



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

03-05-2011

Après-midi

Dinsdag

03-05-2011

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Tanguy Veys au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les conséquences budgétaires des prix ciseaux de Belgacom" (n° 2422)

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

Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de trois bureaux de poste à Liège" (n° 3046)

Orateurs: **Linda Musin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle organisation du tri postal" (n° 3222)

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

Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes informatiques lors de la délivrance d'un titre de transport à la SNCB" (n° 3224)

Orateurs: **Linda Musin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'internet dans les trains" (n° 3226)

Orateurs: **Peter Dedecker, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Joseph George à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 3264)

Orateurs: **Joseph George, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les plaintes concernant les envois recommandés" (n° 3406)

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

Question de M. Joseph George à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

INHOUD

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de budgettaire gevolgen van de wurgprijzen van Belgacom" (nr. 2422)

Sprekers: **Tanguy Veys, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van drie postkantoren te Luik" (nr. 3046)

Sprekers: **Linda Musin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe organisatie van de postsortering" (nr. 3222)

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

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de computerpannes bij het afgeven van vervoerbewijzen bij de NMBS" (nr. 3224)

Sprekers: **Linda Musin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "internet op de trein" (nr. 3226)

Sprekers: **Peter Dedecker, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 3264)

Sprekers: **Joseph George, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de klachten over aangetekende zendingen" (nr. 3406)

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

Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Ambtenarenzaken en

sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 3264) (continuation)

Orateurs: **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, **Joseph George**

Question de M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'engagement de consultants par ICTRA" (n° 3443)

Orateurs: **Damien Thiéry**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 3448)

Orateurs: **Valérie De Bue**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grue qui s'est renversée sur la voie ferrée à Wambeek" (n° 3449)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident impliquant une grue sur la ligne 50A" (n° 3574)

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

Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'attention accordée aux chaînes destinées à l'information régionale par Belgacom" (n° 3472)

Orateurs: **Linda Musin**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de l'opérateur SNCB au programme 'Next Station'" (n° 3469)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le congrès 'Next Station' à Bruxelles" (n° 3577)

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

Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'obligation des personnes handicapées réclamant une assistance d'annoncer leur voyage auprès de la SNCB et l'accessibilité des gares" (n° 3578)

Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 3264) (voortzetting)

Sprekers: **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, **Joseph George**

Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanstelling van consultants door ICTRA" (nr. 3443)

Sprekers: **Damien Thiéry**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 3448)

Sprekers: **Valérie De Bue**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kraan die op de sporen belandde in Wambeek" (nr. 3449)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval met een kraan op de lijn 50A" (nr. 3574)

Sprekers: **Tanguy Veys**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verwaarlozing van de regionale nieuwszenders door Belgacom" (nr. 3472)

Sprekers: **Linda Musin**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de NMBS-operator aan het programma 'Next Station'" (nr. 3469)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het congres 'Next Station' te Brussel" (nr. 3577)

Sprekers: **David Geerts**, **Tanguy Veys**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verplichting voor personen met een handicap die assistentie behoeven om hun reis bij de NMBS aan te kondigen en de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van de

<i>Orateurs:</i> David Geerts, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		stations" (nr. 3578) <i>Sprekers:</i> David Geerts, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3659)	32	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bermbranden op spoortrajecten" (nr. 3659)	32
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3766)	32	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorwegbermbranden" (nr. 3766)	32
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rehaussement du quai de la gare de Adinkerke" (n° 3680)	34	Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de perronverhoging van het station van Adinkerke" (nr. 3680)	34
<i>Orateurs:</i> Ann Vanheste, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Ann Vanheste, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les 500 hauts fonctionnaires de la SNCB qui ont reçu un iPad et/ou un iPhone" (n° 3705)	35	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "500 topfunctionarissen bij de NMBS die een iPad en/of iPhone ontvingen" (nr. 3705)	35
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rayonnements éventuellement nocifs pour les conducteurs de train des systèmes TBL1+ et ETCS" (n° 3707)	36	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eventuele schadelijke straling van TBL1+ en ETCS voor treinbestuurders" (nr. 3707)	36
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	
Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les risques de sécurité que comportent les cabines à haute tension sur les rames" (n° 3708)	38	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsrisico's bij hoogspanningscabines op treinstellen" (nr. 3708)	38
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	

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

du

MARDI 3 MAI 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 3 MEI 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.02 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.02 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de budgettaire gevolgen van de wurgprijzen van Belgacom" (nr. 2422)

01 Question de M. Tanguy Veys au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les conséquences budgétaires des prix ciseaux de Belgacom" (n° 2422)

01.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister,(...) werd ingediend. Met enige goedheid is ze alsnog op uw bureau beland.

In 2003 trokken Mobistar en Base naar de rechtbank van koophandel met een eis tot schadevergoeding wegens – ik citeer de media – “wurgprijzen”. Zij hekelden dat Proximus – in deze natuurlijk Belgacom – erg lage tarieven aan zijn klanten aanrekent om naar andere Proximusabonnees te bellen, zijnde de zogenaamde retailtarieven, terwijl hij als dominante partij zijn concurrenten hoge tarieven aanrekent om hun oproepen op zijn net af te handelen, zijnde de terminatietarieven.

De rechtbank stelde toen experts aan die zich moesten buigen over de genoemde wurgprijzen en de schade die eruit voortvloeit. Een eerste expertenverslag raamde de schade voor Base en Mobistar op 1,18 miljard euro en mogelijk zelfs op 1,53 miljard euro. Verhoogd met gederfde intresten, loopt voornoemd bedrag tot 1,7 miljard euro op.

Op 10 december 2010 legden de experts een tweede verslag voor. De experts raamden de impact voor de periode 1999 tot 2004 nu al op 1,84 miljard euro.

De definitieve uitspraak zou volgens Mobistar en Base tegen 15 april 2011 volgen. Voormelde datum is ondertussen al voorbij. De uitspraak kan een aanzienlijke impact hebben op de dividenden die Belgacom uitkeert. De Staat is namelijk hoofdaandeelhouder van de ex-RTT, waardoor de kwestie de opmaak van de begroting dus beïnvloedt.

Wij hebben hier vandaag het geluk gehad de begroting te mogen

01.01 Tanguy Veys (VB): En 2003, Mobistar et Base ont lancé contre Proximus une procédure en dommages et intérêts auprès du tribunal de commerce, accusant Proximus – donc Belgacom – de facturer des prix prohibitifs pour la terminaison des appels de concurrents sur le réseau Proximus.

Des experts désignés par le tribunal ont évalué le montant du préjudice pour Base et Mobistar à 1,18 milliard d'euros. Dans un deuxième rapport du 10 décembre 2010, le préjudice a déjà été estimé à 1,84 milliard. Le jugement définitif, qui était attendu pour le 15 avril 2011, pourrait avoir un impact substantiel sur les dividendes de Belgacom et, partant, sur le budget 2011, l'État étant l'actionnaire principal de Belgacom.

Les conséquences du jugement dans ce procès ont-elles été prises en compte lors de la confection du budget? La ministre partage-t-elle les critiques de Mobistar et de Base? Quelle somme Belgacom

goedkeuren. Omdat ik ter zake geen enkele verwijzing naar voorgaand verhaal heb gehoord, had ik vandaag graag de minister over het dossier gevat.

doit-il prévoir pour le paiement d'éventuels dommages et intérêts?

Ten eerste, mevrouw de minister, hebt u bij de opmaak van de begroting 2011 uw collega's erop gewezen dat met de genoemde uitspraak van de rechtbank van koophandel rekening moet worden gehouden? Zo ja, op welke wijze hebt u dat gedaan en voor welk bedrag? Zo nee, waarom hebt u dat niet gedaan?

Ten tweede, deelt u de kritiek van Mobistar en Base en de visie van de experts op de wurgprijzen voor Mobistar en Base? Zo ja, in welke zin deelt u hun mening? Welke maatregelen werden getroffen? Zo nee, waarom deelt u hun mening niet?

Tot slot, hoeveel euro moet Belgacom volgens u opzijzetten in het kader van de uitspraak van de rechtbank van koophandel? Waarop baseert u zich voor het bepalen van dit bedrag?

01.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, uw vragen betreffen een lopende rechtszaak bij de rechtbank van koophandel. Ik moet u niet uitleggen dat ik hierop met de grootste voorzichtigheid moet antwoorden. Ik wens de rechtsgang niet te beïnvloeden, zoals u weet. Niet alleen wens ik deze rechtszaak niet te beïnvloeden, maar daarenboven is Belgacom ook een beursgenoteerd bedrijf, dus de communicatie daaromtrent is niet neutraal.

Dit gezegd zijnde, volgens de mij vandaag beschikbare informatie heeft deze lopende rechtszaak geen invloed op de begroting en is er bijgevolg in de huidige stand van zaken ook geen reden om de hypothesen waarop de begroting van 2011 werden gebouwd, te wijzigen. Het is niet mijn opdracht als minister bevoegd voor overheidsbedrijven om tussen te komen in het provisioneringsbeleid van een autonoom overheidsbedrijf zoals Belgacom, dat bovendien beursgenoteerd is. Dit beleid wordt uitgestippeld door de daartoe bevoegde organen van Belgacom die daarbij uiteraard wel – daar waken wij wel over – de wettelijke regels en principes van deugdelijk bestuur moeten naleven.

Overeenkomstig de op Belgacom toepasselijke financiële normen die op een doeltreffende en regelmatige wijze worden gecontroleerd door de revisoren, worden de claims en de gerechtelijke procedures waar vereist ook bekendgemaakt. Zoals aangegeven in zijn jaarverslag, streeft Belgacom naar een transparante en consistente communicatie met de Belgische alsook de internationale investeringswereld. Met betrekking tot deze zaak wens ik dan ook te verwijzen naar de communicatie van Belgacom ter zake, in het bijzonder de persberichten van Belgacom van 5 oktober 2009 en recent nog van 13 december 2010.

Steunend op voornoemde informatie onthoud ik vooral dat van een definitieve uitspraak op 15 april zoals vermeld in uw vraag, geenszins sprake is.

Het persbericht van 5 oktober 2009 dat over het eerste voorlopige expertenverslag ging, heb ik vermeld in mijn antwoord van 19 oktober 2010 op de vragen van de heer Jan Jambon en ik zal hier bijgevolg

01.02 Inge Vervotte, ministre: Je ne puis répondre qu'avec prudence étant donné que cette question concerne une action juridique en cours et que Belgacom est une société cotée en bourse.

En ce qui concerne les provisions, Belgacom s'en tient aux règles. Ce procès n'ayant aucune incidence budgétaire, il n'y a aucune raison de procéder à un ajustement budgétaire. Un ministre n'a pas pour tâche d'intervenir dans la stratégie d'une entreprise publique autonome en matière de provisions. Nous veillons bien entendu à ce que Belgacom respecte les principes de bonne administration. Les revendications et procédures juridiques sont annoncées lorsque les normes financières applicables à Belgacom l'exigent.

Pour cette affaire, je renvoie aux communiqués de presse de Belgacom du 5 octobre 2009 et du 13 décembre 2010. Aucun jugement définitif n'était attendu pour le 15 avril.

En ce qui concerne les informations relatives au communiqué de presse du 5 octobre concernant le premier rapport provisoire des experts, je vous renvoie à ma réponse à une

niet op terugkomen: ik verwijs naar het antwoord daar gegeven.

Het persbericht van 13 december 2010 dat over het tweede voorlopige expertenverslag gaat, bevestigt eigenlijk hetzelfde, met name dat Belgacom de visie van de experts niet deelt en deze ook zal blijven aanvechten. Het betreft namelijk, zoals u weet, een voorlopig verslag in het kader van een aansprakelijkheidsvordering. Er zal, indien een eventuele fout en een eventuele schade vaststaan, ook nog moeten worden aangetoond dat er tussen beide een oorzakelijk verband bestaat. Dit is een zaak waarover uiteindelijk de rechtbank van koophandel, maar niet de experts, een uitspraak zal doen.

