installations de la gare lors de la fermeture. En raison d'incidents qui s'étaient produits durant la journée, les services de police et de sécurité ont estimé que toutes les conditions nécessaires à la tolérance envers leur présence nocturne n'étaient pas remplies. Les infractions étaient les suivantes: entrave volontaire aux accès, chiens errants non muselés, souillure et dégradation des installations, consommation d'alcool, menaces à l'encontre du personnel. Elles ont été consignées dans des procès-verbaux rédigés par Securail et la police de Bruxelles-Capitale/Ixelles.

23.03 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, il importe que les grands principes que vous avez décrits comme une politique de tolérance, en particulier pendant l'hiver, soient respectés. Je suis un peu étonnée que vous nous disiez que la présence de ces personnes n'était pas tolérée pendant la nuit. Car il était 14 h 30. Des gens qui dormaient ont été délogés. Ils n'ont donc pas pu provoquer d'incident.

Des témoins ont d'ailleurs relaté cette attitude plus sévère. Peut-être certains SDF ont-ils posé problème, mais c'est toute la gare qui a été "nettoyée". Ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas de toit qu'ils doivent être traités comme des malfaiteurs et autres délinquants.

De **voorzitter**: Als men echt een siësta wil doen, moet men wel niet in een station gaan wonen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinvoorbijrijding op 31 januari 2011" (nr. 2444)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de classificatie van de seinvoorbijrijdingen" (nr. 2455)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding ter hoogte van het treinstation Brussel-Kapellekerk" (nr. 2463)

24 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal du 31 janvier 2011" (n° 2444)

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

24.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, hebt u meer uitleg over het incident in Brussel-Kapellekerk aangaande de seinvoorbijrijding? Wat was de classificatie daarvan?

24.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, op de vraag wat de oorzaak van het incident was, vermoed ik dat wij dat allemaal al weten.

Misschien kan de minister toelichten of er naar aanleiding van het incident treinreizigers op enigerlei wijze in gevaar zijn geweest.

Wat waren de gevolgen van de seinoverschrijding op het vlak van vertragingen?

Is de minister van oordeel dat de procedure waar bij een seinoverschrijding de bestuurder vervangen wordt, niet voor ernstige vertraging kan zorgen op het spoorwegnet? Vandaar mijn vraag naar de evaluatie van de procedure waar bij een dergelijk incident de treinbestuurder wordt vervangen, wat natuurlijk ernstige gevolgen heeft inzake vertraging, zeker op belangrijke lijnen. Zijn er geen andere maatregelen mogelijk met in sommige gevallen toch minder drastische gevolgen?

24.03 Minister Inge Vervotte: Infrabel is nog bezig met het onderzoek. Zowel de omstandigheden als de oorzaken van het ongeval moeten nog worden opgehelderd in het licht van de verklaringen van de betrokkenen en de materiële elementen op het terrein.

De seinvoorbijrijding heeft de reizigers op geen enkel moment in gevaar gebracht. Het incident in Brussel-Kapellekerk is een seinvoorbijrijding zonder verdere gevolgen, waarbij het eerste gevaarlijke punt niet werd bereikt.

Als gevolg van de seinvoorbijrijding op 31 januari 2011 werden negen treinen op hun volledige traject afgeschaft en vierendertig op een deel van hun traject.

Tweehonderd zevenentwintig reizigerstreinen liepen samen 3 523 minuten vertraging op. De procedure om een bestuurder na een seinvoorbijrijding te vervangen, is een preventieve veiligheidsmaatregel die wordt opgelegd door het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot aanneming van een bestek voor het veiligheidspersoneel, onder de verantwoordelijkheid van staatssecretaris van Mobiliteit Schouppe.

De wettelijke indeling van de seinvoorbijrijdingen is bepaald in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag. In bijlage 5, punt 7 worden de volgende seinvoorbijrijdingen onderscheiden: seinvoorbijrijding door ontijdig dichtzetten van het sein, door ontijdig dichtvallen van het sein en ten gevolge van andere oorzaken.

In haar analyse en rapporteringssysteem registreert Infrabel naast de eventuele gevolgen van het incident ook of het eerste gevaarlijke punt al of niet werd bereikt. In de rapporten van Infrabel en de NMBS wordt ook weergegeven wat de afstand van de seinoverschrijdingen was.

24.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

24.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 2502 en 2503 van de heer Uytersprot worden omgezet in schriftelijke vragen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.14 heures.*