Samengevat kan ik zeggen dat er ter zake nog wel enig woord en wederwoord zal worden uitgewisseld. Wat de provisie betreft is het evident dat Belgacom zich moet houden aan de regels ter zake en dat ook doet. In de huidige stand van zaken en op basis van de beschikbare informatie is er dus volgens ons geen enkele impact op de begroting van 2011.

01.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik begrijp dat u enige voorzichtigheid aan de dag moet leggen gelet op de lopende juridische procedure. Ik denk echter dat u, in uw hoedanigheid van minister, een bepaalde houding tegenover Belgacom zou kunnen innemen of Belgacom in een bepaalde positie positief zou kunnen beïnvloeden omtrent die zogenaamde wurgprijzen. Er zou in de toekomst sowieso kunnen worden tegemoet gekomen aan de kritiek van andere operatoren zoals Mobistar en Base.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de trois bureaux de poste à Liège" (n° 3046)

02 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van drie postkantoren te Luik" (nr. 3046)

02.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, ma question initiale portait sur la suppression de trois bureaux de poste à Liège. Son objet principal était d'empêcher ces fermetures, qui ont eu lieu entre-temps. En 2005, on comptait 35 bureaux de poste sur le territoire de Liège. En 2011, il en reste 8, dont 5 au centre-ville. Les habitants la rue de la Régence et de Saint-Gilles se trouvent à une distance raisonnable d'autres bureaux de poste, mais pour les habitants du quartier Sainte-Marguerite, cette fermeture pose un réel problème. Les personnes - valides et moins valides - doivent parcourir un kilomètre supplémentaire pour accéder à un bureau de poste.

J'insiste sur le fait que ce quartier compte 16 000 habitants. Nombreux sont ceux qui considèrent cette fermeture comme inacceptable et qui pensent que le service public ne remplit pas sa mission. Je voudrais me faire le porte-parole de cette communauté de 16 000 personnes qui a besoin de ce bureau de poste.

Quelles solutions sont-elles proposées par bpost afin que ces habitants disposent tout de même d'un service postal minimum et correct? Quels engagements prendra bpost? J'espère que la ville ne devra pas, une nouvelle fois, prendre ce service en charge. L'on sait par ailleurs que les résultats financiers de bpost ne sont pas mauvais.

question y relative de M. Jambon. Dans le communiqué de presse du 13 décembre 2010 sur le deuxième rapport des experts, Belgacom confirme qu'il continuera à attaquer la vision développée par les experts. En définitive, il reviendra au tribunal de commerce compétent de juger si une erreur a été commise, si un dommage a été subi et si un lien de causalité peut être établi entre les deux.

01.03 Tanguy Veys (VB): Je comprends que la ministre fasse preuve de prudence étant donné la procédure juridique en cours mais elle pourrait quand même prendre position par rapport à Belgacom.

02.01 Linda Musin (PS): In 2005 waren er 35 postkantoren in Luik. In 2011 blijven er nog acht over. In bepaalde wijken vormt de sluiting van het postkantoor een groot probleem voor de bewoners. In de wijk Sainte-Marguerite, waar toch 16 000 mensen wonen, vinden velen dat de overheid tekortschiet in haar opdracht van openbare dienst.

Welke oplossingen stelt bpost voor om deze klanten toch een goede dienstverlening aan te bieden?

Comment l'entreprise publique maintiendra-t-elle le service qu'il lui incombe de rendre?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Je n'ai aucune information sur une commune devant prendre cela en charge. Le contexte dans lequel s'inscrit la décision de bpost de fermer les bureaux de poste de Saint-Séverin, Saint-Gilles et Cour des Palais a déjà fait l'objet d'explications détaillées. La quasi-totalité des bureaux dont la fermeture a été annoncée il y a quelques années déjà ont été fermés et de nombreux Points Poste ont été ouverts. Fin 2010, le réseau de points de vente de bpost était constitué de 690 bureaux de poste et de 704 Points Poste, soit près de 1 400 points de service postal. C'est 100 de plus que prévu dans le contrat de gestion. Je signale que le nombre total d'heures d'ouverture des points de service postal a ainsi été augmenté de plus de 40 %. En outre, la satisfaction des clients, particuliers et professionnels confondus, s'élève à 85 % pour les bureaux de poste en 2010, ce qui est 4 % de mieux qu'en 2009.

J'en viens à vos questions sur la situation à Liège. bpost a estimé qu'un réseau constitué de huit bureaux de poste dont plusieurs ont fait l'objet d'importants travaux de modernisation et d'une trentaine de Points Poste suffisait pour répondre aux besoins des clients. Pour rappel, les Points Poste offrent des produits postaux qui constituent environ 90 % des activités d'un bureau de poste. Dans un Point Poste, hormis la possibilité d'effectuer des versements pour le paiement de factures inférieures à 300 euros et pour les clients de la Banque de la Poste de déposer des bulletins de virement, seuls les services et produits de bancassurance ne sont pas disponibles.

La fermeture du bureau de poste de Saint-Séverin a été annoncée en 2007 et a été postposée à diverses reprises dans l'attente de l'ouverture d'un ou de plusieurs Points Poste à proximité. Compte tenu de l'existence de Points Poste et bureaux de poste situés à une distance raisonnable de ce quartier et du fait que le bureau de poste de Liège-Perron situé à proximité est totalement modernisé depuis la mi-mars, bpost a décidé de fermer le bureau de poste de Saint-Séverin le 28 mars dernier. Cette décision de bpost respecte les termes du contrat de gestion.

Enfin, la réorganisation n'a pas entraîné de perte d'emploi. Le personnel des bureaux concernés a été réaffecté dans d'autres bureaux de la région parmi lesquels Liège-Perron et le nouveau bureau du boulevard d'Avroy dont la réouverture est programmée ce 9 mai: quatre guichets au lieu de deux opérationnels actuellement.

02.03 Linda Musin (PS): Madame la ministre, j'entends bien votre réponse. Mais précisément, plus d'un kilomètre sépare Sainte-Marguerite du bureau de poste de Liège-Perron, sis place du marché. Effectivement, nous avons déjà parlé de ce bureau de Sainte-Marguerite, car en 2007, les habitants avaient déjà réussi à faire postposer cette fermeture, tellement ce quartier très dense nécessite la présence d'un bureau de poste offrant la totalité des opérations. En fait, le bureau de poste étant très éloigné (Liège-Perron), la ville est en passe de devoir prendre en charge un bureau de poste et de vraiment financer et aider, car ce quartier en a réellement besoin.

J'entends bien vos propos concernant les 29 Points Poste, Liège-Perron, etc., il n'en demeure pas moins que la situation de cette

02.02 Minister Inge Vervotte: De beslissing van bpost om de postkantoren van Saint-Séverin, Saint-Gilles en Cour des Palais te sluiten werd reeds uitvoerig toegelicht. Er werden tal van PostPunten geopend. Eind 2010 bestond het netwerk van bpost uit 690 postkantoren en 704 PostPunten. Dat zijn in totaal bijna 1 400 servicepunten, 100 meer dan in het beheerscontract werd vastgelegd. De totale openingstijd werd met meer dan 40 procent verhoogd. Bovendien bedroeg de tevredenheidsgraad van het cliënteel over de postkantoren in 2010 85 procent, een verbetering van 4 procent ten opzichte van 2009.

Wat Luik betreft, was bpost van oordeel dat een netwerk van acht postkantoren en een dertigtal PostPunten volstond. Ik wil eraan herinneren dat de door de PostPunten aangeboden postproducten ongeveer 90 procent van de activiteiten van een postkantoor vertegenwoordigen.

02.03 Linda Musin (PS): De wijk Sainte-Marguerite ligt op meer dan een kilometer van het postkantoor Liège-Perron. We hebben het inderdaad al over die sluitingen gehad, maar die zeer dichtbevolkte wijk heeft nood aan een postkantoor dat de hele waaier van postdiensten aanbiedt. De stad Luik zal een oplossing voor dat probleem moeten vinden, want die wijk heeft echt wel een postkantoor nodig. Het is precies

antenne à Sainte-Marguerite pose un réel problème à la population et que la ville de Liège est en passe de devoir prendre le problème en charge, afin d'être assurée qu'un service de qualité y soit dispensé. C'est plus que nécessaire. C'est la raison pour laquelle je me permettais d'insister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe organisatie van de postsortering" (nr. 3222)

03 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle organisation du tri postal" (n° 3222)

03.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb ook een vraag over bpost en heel concreet over de herstructurering, de reorganisatie van de postsorteeractiviteiten, waarbij zoals bekend vijf bestaande sorteercentra in de grootsteden zullen uitgroeien tot industriële mailcentra en er daarnaast nog ongeveer 60 nieuwe mailcentra worden behouden.

Ik weet dat wij eind maart een hoorzitting hebben gehad met de heer Thijs hierover. Mijn vraag werd begin maart ingediend. Daarom zal ik mij beperken tot de elementen die toen niet aan bod zijn gekomen of waarop ik geen antwoord heb gekregen.

Ten eerste, ik neem aan dat bpost zo'n herstructurering niet zomaar doet, zij hebben wellicht berekend welke financiële en tijdsbesparing kan worden gerealiseerd door aanpassing van het postsorteermodel. Kan daarop een bedrag worden geplakt? Heeft bpost daarvoor een bedrag, een winst, een besparing opgesteld?

03.02 Minister Inge Vervotte: Ik kan alleen antwoorden op de vragen die u gesteld hebt.

03.03 Bert Maertens (N-VA): Ik stel geen nieuwe vragen, ze staan letterlijk in de tekst, voor alle duidelijkheid.

Ten tweede, het gaat om de investeringen in gebouwen die uitgebreid moeten worden. We weten dat er bijvoorbeeld in Brussel een nieuw gebouw komt en dat er elders een uitbreiding nodig zal zijn. Welke investeringen staan daar tegenover? Hebt u daar al concrete plannen voor of heeft bpost daar concrete plannen voor? Kunt u daar de investeringen tegenover zetten?

Ten derde, er moet heel wat personeel verhuizen van werkplaats, naar een lokaal postkantoor of een regionaal distributiecentrum of postsorteercentrum. Wat zal er gebeuren met het personeel dat niet overgeplaatst wenst te worden? Ik heb immers van de heer Thijs begrepen dat het vooral een zaak van vrijwillige overplaatsing is.

Ten vierde, zal bpost de overgeplaatste personeelsleden compenseren als er een grotere woon-werkafstand is? Is daar een extra compensatie voor?

Tot slot, in welke mate zullen de uitreikingsrondes van de postbodes door de nieuwe sorteerorganisatie langer worden qua afstand en duur? Ik heb tijdens de hoorzitting begrepen dat men als postbode

om die reden dat ik zo vrij ben hier bij u op aan te dringen.

03.01 Bert Maertens (N-VA): Les activités de tri postal de bpost vont être réorganisées: les 5 centres de tri deviendront des mail centers industriels, tandis qu'une soixantaine de petits mail centers seront maintenus.

Quelles économies en temps et en argent pourront ainsi être réalisées?

03.03 Bert Maertens (N-VA): Les centres de tri doivent-ils être développés? Quel investissement cela supposerait-il? Qu'advient-il du personnel qui ne souhaite pas être transféré? Les membres du personnel déplacés recevront-ils une compensation si leur lieu de travail est plus éloigné? Les tournées seront-elles plus longues?

niet alleen vanuit de 16 mailcentra zal vertrekken maar ook vanuit de lokale depots. In welke mate zal het feit dat de mensen die vanuit de mailcentra, die op een verdere locatie liggen, moeten vertrekken gevolgen hebben voor de uitreizingsrondes?

De **voorzitter**: Mijnheer Maertens, voor alle duidelijkheid, ik neem aan dat uw vraag ingediend was vóór de hoorzittingen. U hebt tijdens de hoorzittingen echter wel uitvoerig het woord kunnen nemen. Bij mijn weten hebt u daar van de heer Thijs een zeer deskundige uitleg gekregen.

03.04 Bert Maertens (N-VA): Daarom heb ik de helft van de vragen weggelaten.

De **voorzitter**: U haalt nu al elementen aan uit de antwoorden van de heer Thijs.

03.05 Bert Maertens (N-VA): Neen, de vragen staan hier allemaal letterlijk in.

03.06 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, het is ook mijn bemerking dat deze vragen reeds uitvoerig aan bod zijn gekomen. Ik herhaal wat de heer Thijs heeft gezegd.

De centralisering en de maximale automatisering van de sortering tot op het niveau van de uitreizingsronde en in de loopvolgorde van de uitreizingsronde, de voorbereiding van de uitreiking in de sorteercentra en de vooropgezette daling van de postvolumes zal uiteindelijk een vermindering van het aantal FTE's mogelijk maken met 6 300 eenheden, uitsluitend door natuurlijke afvloeiing.

Op de huidige sites van de sorteercentra is voldoende ruimte om de gebouwen aan te passen en ze eventueel uit te breiden aan hun nieuwe taak in de mailorganisatie. Enkel voor het sorteercentrum van Brussel is een nieuw gebouw op een nieuwe site nodig. Voor de aanpassing van deze sorteercentra en hun nieuwe functie wordt in een periode tot 2015 in een investering voorzien van 180 miljoen euro.

De geplande reorganisatie betekent inderdaad dat heel wat personeelsleden een nieuwe functie zullen moeten opnemen in een sorteercentrum of een mailcentrum. Anderzijds zullen heel wat personeelsleden de uitreiking beginnen in de plaatselijke depots die mogelijk dicht bij de woonplaats zijn gelegen dan het uitreizingskantoor vanwaar de ronde nu wordt aangevat.

De precieze procedure en modaliteiten voor de overplaatsing, de opleiding en de begeleiding voor nieuwe functies en eventueel aangepaste maatregelen voor het woon-werkverkeer zijn voorwerp van overleg tussen bedrijf en vakbonden. De details zijn nu nog niet bekend. Men zit wel constructief rond de tafel. Er wordt vooruitgang geboekt.

De invoering van de automatische sortering op ronde en in volgorde van de ronde en de centralisering van de voorbereidingsactiviteiten hebben inderdaad tot gevolg dat er veel langer kan worden uitgereikt. Terwijl vroeger de uitreiking een derde van de werkdag in beslag nam is dat vandaag de helft. Dat zal verder oplopen. De keuze van het vervoermiddel zal zoals nu gebeuren in functie van volumes, afstand en geografische kenmerken van het terrein.

03.06 Inge Vervotte, ministre: Selon bpost, cette réorganisation et la baisse escomptée des volumes postaux devraient se traduire par une réduction de 6 300 emplois à temps plein grâce aux départs naturels. Seul le centre de tri de Bruxelles nécessite un nouveau bâtiment sur un nouveau site. Un budget de 180 millions d'euros sera affecté à la transformation des centres de tri jusqu'en 2015.

De nombreux membres du personnel seront appelés à exercer une nouvelle fonction dans un mail center, tandis que d'autres assureront la distribution dans un des dépôts locaux, éventuellement plus proches de leur domicile. bpost mène des négociations constructives avec les syndicats concernant les conditions précises de transfert, de formation et d'accompagnement pour les nouvelles fonctions et les mesures appropriées à prendre concernant les navettes entre le lieu de travail et le domicile.

L'introduction du tri automatique et la centralisation des activités de préparation des tournées devraient permettre de libérer plus de temps pour les tournées proprement dites. Le choix du moyen de transport se fera en fonction des volumes, de la distance, des caractéristiques géographiques du

Daarnaast is er de permanente bekommernis om het energieverbruik te beperken en de CO₂-uitstoot te verminderen, gebruik makend van elektrische fietsen en het onderzoek naar de inzet van hybride of elektrische bestelwagens. Vele postbodes zullen de uitreiking overigens kunnen beginnen vanuit een lokaal depot.

terrain et de la limitation de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂.

03.07 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor het antwoord. Op een aantal vragen waarop ik toen geen antwoord had gekregen, heb ik nu wel een antwoord. Dat was de bedoeling.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes informatiques lors de la délivrance d'un titre de transport à la SNCB" (n° 3224)

04 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de computerpannes bij het afgeven van vervoerbewijzen bij de NMBS" (nr. 3224)

04.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, le jeudi 3 mars 2011, les voyageurs se présentant aux guichets de certaines gares, notamment de la gare des Guillemins à Liège, n'ont pu acheter leur titre de transport à cause d'une panne générale du système informatique. Les guichetiers leur ont remis un document timbré C853 "Impossibilité de vente" stipulant: "Nous vous invitons à le présenter aujourd'hui – avant l'embarquement – au personnel d'accompagnement des trains: ce dernier vous confectionnera un billet au tarif normal".

04.01 Linda Musin (PS): Op 3 maart jongstleden deed zich aan de loketten van een aantal stations een computerpanne voor. De reizigers werd een document overhandigd dat ze in de trein aan de treinbegeleiders moesten voorleggen om een vervoerbewijs te kunnen kopen tegen het normale tarief.

Cette procédure a dérouté les voyageurs qui utilisent habituellement des cartes bancaires et qui, par facilité ou par sécurité, abandonnent l'usage de l'argent liquide. Ils sont donc dans l'incertitude: comment vont-ils payer le ticket délivré dans le train? Et ce, d'autant plus qu'interrogé à ce sujet, le guichetier répond: "Vous verrez bien ce que l'accompagnateur dira". Durant le voyage, probablement en raison de la multitude de billets à délivrer dans le train, aucun accompagnateur ne s'est présenté et le voyageur n'a donc pas pu payer le transport. C'est évidemment une perte sèche pour les finances de la SNCB.

Deze procedure deed heel wat vragen rijzen bij de reizigers die normaal gezien met een bankkaart betalen. Tijdens de treinrit kreeg de reiziger echter geen treinbegeleider te zien – wellicht omdat die zoveel vervoerbewijzen moest uitreiken – en kon hij de rit dus niet betalen.

Madame la ministre, est-il possible qu'un voyageur dépourvu d'argent liquide, mais titulaire d'une carte bancaire, puisse utiliser cette dernière pour payer le billet auprès de l'accompagnateur? Dans le cas d'une panne informatique générale, un accompagnateur a-t-il matériellement le temps de s'acquitter de la tâche de perception auprès de tous les voyageurs, et ce tout particulièrement durant les heures de pointe? À quel montant estime-t-on la perte de recettes de la SNCB durant cette journée du 3 mars 2011? Enfin, quelles mesures la SNCB pourrait-elle prendre pour réagir à pareille situation et réduire ainsi les pertes financières engendrées?

Kan men een bankkaart gebruiken om een treinkaartje te kopen bij de treinbegeleider? Heeft een treinbegeleider wel de nodige tijd om alle reizigers te bedienen wanneer er zich een algemene computerpanne voordoet? Hoeveel inkomsten is de NMBS op 3 maart 2011 misgelopen? Welke maatregelen zou de NMBS kunnen nemen om dit euvel te verhelpen?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, chère collègue, il est exact que, suite à une panne informatique, la vente a été rendue impossible aux guichets des gares, le jeudi 3 mars 2011 jusqu'à 09 h 30.

04.02 Minister Inge Vervotte: De NMBS deelt me mee dat dergelijke storingen slechts uiterst zelden voorkomen.

La SNCB m'a fait savoir que ce genre de perturbation est Op de trein kan men het

extrêmement rare tant au niveau de la durée de l'indisponibilité des systèmes de vente qu'au niveau de l'étendue de l'incident.

À bord des trains, il est possible de payer son titre de transport avec de l'argent ou par carte de crédit (Visa, Eurocard, etc.) Le paiement par carte bancaire n'est pas accepté car il réclame une connexion en ligne qu'il n'est pas possible d'assurer en permanence. Cette façon de payer son billet dépend du nombre de voyageurs qui embarquent sans titre de transport et de la possibilité de l'accompagnateur de s'acquitter de la tâche de cette perception. Mais la plupart des voyageurs circulant durant les heures pointe disposent d'un abonnement. Si la validité de ce dernier arrivait à échéance le jour de l'interruption, le voyageur dispose de la possibilité de valider la carte dans la gare d'arrivée.

Une estimation de la perte de recettes pour la SNCB durant cette journée ne peut être réalisée. Durant l'interruption du 3 mars, les automates en gare et la vente par internet étaient opérationnels. De plus, la vente dans les trains constituait une alternative aux guichets évitant ainsi des pertes financières trop importantes.

La rénovation des automates prévue pour fin 2011 et la possibilité d'acheter son titre de transport via *mobile ticketing* sont également des solutions envisagées par la SNCB.

vervoerbewijs cash of met een kredietkaart betalen. Betaling met een bankkaart is niet mogelijk. Of het ticket zo kan worden gekocht, hangt af van het aantal reizigers die zonder vervoerbewijs opstappen; bovendien moet de treinbegeleider de mogelijkheid hebben om die verkoop af te handelen. De meeste piekurreizigers beschikken echter over een abonnement.

Men kan onmogelijk ramen hoeveel inkomsten de NMBS die dag misgelopen is. Tijdens de onderbreking van 3 maart werkten de automaten in de stations en konden er tickets via internet worden aangekocht. Bovendien konden door de verkoop op de trein al te grote financiële verliezen voorkomen worden.

Als mogelijke oplossingen denkt de NMBS ook aan de voor eind 2011 geplande renovatie van de automaten en de mogelijkheid om een vervoerbewijs via *mobile ticketing* aan te kopen.

04.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'espère que ce phénomène est particulièrement rare: sans pouvoir la calculer, on peut estimer une perte sèche importante pour la SNCB.

04.03 Linda Musin (PS): Ik hoop dat dergelijke toestanden bijzonder weinig voorkomen: de NMBS derft hierdoor heel wat inkomsten.

Je me réjouis donc qu'à terme, le service automatique sera amélioré. J'imagine qu'il est impossible d'arriver à doubler un système informatique pour pallier une défaillance.

Ik ben blij dat de automatische ticketverkoop op termijn zal worden verbeterd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "internet op de trein" (nr. 3226)

05 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'internet dans les trains" (n° 3226)

05.01 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, in het beheerscontract 2008-2012 lees ik het volgende: "De NMBS zal partners zoeken die bereid zijn om de gsm-ontvangst aan boord van haar treinen te optimaliseren. Hierbij wordt een zo groot mogelijke geografische dekking nagestreefd. Aansluitend zal de NMBS eveneens partners zoeken die performante internettoepassingen, dit zijn diverse online- en/of offlinediensten, aan de reiziger kunnen aanbieden".

05.01 Peter Dedecker (N-VA): Le contrat de gestion 2008-2012 évoquait l'internet dans les trains et le ministre Van Quickenborne souligne la nécessité d'assurer de bonnes connexions GSM et internet à bord des trains nationaux, ceci à l'instar des équipements du Thalys. Selon lui, la SNCB a pris, à cet égard, des

Ook de minister van Telecommunicatie en ICT, de heer

Van Quickenborne, heeft het in zijn nota "België: digitaal hart van Europa" over de noodzaak van een goede gsm- en internetverbinding aan boord van onze nationale treinen in navolging van de faciliteiten op de Thalys.

"De NMBS maakt hiervoor de nodige concrete afspraken met de operatoren", zegt de minister.

Mevrouw de minister, wat is de status van het verhaal? Waren er onderhandelingen met de operatoren? Waarover precies en wat hebben die opgeleverd?

Mevrouw de minister, de trein is een moeilijke constructie: het is een metalen omhulsel met een paar ramen, bijna een kooi van Faraday, waardoor de gsm-ontvangst aan boord ronduit slecht is en er niet alleen ingrepen langs de spoorlijn, maar ook specifieke ingrepen aan boord van de trein nodig zijn.

Van welke mogelijkheden hebt u weet? Welke hiervan zijn de verantwoordelijkheid van Infrabel en welke van de vervoersmaatschappij NMBS?

Aangezien de holding een coördinerende rol inzake ICT heeft, is zij hierin betrokken partij. Welke coördinerende rol dient zij hierin op te nemen?

05.02 Minister **Inge Vervotte**: Ongeveer een jaar geleden heb ik in de commissie op gelijkaardige vragen geantwoord dat de NMBS niet van plan is draadloos internet te installeren in haar treinstellen en het evenmin zal commercialiseren.

Een deel van de treinreizigers gebruikt nu al de vele mogelijkheden van draadloos internet, niet alleen aan boord van de trein maar om het even waar. Het is de gebruiker, die hiervoor zelf het initiatief neemt en die een geschikt mobiel internettoestel, een mobiele internetkaart of een usb-modem inschakelt en het gebruik ervan betaalt. De klant kiest zelf hoe intensief en waar en wanneer hij van de dienst gebruik wil maken, en welke prijs hij daarvoor wenst te betalen bij welke operator, rekening houdend met de kwaliteit van de dienstverlening van elke operator.

Op de Thalys is wel internet beschikbaar. Men maakt er gebruik van verschillende technieken om een permanente internetconnectie te verzekeren. Op de Benelux, op de TGV en op de Eurostar is er geen internet beschikbaar.

De NMBS heeft in maart 2008 een onderzoek laten uitvoeren door Ipsos. Hierin kwam duidelijk naar voren dat de klant in de eerste plaats belang hecht aan een optimale invulling van de primaire dienstverlening, namelijk personen comfortabel vervoeren naar de juiste plaats op het gewenste moment. Zakelijke reizigers en pendelaars beschouwen internet aan boord als een mogelijke tijds winst voor de uitvoering van hun bezigheden, maar het blijft het antwoord op een secundaire behoefte. Dat wil niet zeggen dat wij er geen belang aan hechten. De vraag is duidelijk wat de mogelijkheden zijn en waarop men inzet.

Het rijtuigenpark van de NMBS is vandaag niet uitgerust voor het

engagements clairs avec les opérateurs.

Des négociations ont-elles été menées entre la SNCB et les opérateurs? Quelle en a été l'issue? Quelles possibilités techniques existent pour garantir une bonne réception GSM dans un train en marche? Cette tâche incombe-t-elle à Infrabel ou à la société de transport SNCB? Quel rôle coordinateur le holding devra-t-il jouer?

05.02 **Inge Vervotte**, ministre: J'ai expliqué ici-même, il y a environ un an, que la SNCB n'avait pas l'intention d'installer l'internet sans fil dans ses trains et qu'elle ne commercialiserait pas un tel système. Une partie des voyageurs exploite déjà l'une ou l'autre des nombreuses possibilités de se raccorder à l'internet en s'équipant d'un système sans fil, d'une carte internet mobile ou d'un modem sur clé USB. Chaque utilisateur décide ainsi lui-même comment et où il veut utiliser l'internet sans fil, combien il est prêt à payer pour cela et auprès de quel opérateur.

L'internet sans fil est par contre bel et bien disponible dans les trains Thalys, où diverses techniques sont exploitées afin d'assurer une connexion internet permanente. Ce service n'est pas proposé à bord des trains Benelux, TGV et Eurostar.

En mars 2008, la SNCB a demandé à Ipsos de réaliser une étude à ce sujet. Il en est ressorti que l'internet reste un besoin

aanbieden van internet in de trein. De veranderingen zouden een grote investering vragen en veel tijd in beslag nemen. Er moet dan in elk rijtuig een toestel geplaatst worden dat de draadloze signalen ontvangt, en om die naar het web door te sturen moet er een gsm-signaal gebruikt worden, wat weer een andere aanpassing van het materieel vereist, met onder meer externe antennes.

De markt op dat gebied evolueert snel. Op dit ogenblik zijn er al zeer kleine modules beschikbaar die de gebruiker de mogelijkheid bieden via gsm het internet te bereiken. Vele professionele gebruikers hebben nu al de mogelijkheid hun mails te lezen en te beantwoorden onderweg, doordat zij beschikken over een modern gsm-toestel van het type BlackBerry of gelijkwaardig.

Wie nog meer mogelijkheden wenst en zijn pc wil verbinden met het internet onderweg, kan nu al gebruikmaken van de diverse producten en diensten van de diverse telecomoperatoren in België. De kwaliteit hiervan verhoogt met de verdere verspreiding van het 3G-netwerk van de telecomoperatoren.

De markt evolueert zo snel dat we ook goed moeten nagaan welke andere investeringen al dan niet zinvol zouden zijn. Daarom acht de NMBS het aanvaardbaar om te vragen dat wie wil gebruikmaken van een internetverbinding op de trein, dat via een eigen gsm-modem, dus mobiel internet via een gsm of via een laptop, zou doen. De uitrusting van treinen met internet aan boord is zeer duur. Die investering zal nooit gecompenseerd kunnen worden door extra bijdragen van de gebruikers. De impact op de operationaliteit zou ook enorm zijn, gelet op onder andere de uit te voeren werken, de mensen die daartoe ingezet moeten worden en het feit dat treinen uit het aanbod gehaald moeten worden.

Om tegemoet te komen aan het stijgend gebruik van een laptop, pocket-pc en dergelijke, worden er in de Desirotreinstellen, die onder andere gebruikt zullen worden voor het GEN-materieel, in acht stopcontacten van 230 volt per rijtuig voorzien. Ook worden er tal van modernisering doorgevoerd in de M5-dubbeldekrijtuigen, met name acht stopcontacten per rijtuig, en in de drieledige motorrijtuigen zestien stopcontacten in eerste klas en veertien stopcontacten in tweede klas, en in de vierledige motorrijtuigen achtentwintig stopcontacten in eerste klas en achttien stopcontacten in tweede klas. Voor de genoemde materieelsoorten schommelt het aantal zitplaatsen per stopcontact tussen 7,5 en 15.

De ontvangst van gsm-signalen in de trein kan verschillen naargelang het type van trein, het ontvangsttoestel van de reiziger en de telecomoperator. Om de dekkinggraad voor de reizigers te verhogen en om de stijging van het aantal masten te beperken, blijft de NMBS-holding samenwerken met de operatoren voor de installatie van zendmasten op de eigendommen van de NMBS-groep.

secondaire pour les voyageurs, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'y accordent aucune importance. La question est de savoir quelles sont les possibilités et de procéder ensuite à des choix. Investir dans ce domaine demande beaucoup de temps et d'argent. De plus, la technologie évolue très rapidement. Aujourd'hui, par exemple, de nombreux voyageurs disposent d'un GSM avec possibilité de raccordement à l'internet, et quiconque souhaite travailler sur son pc en étant relié à internet durant ses trajets peut utiliser les divers produits et services des opérateurs télécom. La qualité de ces services est d'ailleurs en hausse avec la généralisation du réseau 3G.

Le marché évolue tellement rapidement que nous devons bien étudier l'opportunité des investissements. Équiper les trains de l'internet à bord est très onéreux. Cet investissement ne pourra jamais être compensé par les contributions supplémentaires des voyageurs. La SNCB considère dès lors qu'il est acceptable de suggérer que les voyageurs qui veulent surfer sur l'internet à bord du train, le fassent à l'aide de leur propre modem de téléphone portable, c'est-à-dire l'internet mobile via le GSM ou l'ordinateur portable. Pour répondre à l'utilisation croissante des ordinateurs à bord du train, huit prises électriques de 230 volts sont placées dans chaque voiture pour les motrices Desiro. Des modernisations sont également apportées aux voitures à double étage M5. Ces voitures seront également équipées de prises électriques.

La réception de signaux GSM à bord du train peut varier en fonction du type de train, du récepteur du voyageur et du degré de couverture de l'opérateur de télécommunications. Pour renforcer le degré de couverture pour les voyageurs et pour limiter

De **voorzitter**: Mijnheer Dedecker, er is dus wel stroom, maar geen web.

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

Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik kan er uiteraard akkoord mee gaan dat de NMBS wel meer katten te geselen heeft dan het aanbieden van internet op de trein. Dat betekent evenwel niet dat geen aandacht aan het probleem mag worden besteed.

U geeft al het voorbeeld van de stopcontacten, die zeker een stap vooruit zijn. Sowieso blijft het echter aan boord van een trein met de eigen middelen nog altijd niet goed genoeg. De kwaliteit van de dekking op de trein is echt niet goed genoeg om een kwalitatieve internetverbinding tot stand te brengen. Daarvoor zijn andere zaken nodig.

Het is jammer dat de NMBS in vergelijking met andere landen dermate de feiten achternaakt. In het buitenland is internet op de trein een evidentie. In de Verenigde Staten is er zelfs gratis wifi aan boord van de bussen van de Greyhound Lines. Wij kunnen daar alleen maar jaloers op toekijken. Wij plaatsen onszelf een eeuw terug.

Er zijn heel wat synergieën mogelijk. U verklaart zelf dat elke trein momenteel uit dienst moet worden genomen voor veiligheidsinstallaties en onderhoud. Dan zijn er mogelijkheden om dergelijke investeringen te doen. Ook bij de modernisering waarvoor er stopcontacten worden geplaatst, zijn er mogelijkheden om de manuren en de stilstand te beperken.

Het is jammer dat het bewuste deel van de beheersovereenkomst totaal niet is ingevuld. Hopelijk biedt de nieuwe beheersovereenkomst ter zake concretere doelen en verplichtingen.

05.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Dedecker, ik ben altijd bereid om aan het probleem te werken. Ik moet uw visie ter zake evenwel tegenspreken.

De ontwikkelingen van de technologie zullen van een dergelijke aard zijn – dit is mijn standpunt ter zake – dat, wanneer wij dergelijke kosten zullen moeten maken en wij ze niet aan de klanten zullen kunnen doorrekenen, wij ze ook niet zullen kunnen afschrijven. Het lijkt me dat overheidsmiddelen op die manier niet op de beste manier zouden worden besteed.

Het is niet enkel een debat over “the sky is the limit”. Het betreft hier wel degelijk de vraag of de genoemde investering de moeite waard is ten opzichte van de ontwikkelingen, de kostprijs en de winst die uit de

l'augmentation du nombre de mâts, la SNCB-Holding continue à collaborer avec les opérateurs pour l'installation d'antennes GSM sur les terrains appartenant au Groupe SNCB.

La **présidente**: Il y a donc bien du courant électrique mais pas de connexion à l'internet.

05.03 Peter Dedecker (N-VA): L'installation de prises de courant est un progrès, mais la qualité de la couverture des trains n'est pas suffisante pour permettre la mise en place d'une connexion internet de qualité.

En fait, la SNCB s'essouffle. À l'étranger, l'Internet dans les trains va déjà de soi. Aux États-Unis, les autocars des Greyhound Lines offrent même le wifi gratuit. La ministre soutient qu'actuellement, tous les trains doivent être mis hors service pour recevoir des installations de sécurité et subir un entretien. Peut-être faut-il saisir la balle au bond et faire tout de même les investissements. Il est regrettable que l'actuel contrat de gestion ne soit pas plus concret. On peut espérer que le suivant le sera.

05.04 Inge Vervotte, ministre: Je me vois forcée de vous contredire. La technologie évolue à toute allure. Si des investissements sont à consentir et ne peuvent être ni répercutés sur les clients ni amortis, l'opération ne constitue pas une utilisation correcte des moyens publics. La question se pose en effet de savoir si l'investissement en vaut la peine, tenant compte de l'évolution, du prix de revient et des bénéfices à en tirer.

investering kan worden gehaald.

Waarover ik het wel met u eens ben, hoewel het niet de verantwoordelijkheid van de NMBS is, is dat op het vlak van de dekkingsgraad de telecomoperatoren ter zake bijkomende inspanningen zouden kunnen leveren. Een en ander heeft immers met de al dan niet toegankelijkheid te maken.

Het is niet wegens een gebrek aan aandacht, maar voor de overheid zou het niet goed zijn om dergelijke, zware investeringen te doen, rekening houdende met de frequentie waarmee de reiziger er gebruik van zou kunnen maken en met het feit dat ze, gelet op de te korte termijnen, niet eens meer zullen kunnen worden afgeschreven.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk.

05.05 Peter Dedecker (N-VA): Het is uiteraard niet de bedoeling om de belastingbetaler met bijkomende kosten op te zadelen. Ik vraag mij dan wel af hoe het komt dat het in het buitenland wel rendabel is. Waarom kan men het daar wel afschrijven? Is de installatie bij ons dan zoveel minder efficiënt? Ik vraag mij af waar het verschil zit.

Bovendien evolueert de technologie inderdaad. Zolang men echter met antennes buiten de trein werkt en de trein volledig uit staal is gemaakt, zal dat problemen blijven geven, zelfs al stapt men over op 3G of 4G. Ik denk dat er op dat vlak iets anders nodig is. Wij moeten zeker kijken naar het buitenland en wat daar mogelijk is. Welke businessplannen heeft men daar ontwikkeld? Hoe heeft men het daar op een rendabele manier gedaan? Ik denk dat het dan ook bij ons mogelijk moet zijn.

Je suis cependant d'accord avec la constatation que le degré de couverture laisse à désirer et que les opérateurs télécom devraient consentir quelques efforts à cet égard. Ceci ne relève pas de la responsabilité de la SNCB.

05.05 Peter Dedecker (N-VA): Il faut évidemment affecter l'impôt en bon père de famille mais ces investissements à l'étranger sont-ils rentables?

Par ailleurs, il va de soi que la technologie évolue. Tant que des antennes seront installées à l'extérieur du train et que le train sera entièrement fait d'acier, des problèmes continueront à se poser, même si l'on passe à une technologie 3G ou 4G. D'autres mesures devront être prises pour un bon fonctionnement et nous devons surtout examiner ce qui est proposé à l'étranger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Joseph George à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 3264)

06 Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 3264)

06.01 Joseph George (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, afin d'améliorer la sécurité aux abords des gares, le Groupe SNCB établit des accords de coopération avec les acteurs locaux de plusieurs villes et communes. En octobre dernier, le Groupe déclarait avoir conclu trente-neuf accords en six mois.

Les partenaires sont les services de sécurité de la SNCB, les polices locales et fédérale, le parquet, les autorités locales et communautaires ainsi que De Lijn, les TEC et la STIB.

Ces accords précisent les interventions en cas d'incident, les mesures urgentes à prendre en cas d'accident, la surveillance préventive aux abords des gares ou dans celles-ci et la collaboration

06.01 Joseph George (cdH): Teneinde de veiligheid in de stationsomgeving te verbeteren, heeft de NMBS-Groep samenwerkingsakkoorden gesloten met de lokale actoren van meerdere steden en gemeenten (te nemen maatregelen bij ongevallen, preventief toezicht, enz.). In oktober 2010 verklaarde de NMBS-Groep op zes maanden tijd dertig akkoorden te hebben gesloten.

et la concertation avec les services de gardiennage internes.

Madame la ministre, l'ensemble du réseau de chemins de fer est-il à présent couvert? Sinon, quand espérez-vous qu'il le soit? D'autres accords ont-ils été conclus depuis les trente-neuf que l'on comptait en octobre 2010? D'autres sont-ils en voie de concrétisation? Les villes et communes sur le territoire desquelles se trouve une gare peuvent-elles soumettre une requête à la SNCB pour envisager d'établir une semblable collaboration?

Wanneer zullen er akkoorden zijn voor het volledige spoorweganet? Kunnen steden die een station op hun grondgebied hebben, een aanvraag indienen bij de NMBS teneinde een soortgelijk samenwerkingsverband aan te gaan?

La **présidente**: Nous avons un petit problème. La réponse de la ministre n'est pas tout à fait correcte.

06.02 Inge Vervotte, ministre: Nous allons leur poser la question immédiatement. Il y a eu un malentendu.

La **présidente**: En attendant, nous poursuivons.

06.03 Joseph George (cdH): Pas de problème. J'attends.

La **présidente**: Merci pour votre compréhension.

07 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de klachten over aangetekende zendingen" (nr. 3406)

07 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les plaintes concernant les envois recommandés" (n° 3406)

07.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het verslag van de ombudsdienst voor de postdiensten is opgemaakt in september 2010 maar handelt over 2009. Daarin staat dat er 734 klachten waren over aangetekende zendingen. Bijna 80 % daarvan gaat over fouten bij de uitreiking of verdwijning van aangetekende zendingen. U weet heel goed dat een aangetekende zending normaal gezien beschermd is tegen de risico's van verlies, diefstal of beschadiging. Dat brengt voor de klant, de verzender, nogal wat papierwerk met zich mee. Er hangt ook een hoger prijskaartje dan normaal aan vast. Voor die klant is het dan ook heel moeilijk te begrijpen dat die zending verloren is geraakt of aan de verkeerde persoon is afgegeven.

07.01 Bert Maertens (N-VA): Le rapport du service de médiation portant sur l'année 2009 révèle un total de 734 plaintes relatives à des recommandés. Ces plaintes avaient généralement trait à des erreurs de distribution ou à des disparitions d'envois. Le prix d'un recommandé inclut une protection contre les risques de perte, vol ou dommage.

Welke garanties bouwt bpost in zijn procedures in opdat een aangetekend poststuk correct bij de bestemming wordt afgeleverd?

De quelles garanties dispose-t-on qu'un recommandé est délivré correctement? Comment expliquer le nombre élevé de plaintes? Quelle est l'évolution du total annuel de recommandés disparus ou distribués erronément depuis 2005? Quelles mesures prend-on pour réduire ce nombre? Quelles compensations sont prévues en cas de dommage ou de livraison incorrecte?

Hoe verklaart u de klachten over de verdwijningen van aangetekende poststukken?

Wat is de evolutie van het jaarlijks aantal verdwenen of verkeerd afgeleverde aangetekende zendingen sinds 2005?

Welke maatregelen neemt bpost om het verlies van aangetekende zendingen terug te dringen?

Welke compensaties voorziet bpost voor de bestemming of de afzender indien deze schade ondervindt van een niet-correcte aflevering van een aangetekende zending?

Cijfergegevens mag u mij ook schriftelijk laten bezorgen.

07.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Maertens, ik verwijs in de eerste plaats naar de Schriftelijke Vragen en Antwoorden over hetzelfde onderwerp, met name de schriftelijke vraag vraag nr. 171 van de heer Peter Logghe.

Bpost heeft de procedure die moet worden gevolgd bij de uitreiking van ingeschreven zendingen vastgelegd in een dienstorder. Deze voorziet onder meer in de controle van de identiteit van de geadresseerde of de volmachtdrager en het noteren van de nodige gegevens om dit achteraf te kunnen staven, de ondertekening van het bewijs van de uitreiking en de overhandiging.

Indien de ingeschreven zending niet kan worden uitgereikt of niet mag worden overhandigd, moet de zending terug naar het uitreikingskantoor worden gebracht. De klant wordt via een kaart verwittigd dat een ingeschreven zending niet kon worden uitgereikt. Hij of zij heeft de mogelijkheid om toestemming te geven aan een andere persoon om de zending op te halen of om een tweede aanbieding aan te vragen op hetzelfde of een ander adres.

In ieder geval zal bpost de zending gedurende vijftien dagen bewaren voor afhaling in een postkantoor of postPunt in de nabije omgeving van de klant. Indien de ingeschreven zending uiteindelijk niet kan worden uitgereikt, wordt deze aangetekend teruggestuurd naar de afzender.

Klachten worden pas sedert de tweede helft van 2007 centraal behandeld en geregistreerd. Er zijn geen coherente cijfers van de periode daarvoor bekend omdat veel klachten lokaal werden afgehandeld zonder enige vorm van registratie.

De gecentraliseerde databank werd progressief uitgebouwd. Het is pas vanaf midden 2009 dat vergelijkbare gegevens met betrekking tot aangetekende zendingen kunnen worden weergegeven.

In de periode juli 2009-eind 2009 werden 2 754 aanvragen tot opzoeking van een aangetekende zending geregistreerd. In 2010 bedroeg dit aantal 12 057.

Tot mei 2010 liet het computerprogramma niet toe om de opzoekingen te identificeren die geen resultaat hadden opgeleverd en waarvoor de zendingen dus als verloren moesten worden beschouwd. Voor de periode mei 2010-eind 2010 werden 996 zendingen als verloren beschouwd.

In de periode januari tot maart 2011 werden 4 294 aanvragen voor opzoekingen van niet-toegekomen aangetekende zendingen genoteerd en moesten 553 zendingen als verloren worden beschouwd. In diezelfde periode werden in totaal 9,4 miljoen aangetekende zendingen verwerkt.

Bpost communiceert regelmatig over het belang van het naleven van de richtlijnen inzake de correcte afhandeling van aangetekende zendingen. Tegelijk doet bpost een meer gerichte opvolging van de problemen op basis van de klachtgegevens en de traceergegevens van de zendingen met het oog op het terugdringen van het aantal verloren stukken. Aangetekende zendingen zijn immers doorheen het hele postcircuit opgevolgd op basis van een barcodesysteem.

07.02 **Inge Vervotte**, ministre: Je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 171 de M. Logghe.

Suivant la procédure prévue pour la remise d'un envoi, l'identité du destinataire doit être contrôlée et notée. Un récépissé de remise doit être signé. Si l'envoi ne peut être remis, il doit être retourné au bureau de poste. Un avis en informant le destinataire doit lui être laissé. Le destinataire dispose d'un délai de quinze jours pour l'enlever au bureau de poste. Ensuite, l'envoi est retourné par recommandé à l'expéditeur.

Les plaintes ne sont l'objet d'un enregistrement central que depuis la seconde moitié de 2007. Des chiffres comparables relatifs aux envois recommandés ne peuvent être fournis que depuis le milieu de l'année 2009. De juillet 2009 à fin 2009, 2 754 demandes de recherche d'un envoi recommandé ont été enregistrées. En 2010, l'on en a recensé 12 057. Jusqu'à mai 2010, aucune donnée n'a été consignée concernant le nombre d'envois égarés qui n'ont pas été retrouvés. De mai 2010 à fin 2010, 996 envois ont été considérés comme égarés. De janvier à mars 2011, le nombre de ces envois a été de 553.

bpost communique régulièrement sur l'importance du respect des consignes et assure le suivi des problèmes. Une indemnisation de 39 euros maximum peut être versée. Chaque envoi égaré est un envoi égaré de trop mais bpost prête une grande attention à cette question.

De algemene voorwaarden inzake dienstverlening door bpost voorzien in een schadevergoeding van maximum 39 euro.

Ik denk dat bpost daaraan veel belang hecht en de nodige maatregelen heeft genomen om zowel de registratie, de opvolging, de procedures en andere op te volgen, in kaart te brengen en te zorgen voor een correcte toepassing.

Uiteraard is elk incident er een teveel. Ik meen echter dat bpost heel wat aandacht hieraan besteedt en er ook de nodige aandacht aan geeft.

07.03 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, alsook voor de zeer recente cijfers. Er zijn weinig ministers die cijfers van de afgelopen maand kunnen geven.

07.03 Bert Maertens (N-VA): Une participation de 39 euros est peut-être, malgré tout, insuffisante.

Wat de compensaties betreft, het is goed dat bpost die geeft. Misschien is 39 euro wel iets te weinig voor een aangetekende zending en moet dan in de toekomst nader worden onderzocht.

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

De **voorzitter**: Wij komen thans terug tot de vraag nr. 3264 van de heer George, want het antwoord erop is teruggevonden.

08 Question de M. Joseph George à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 3264) (continuation)

08 Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 3264) (voortzetting)

08.01 Inge Vervotte, ministre: Monsieur George, en réponse à la préoccupation de la sécurité sociétale dans les transports publics, la SNCB Holding a fondé à la demande des autorités fédérales le Corporate Security Service. Comme mentionné dans le contrat de gestion de 2008-2012, conclu entre l'État et la SNCB Holding, le Corporate Security Service doit accomplir de manière intégrale et intégrée ses missions de service public dans le domaine de la sécurité.

08.01 Minister Inge Vervotte: De NMBS-Holding heeft op verzoek van de federale overheid de Corporate Security Service opgericht. De adviseurs van deze dienst sluiten samenwerkingsovereenkomsten met de lokale partners.

À cette fin, les conseillers de la cellule Prévention et sécurité sociétale au sein du Corporate Security Service concluent des accords de collaboration avec les partenaires locaux et coordonnent ces partenariats.

En mars 2009, les bourgmestres et les chefs de corps ayant une gare sur leur territoire ont reçu un courrier du Corporate Security Service les invitant à travailler ensemble sur les thèmes de la sécurité dans les gares et leurs environs. À terme, la SNCB Holding souhaite donc collaborer avec les partenaires locaux pour l'ensemble des gares du pays. Dans un premier temps, le choix des communes à cibler s'est basé sur une liste de priorités reprenant les grandes gares et les gares où de nombreux problèmes de sécurité étaient relevés. Cette liste a été complétée par des sites dont les partenaires locaux avaient marqué leur volonté d'adhérer à ce projet de collaboration.

In maart 2009 hebben de burgemeesters en de korpschefs met een station op het grondgebied van hun gemeente of zone, van deze dienst een brief ontvangen met een uitnodiging om samen te werken. Er werd in eerste instantie gekozen voor grote stations met veel veiligheidsproblemen. Op termijn zou er worden samengewerkt met alle stations. Er werden, sinds de ondertekening van de eerste intentieverklaring met de stad Geraardsbergen in maart 2009, al

Depuis la signature de la première déclaration d'intention avec la ville de Grammont en mars 2009, 52 accords de collaboration ont été conclus avec 50 zones de police sur un total de 167 avec gares, 73 villes et communes et 19 arrondissements judiciaires. Cela représente 139 gares et points d'arrêt traités sur un total de 549.

L'accord de collaboration propose un travail en différentes étapes suivant un processus convenu qui va de la signature de la déclaration d'intention de la réalisation de l'analyse à la rédaction d'un plan d'action et son exécution, jusqu'à l'évaluation de la collaboration mise en place.

En ce moment, le travail réalisé se concentre sur les accords de collaboration qui ont été signés.

Dans les mois futurs, de nouveaux contrats de collaboration seront encore conclus. Des discussions sont d'ailleurs en cours avec les partenaires locaux concernés. En outre, les conseillers de la cellule prendront prochainement des contacts de manière proactive avec les partenaires locaux qui ont sur leur territoire une gare constituant une priorité et pour laquelle aucun accord de collaboration n'a encore été signé.

Par ailleurs, le Corporate Security Service réagit également aux demandes spontanées des communes qui souhaitent collaborer avec lui.

08.02 Joseph George (cdH): Je n'ai rien à ajouter. Je vous remercie, madame la ministre.

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

09 Question de M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'engagement de consultants par ICTRA" (n° 3443)

09 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanstelling van consultants door ICTRA" (nr. 3443)

09.01 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, il m'a été rapporté qu'au sein de l'ICT for Rail (ICTRA), l'engagement de consultants rémunérés à plus de 200 euros l'heure engagerait quotidiennement une masse salariale de collaborateurs externes supérieure à 200 000 euros. Interpellé sur ce point, le management ferait valoir en interne que ces dépenses émaneraient non pas des comptes d'exploitation mais plutôt du budget d'investissement. Cette explication technique budgétaire me paraît surprenante, pour ne pas dire laconique. Des dépenses comme celle-là, à l'heure où on vient d'entériner le rapport Buizingen, me semblent quelque peu indécentes.

Madame la ministre, confirmez-vous cette information? Si c'est le cas, quelles sont les missions précises de ces collaborateurs? Combien de consultants sont-ils concernés? Depuis quand sont-ils chargés de mission au sein de l'ICTRA? Des réductions budgétaires sont-elles prévues au regard de ces dépenses qui m'ont l'air prohibitives?

52 overeenkomsten gesloten met 50 van in totaal 167 politiezones, 73 steden en gemeenten en 19 gerechtelijke arrondissementen, wat overeenkomt met 139 van de 549 stations en stopplaatsen. In de komende maanden zullen er nieuwe contracten worden gesloten. De Corporate Security Service gaat ook in op spontane verzoeken van gemeenten om samen te werken.

09.01 Damien Thiéry (MR): De dienst ICTRA (Information & Communication Technology for Rail) van de NMBS werkt met consultants die meer dan 200 euro per uur verdienen. De dagelijkse loonmassa van de externe medewerkers zou meer dan 200 000 euro bedragen. In een interne mededeling zou het management erop hebben gewezen dat die uitgaven onder het investeringsbudget vallen.

Uitgaven van die omvang lijken me evenwel ongehoord.

Kunt u die informatie bevestigen? Welke opdrachten vervullen die

medewerkers precies? Hoeveel consultants worden er ingezet? Zeker, gelet op die buitensporige uitgaven, in de begroting worden gesnoeid?

09.02 Inge Vervotte, ministre: Le monde ferroviaire européen est en pleine évolution. Ce phénomène trouve son origine dans le souci d'améliorer la sécurité et la qualité des prestations et, dans certains cas, de résorber le retard d'investissements. Dans le cas particulier du groupe SNCB, il convient de tenir compte de l'arrivée d'une nouvelle génération de collaborateurs, compte tenu de la pyramide des âges.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté de moderniser l'outil de production, ainsi que la gestion des processus opérationnels du groupe SNCB. De nouvelles architectures informatiques font toujours l'objet d'une imputation dans le budget d'investissements. Vu le nombre de missions importantes du groupe SNCB, et son besoin d'expertise, le groupe fait régulièrement appel à des consultants externes pour renforcer les moyens et les compétences disponibles en interne.

Suivant le Groupe SNCB, le recours à la consultance est destiné à s'adjoindre des compétences rares dans des domaines pointus, pour des objectifs et une durée déterminés. Pour le groupe, cette pratique est pertinente dans le contexte de ses activités. En effet, le recours à des consultants externes s'impose également en raison d'un déficit de ressources humaines immédiatement disponibles sur le marché de l'emploi.

En ce qui concerne la SNCB Holding, dont ICTRA est une filiale, les montants suivants ont été actés pour frais de consultance externe. En 2007, 4,1 millions d'euros, dont 2,6 millions d'euros pour l'exploitation et 1,5 million pour les investissements. En 2008, 12,8 millions d'euros, dont 3,3 millions d'euros pour l'exploitation et 9,5 millions d'euros pour les investissements. En 2009, 19,2 millions d'euros, dont 4,7 millions d'euros pour l'exploitation et 14,5 millions d'euros pour les investissements. Les résultats financiers pour 2010 n'ont été approuvés que vendredi passé, le 29 avril, par le conseil d'administration de la SNCB Holding. Je ne dispose pas encore du détail de ces résultats.

Sur les 38 millions d'euros de frais de consultance dépensés sur ces 3 années, plus de 23 millions d'euros l'ont été en lien avec la préparation et la mise en œuvre de l'ERP.

D'après la SNCB Holding, les tarifs évoqués dans votre question sont exceptionnels. Le Groupe SNCB veille toujours à ce qu'ils soient conformes à ceux du marché. En outre, en 2010, la société a adopté, au sein de ses trois entités, un plan d'économies destiné à réduire le nombre de consultants et leur coût journalier. Certains d'entre eux gagnent plus de 200 euros par heure. Mais il faut en relativiser l'importance, étant donné qu'ils ne travaillent que quelques heures par semaine pour le Groupe SNCB. De surcroît, les montants facturés sont bruts, y compris les marges pour les prestations et les charges sociales.

09.02 Minister **Inge Vervotte**: Volgens de NMBS-Groep worden er consultants ingezet om te kunnen beschikken over zeldzame expertise in specialistische domeinen, voor welbepaalde doelen en een welbepaalde duur.

Voor de NMBS-Holding, waarvan ICTRA een dienst is, werden de volgende bedragen opgetekend voor externe consultancykosten. In 2007 4,1 miljoen euro; in 2008 12,8 miljoen euro; in 2009, 19,2 miljoen euro. De financiële resultaten voor 2010 werden pas afgelopen vrijdag goedgekeurd. Ik beschik nog niet over die resultaten.

Van de 38 miljoen euro die de voorbije drie jaar werd uitgegeven aan consultancy, hield ruim 23 miljoen euro verband met de voorbereiding en de uitvoering van het ERP-project (Enterprise Resource Planning).

Volgens de NMBS zijn de aangehaalde tarieven uitzonderlijk. De NMBS-Groep ziet er steeds op toe dat ze marktconform zijn. In 2010 keurde de maatschappij een besparingsplan goed om het aantal consultants te verminderen en hun tarief per dag te beperken.

09.03 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Vous avez parlé de consultants externes qui sont essentiellement employés dans des domaines pointus. Néanmoins, je suis surpris du montant de 200 000 euros dépensés quotidiennement pour les payer. J'ai entendu également que certains étaient rétribués à hauteur de plus de 250 euros par heure.

Je vous demanderai d'y être extrêmement attentive lors de la préparation du budget, lequel s'oriente plutôt vers des restrictions. De plus, je n'ai pas reçu d'information sur le nombre exact de ces consultants.

09.04 Inge Vervotte, ministre: Je dois encore vérifier, car je dépends des informations de la SNCB. Il s'agirait d'environ 2 000 collaborateurs, dont 959 internes.

09.05 Damien Thiéry (MR): Je vous remercie.

09.06 Minister Inge Vervotte: Ik deel absoluut uw visie dat wij voorzichtigheid aan de dag moeten leggen inzake de budgetten voor consultants. Tegelijkertijd ben ik verplicht u mee te delen dat het soms noodzakelijk is bepaalde kosten te maken omdat anders de kostprijs voor de onderneming nog groter kan zijn. Ik deel uiteraard uw visie dat wij voorzichtig moeten zijn en dat er transparantie moet zijn. Wij moeten ook de juiste criteria hanteren. Maar soms zijn de kosten door ze niet te gebruiken op het einde nog groter dan wanneer wij er wel gebruik van maken. Wij doen het uiteraard beperkt, en op uurbasis. Verder deel ik uw bekommernis ten volle.

09.03 Damien Thiéry (MR): Het verwondert me dat men dagelijks 200 000 euro neertelt om externe consultants te betalen. Ik vraag u om deze kosten nauwlettend in het oog te houden bij de voorbereiding van de begroting. Ik heb geen informatie gekregen over het precieze aantal consultants.

09.04 Minister Inge Vervotte: Ik moet dat nagaan. Het zou om 2 000 medewerkers gaan, van wie 959 interne.

09.06 Inge Vervotte, ministre: S'agissant des budgets pour les consultants, nous devons, en tout état de cause, faire preuve de la prudence requise. La transparence doit être plus grande et il convient de se baser sur des critères corrects. Parfois, il s'impose toutefois d'exposer certains frais pour éviter que d'autres frais ne s'accroissent. Nous recourons à des consultants de manière limitée et, de surcroît, sur une base horaire.

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

10 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 3448)

10 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 3448)

10.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, madame la ministre, le Comité consultatif des usagers a remis son rapport pour l'année 2010. Il est frappant de constater combien la SNCB s'intéresse peu aux rapports rendus par ce comité. En 2010, il a émis neuf avis sur le fonctionnement du rail belge. Trois ont reçu une réponse insatisfaisante, tandis que les six autres n'ont trouvé aucun écho auprès de la SNCB.

Au regard des résultats assez négatifs de la SNCB dans beaucoup de domaines, on peut déplorer le manque de considération du travail de ces bénévoles qui remplissent leur mission dans l'intérêt des voyageurs.

Ne serait-il pas temps que la SNCB s'intéresse aux rapports qui lui sont soumis? Ne faudrait-il pas la forcer à fournir une réponse cohérente dans des délais raisonnables?

10.01 Valérie De Bue (MR): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft zijn jaarverslag voor 2010 ingediend. Het is opvallend hoe weinig interesse de NMBS voor die rapporten toont. Aangezien de NMBS op veel punten vrij slecht presteert, kan men die desinteresse betreuren. Zou de NMBS niet moeten worden gedwongen om binnen een redelijke termijn een coherent antwoord te verstrekken?

Iedereen weet voorts dat de situatie van het Raadgevend

Par ailleurs, chacun sait que la situation du Comité consultatif des usagers est difficile. Le 22 octobre 2008, nous avons pu entendre son ancien président. Il s'avère que des options ont été prises en vue de renforcer ce comité. Madame la ministre, pourriez-vous me dire ce qu'il en est exactement?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Bue, en juin 2010, le Groupe SNCB a reçu trois avis du Comité consultatif des usagers. Début septembre 2010, la réponse à ces avis a été transmise au Comité.

Ainsi que prévu à l'article 36 du contrat de gestion entre l'État et la SNCB Holding, cette dernière a adressé, en juillet 2010, un courrier à M. Pistrat, président faisant fonction du Comité consultatif des usagers, afin de l'informer qu'elle ne disposait pas encore de tous les éléments de réponse.

Fin octobre, début novembre 2010, le Groupe SNCB a reçu les six autres avis du Comité. Début janvier 2011, la réponse à ces avis a été transmise au Comité consultatif des usagers, très probablement après l'établissement du rapport annuel 2010 du Comité consultatif des usagers.

Le Groupe SNCB privilégie les contacts avec cette instance légalement prévue que représente le Comité consultatif des usagers. Il n'hésite d'ailleurs pas lui-même à se montrer proactif en entamant des discussions avec le Comité dans le cadre de certains dossiers de principe.

Un groupe de travail, composé des membres du Comité consultatif des usagers et de représentants de la société, se réunit par ailleurs à intervalles réguliers et ce, d'après le Groupe SNCB, à la grande satisfaction de tous les participants.

En octobre 2008, la SNCB Holding m'a transmis une proposition pour intégrer le Comité consultatif des usagers dans l'ensemble du processus de qualité des trois sociétés.

On entend par l'ensemble du processus de qualité, le développement de la méthodologie, son implémentation et sa réalisation, sa mesure effective et le *reporting* correspondant, l'évaluation et les redéfinitions de la méthodologie et/ou de procédures. Le Comité m'a informé qu'il ne disposait pas de moyens suffisants pour accomplir cette tâche de façon correcte.

À plusieurs reprises, j'ai mentionné dans cette commission que, pour moi, un dialogue entre le Groupe SNCB et le représentant des usagers, en premier lieu le Comité consultatif des usagers est essentiel.

En juillet 2009, les cabinets du secrétaire d'État à la Mobilité et de mon prédécesseur ont convenu de réorganiser le Comité consultatif des usagers afin de permettre une plus grande indépendance de ce Comité et en même temps une plus grande synergie avec le SPF Mobilité et Transports. À cet effet, j'ai demandé fin 2009 à M. Schouppe, compétent pour la nomination des membres et la réorganisation du Comité consultatif des usagers, de procéder à cette

Comité van de Gebruikers moeilijk is. Er werden keuzes gemaakt om het Comité te versterken. Kunt u een en ander nader toelichten en een stand van zaken geven?

10.02 Minister Inge Vervotte: In juni 2010 heeft de NMBS-Groep drie adviezen ontvangen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Begin september 2010 werd het antwoord op die adviezen overgezonden aan het Comité. Eind oktober-begin november heeft de NMBS-Groep de zes andere adviezen ontvangen. Het antwoord daarop werd begin 2011 overgezonden.

De NMBS-Groep hecht veel belang aan de contacten met deze instantie die bij wet werd ingesteld en knoopt in het kader van sommige principiële dossiers zelfs besprekingen aan met dit Comité.

In oktober 2008 bezorgde de NMBS-Holding me een voorstel om het Raadgevend Comité van de Gebruikers te betrekken bij het volledige kwaliteitsproces voor de drie bedrijven. Het Comité liet me echter weten dat het niet over voldoende middelen beschikt om zich naar behoren van die taak te kwijten.

Voor mij is de dialoog tussen de NMBS-Groep en de vertegenwoordigende instantie van de reizigers, en in de eerste plaats het Raadgevend Comité van de Gebruikers, erg belangrijk.

In juli 2009 zijn de kabinetten van de staatssecretaris van Mobiliteit en van mijn voorganger overeengekomen om het Raadgevend Comité van de Gebruikers te reorganiseren teneinde de onafhankelijkheid ervan te vergroten en een grotere synergie met de FOD Mobiliteit en Vervoer tot stand te brengen. Eind 2009 heb ik de heer Schouppe gevraagd die reorganisatie door te voeren. Ik verwijs dan ook naar

réorganisation. Je vous renvoie au secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schouppe, pour l'état des lieux de cette réorganisation.

10.03 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je vous remercie.

Nous avons déjà souvent souligné ici le rôle important d'un tel organe dans le dialogue avec le Groupe SNCB.

Je pourrai réinterroger M. Schouppe pour connaître l'exécution de l'accord. Nous parlons de ce thème depuis longtemps.

En fait, je ne faisais que relayer leur souci qui avait été repris par la presse.

Vos propos sont plutôt rassurants. J'en prends bonne note et je resterai attentive à cette question.

hem voor vragen over de stand van zaken in verband met die reorganisatie.

10.03 Valérie De Bue (MR): We hebben hier al vaak de belangrijke rol van dat Comité onderstreept.

Ik zou staatssecretaris Schouppe opnieuw kunnen ondervragen om te weten of de voorgenomen reorganisatie werd uitgevoerd.

Ik wilde eigenlijk alleen de bezorgdheid van het Comité, waarover in de pers werd bericht, onder uw aandacht brengen.

Uw antwoord is eerder geruststellend.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kraan die op de sporen belandde in Wambeek" (nr. 3449)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval met een kraan op de lijn 50A" (nr. 3574)

11 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grue qui s'est renversée sur la voie ferrée à Wambeek" (n° 3449)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident impliquant une grue sur la ligne 50A" (n° 3574)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, in Sint-Katharina-Lombeek, een deelgemeente van Ternat, is op woensdag 16 maart, omstreeks 13 u 30, aan de Assesesteenweg een kraan op het spoor van de lijn 50A – Brussel-Zuid/Gent/Kust – terechtgekomen.

Ook de bovenleiding werd hierbij beschadigd waardoor er gedurende lange tijd in beide richtingen geen treinverkeer mogelijk was. De treinen werden omgeleid via de oude spoorlijn 50 – Brussel-Noord/Aalst/Gent. Het takelen van de omgevallen kraan in Ternat liep bovendien ernstige vertragingen op.

Ondanks het feit dat het hier gaat om door de NMBS ongewilde omstandigheden valt het mij toch op dat de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Als de NMBS dan toch kan optreden, laat diezelfde maatschappij bovendien vaak zeer lang op zich wachten.

Ik heb dan ook een aantal vragen voor de minister. In welke mate is zij voorbereid op dergelijke ongevallen? Kan in dergelijke gevallen niet sneller en efficiënter worden opgetreden zodat de hinder beperkt blijft in omvang en duur?

11.01 Tanguy Veys (VB): Le mercredi 16 mars, dans une commune fusionnée de Ternat, une grue s'est retrouvée sur la voie de la ligne 50A Bruxelles Midi-Gand-littoral.

En raison du fait qu'une caténaire a été endommagée, le trafic a été longuement interrompu dans les deux sens. De plus, l'enlèvement de la grue a été énormément retardé.

Dans quelle mesure la SNCB est-elle préparée à faire face à de tels accidents? Ne pourrait-elle pas, dans des situations de ce type, intervenir plus efficacement afin de limiter au maximum les désagréments pour les voyageurs?

11.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, het ongeval is gebeurd met een paalmachine die lange schroefpalen van 22 meter in de grond aan het boren was. Er waren reeds vier dergelijke palen met succes geboord.

Wat er precies verkeerd gegaan is op 16 maart om 13 u 30, wordt nog onderzocht. Er is geen direct aanwijsbare reden waarom de machine uit evenwicht is geraakt. Verschillende hypothesen worden daarbij bekeken. Bij het omvervallen zou de machine normaal gesproken ook niet op het spoor belanden. Vermoedelijk is een zijdelingse kracht opgetreden op het ogenblik dat de hoge giek bij de val de hoogspanningskabels, die boven beide sporen lopen, heeft geraakt. Die hoogspanningskabels waren vooraf uit veiligheidsoverwegingen van elektrische doorslag preventief buiten spanning gesteld.

De veiligheidsprocedures omvatten verschillende stappen, vanaf het ontwerp tot de uitvoering. Bij de keuze van het ontwerp worden er telkens verschillende varianten overwogen, waarbij er rekening gehouden wordt met diverse criteria, waaronder uiteraard alle aspecten van de veiligheid, systeemveiligheid, arbeidsveiligheid, exploitatieveiligheid, zowel in permanente als in tijdelijke situaties.

Het ontwerp wordt finaal getoetst aan een veiligheidsanalyse, opgesteld door een preventieadviseur-veiligheidscoördinator, alvorens het bestek van de werken wordt vrijgegeven. Hier werd gekozen voor schroefpalen, uitgevoerd vanaf het hoger gelegen talud. Andere uitvoeringswijzen zouden bijvoorbeeld een zeer belangrijke schoring naast de sporen hebben geleverd, of methodes met veel trillingen. Als gevolg zijn beiden gevaarlijk in verband met zettingen aan het spoor.

De aannemer moet, vooraleer hij aan de uitvoering begint, een uitvoerige studie van zijn uitvoeringswijze maken. Hij moet de goedkeuring voorleggen aan de opdrachtgever.

De fiche werd ruim op tijd ingediend door de aannemer en de voorgestelde uitvoeringsprocedure van de onderaannemer, de firma Franki Foundations Belgium, werd goedgekeurd op 25 januari 2011. Alle aspecten inzake kwaliteit en veiligheid werden hierbij geanalyseerd. De betrokken firma is een specialist in de materie. Het type paal wordt courant gebruikt en de paalmachine voldeed aan alle eisen.

Tijdens de uitvoering zelf zijn de stevigheid en de egaliteit van het werkplatform belangrijke elementen. Dit werd met de nodige kwaliteit uitgevoerd en goedgekeurd. Ook de opstelling van de machine voldeed aan de vooropgestelde eisen. Het maken van de eerste palen wordt telkens nauwlettend in de gaten gehouden. Er waren reeds vier palen zonder problemen uitgevoerd. Het wegtakelen van de kraan werd bemoeilijkt door zijn gewicht en door de grote schade aan de spoorweginfrastructuur.

Onmiddellijk na het ongeval heeft de aannemer de firma Sarens opgeroepen om een mobiele kraan met 400 ton hefvermogen ter plaatse te brengen. De voorbereidende werkzaamheden voor het verharden van een toegangsweg en het aanleggen van een werkplatform werden parallel gestart. Om 16.08 uur waren er twee kranen van de firma Sarens ter plaatse die vanaf 17.30 uur konden

11.02 **Inge Vervotte**, ministre: L'accident s'est produit avec un engin de battage et de forage qui ancrant dans le sol des pieux à vis longs de 22 mètres. On recherche encore la cause précise car aucun élément n'indique pourquoi l'engin a été déséquilibré et est précisément tombé en direction de la voie. Pour des raisons de sécurité, les câbles haute tension avaient été préalablement mis hors tension. Des procédures de sécurité ont été rédigées pour toutes les phases d'une opération et tiennent compte de divers critères. Un conseiller en prévention-coordonateur de sécurité soumet finalement chaque projet à une analyse de sécurité, après quoi le cahier des charges des travaux est diffusé. Avant le commencement des travaux, l'entrepreneur doit procéder à une étude approfondie de son mode d'exécution.

L'entrepreneur a déposé la fiche bien à temps et la procédure d'exécution du sous-traitant telle qu'elle a été proposée a été adoptée le 25 janvier 2011, après l'analyse de tous les aspects relatifs à la qualité et la sécurité. La société concernée est expérimentée dans ce genre de travaux et le matériel répondait à toutes les exigences. Après l'incident, la grue a été déplacée avec difficulté en raison de son poids et des dommages importants subis par l'infrastructure ferroviaire. Immédiatement après l'accident, il a été demandé à la société Sarens d'amener sur les lieux une lourde grue mobile d'une capacité de 400 tonnes. Des mesures préparatoires ont dû être prises pour permettre cet important travail de renflouage et les règles de sécurité requises ont également dû être respectées. On s'est malgré tout efforcé de travailler le plus rapidement possible.

L'an dernier, un accident a impliqué un engin de battage et de

worden opgesteld. De veiligheidsregels maakten het onmogelijk om sneller met de takelwerkzaamheden te beginnen. Een bijkomend ongeval door overhaast te werk te gaan is in dergelijke omstandigheden immers een ernstig risico.

Vorig jaar is er inderdaad een ongeval geweest met een paalmachine van een ander type die beneden het talud een schoring aan het maken was voor de inkokering van een beek. De deskundigen hebben nog geen eindrapport ingediend. De vermoedelijke oorzaak is een verkeerd manoeuvre van de machinist. De omstandigheden van de ongevallen zijn verschillend en de incidenten hebben ook niets met elkaar te maken.

Infrabel beschikt over een nood- en interventieplan dat op lokaal vlak verder is uitgewerkt in plaatselijke protocollen en consignes. Deze schrijven onder andere de maatregelen voor die genomen moeten worden om de hinder voor het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken. Gelet op de moeilijkheid van de situatie probeert men toch om alles te doen om in veilige omstandigheden – dat blijkt dus het probleem te zijn – de nodige maatregelen te kunnen treffen. Als het hier gaat om een machine met 400 ton hefvermogen, dan begrijp ik dat het niet zo evident is om ervoor te zorgen dat dit ook veilig uitvoerbaar is. Men heeft toch gepoogd al het nodige zo snel mogelijk te doen.

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

Ik begrijp dat het hier om uitzonderlijke omstandigheden gaat. Ik kan afleiden uit uw antwoord dat de NMBS al het mogelijke gedaan heeft om zowel preventief als nadien correct op te treden, ondanks alle hinder nadien.

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

12 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'attention accordée aux chaînes destinées à l'information régionale par Belgacom" (n° 3472)

12 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verwaarlozing van de regionale nieuwszenders door Belgacom" (nr. 3472)

12.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, tout comme ses concurrents, Belgacom a vu sa croissance *boostée* par la vente de "packs", parmi lesquels la télé, parfois même incluse "gratuitement" est un puissant produit d'appel.

Récemment, dans *Le Soir*, Didier Bellens disait "qu'aujourd'hui, les anciens monopoles du câble ont perdu un million de clients qui sont devenus nos clients".

Pour ma part, je suis interpellée par des consommateurs sur les conditions de cette concurrence; ces abonnés à VOO ont été séduits par la campagne téléphonique de Belgacom sur le "pack téléphonie + internet + TV".

Le démarcheur téléphonique a argumenté que les deux opérateurs (VOO et Belgacom) proposaient les mêmes services et des chaînes "identiques", ce qui dans l'esprit du cocontractant signifie "les mêmes

forage d'un autre type, utilisé pour procéder à un étançonnement. L'accident a sans doute été provoqué par une erreur de manoeuvre du machiniste. Les deux incidents n'ont aucun lien l'un avec l'autre.

12.01 Linda Musin (PS): Consumenten die zich telefonisch lieten verleiden door de packagedeal waarin Belgacom tegelijk telefoon, internet en tv aanbiedt, stellen zich vragen bij het respectieve aanbod van Belgacom en VOO. Het klopt immers niet dat de aangeboden diensten identiek zijn. Er zijn inderdaad verschillen wat de lokale zenders betreft.

Waarom verschaft Belgacom TV de kijkers geen toegang tot bepaalde lokale zenders?

chaînes", ce qui est faux. En effet, Belgacom ne semble pas avoir une attitude de coopération uniforme en ce qui concerne la diffusion des programmes produits par les différentes télévisions communautaires actives sur le territoire belge.

À titre d'exemple, RTC Télé-Liège, chaîne locale la région liégeoise, qui couvre 55 communes pour une population de 750 000 habitants et comptabilisait environ 138 000 spectateurs quotidiens en 2009, est comprise dans les programmes de VOO, mais elle n'est pas accessible aux abonnés de Belgacom TV. Des dizaines de milliers de téléspectateurs en région liégeoise sont ainsi concernés. Certains, nombreux, ont le sentiment d'avoir été trompés par Belgacom au moment de la signature du contrat.

Outre la désinformation, voire la tromperie, à la base de certains contrats, mon propos est de faire remarquer que pour l'information du citoyen et le bon fonctionnement de la démocratie, tant au niveau communal qu'au niveau provincial ou national, le rôle joué par les médias de proximité est essentiel. Les émissions des télévisions locales – qui s'attachent aux problèmes de proximité – sont au moins aussi, sinon plus importantes que celles des programmes diffusés par les chaînes étrangères, quel qu'en soit le nombre offert dans le "bouquet".

Les distributeurs devraient donc impérativement prendre cette donnée en compte lors de la composition des offres: l'accès à l'information locale devrait devenir un droit pour le téléspectateur et une obligation pour les opérateurs.

Pourquoi Belgacom TV prive-t-elle les téléspectateurs de l'accès à certaines chaînes locales?

La communication de Belgacom lors des promotions qui *boostent* ses ventes répond-elle aux critères d'une saine information des consommateurs?

Madame la ministre, je sais que Belgacom a une autonomie commerciale totale, notamment dans son offre "Belgacom TV". Néanmoins, je souhaitais attirer votre attention, en tant que ministre de tutelle, sur certains faits et, peut-être, vous demander de sensibiliser le management de l'entreprise sur l'importance d'inclure dans son offre toutes les télévisions locales.

12.02 Inge Vervotte, ministre: Comme vous l'avez rappelé dans votre question, Belgacom dispose dans cette matière d'une autonomie et cette question ne relève pas de ma compétence. Cependant, j'ai attiré l'attention de l'entreprise sur ce point. Belgacom m'a fourni les éléments suivants. Belgacom ne prive pas volontairement les téléspectateurs de l'accès à certaines chaînes locales. Depuis le lancement de Belgacom TV en 2005, Belgacom a consenti des efforts importants afin d'accroître le contenu de son offre. Actuellement, plus de 80 chaînes télé sont disponibles dans son offre de base.

Quant aux chaînes locales, Belgacom partage votre avis selon lequel leurs émissions sont très importantes. Elle est convaincue que les télévisions locales ont leur place au sein de l'offre télévisuelle en développant un rapport de proximité. Belgacom veut que ses abonnés

Voldoet de communicatie van Belgacom aan de criteria van een gezonde voorlichting van de consument?

Kunt u het management van het bedrijf laten weten dat het belangrijk is dat het Belgacom-aanbod ook de toegang tot alle lokale zenders omvat?

12.02 Minister Inge Vervotte: Belgacom is wat dit betreft autonoom en deze aangelegenheid valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik heb het bedrijf hier evenwel op gewezen en er werd mij geantwoord dat er inspanningen worden gedaan om de lokale zenders te kunnen aanbieden. Er kunnen nu al acht zenders via Belgacom TV worden bekeken: Antenne Centrale, Canal C, Canal Zoom, notélé, Télé MB, TV Com, TV Lux en Ma Télé. Télésambre en

aient le droit de disposer de leurs chaînes locales dans des conditions égales. C'est pour cette raison que Belgacom veut pouvoir accueillir ces chaînes locales dans son offre.

En Communauté française, huit d'entre elles ont répondu favorablement à la demande de Belgacom et sont déjà présentes sur la plate-forme Belgacom TV depuis longtemps: Antenne Centrale, Canal C, Canal Zoom, NO Télé, Télé MB, TV Com, TV Lux et Ma Télé. Deux autres sont sur le point de la rejoindre: TV Sambre et Télé Vesdre.

RTC Liège reste cependant l'unique absente de l'offre de Belgacom malgré les différentes démarches accomplies et semble persister à demander des conditions financières en dehors des normes habituelles. Belgacom est toute disposée à desservir la région liégeoise et prête à accueillir RTC Liège à des conditions raisonnables et proportionnées. Dans ce contexte, Belgacom demande transparence et non-discrimination dans un système de rétribution équitable pour toutes les télévisions locales. Belgacom a proposé que les négociations sur les conditions financières se déroulent sous l'égide de la fédération des télévisions locales. Les négociations ont débuté mais elles ont été suspendues suite à l'interpellation du ministre-président Demotte afin de faire la lumière sur le financement des télévisions locales.

Dans l'attente d'une décision sur le montant de la contribution à payer aux chaînes locales, Belgacom a proposé comme gage de bonne volonté dans ce dossier une rémunération provisionnelle. Il est d'ailleurs dans l'intérêt des distributeurs de disposer d'une offre la plus étendue possible afin d'attirer et de satisfaire ses clients. Plus l'offre est riche, plus elle est susceptible d'être intéressante.

Quant à la communication commerciale de Belgacom, les moyens utilisés sont divers.

Les supports publicitaires invitent les clients à se renseigner auprès des points de vente ou sur internet pour connaître le produit et son contenu. Les agents commerciaux peuvent répondre aux questions des clients. Des brochures présentent une grille de chaînes et comprennent une invitation à consulter le site, à se rendre dans un point de vente ou encore à contacter le service à la clientèle pour connaître tous les détails. Mentionnons aussi le site internet de Belgacom. Pour les clients qui disposent déjà de Belgacom TV, des informations concernant les changements, les évolutions et autres éléments sont encore fournies par divers canaux tels que mailings, newsletters, insertions dans la facture, messages via la télévision même, etc.

12.03 Linda Musin (PS): J'ai bien entendu que Belgacom était tout à fait prêt à les rémunérer. C'est là que le problème réside: un montant est à payer, VOO paye un montant, et Belgacom, depuis un certain temps, est en négociation. Tant que ce même montant est négocié, rien ne se passe effectivement. Les clients doivent être avertis de la différence d'offre. Par téléphone, on court toujours le risque d'être pris au dépourvu. Dans cet esprit, j'espère vraiment qu'une solution sera trouvée au niveau de la Communauté française. Les habitants d'une même région doivent bénéficier d'une même offre.

Télévesdre worden daar binnenkort aan toegevoegd. RTC Liège is ondanks gedane inspanningen de enige zender die nog niet in het Belgacom-aanbod zit. De zender stelt blijkbaar nog altijd buitensporige financiële voorwaarden. Er zijn onderhandelingen van start gegaan, maar zij werden opgeschort naar aanleiding van de interpellatie van minister-president Demotte over de financiering van de lokale televisiezenders.

In afwachting van een beslissing over het te betalen bedrag heeft Belgacom een provisionele vergoeding voorgesteld. De verdelers zouden in hun eigen belang over een zo groot mogelijk aanbod moeten beschikken om hun klanten tevreden te stellen. Hoe groter het aanbod, hoe interessanter het kan zijn.

Wat de commerciële communicatie betreft, kunnen de klanten voor informatie over het product terecht bij de verkooppunten, op de website of bij de vertegenwoordigers.

12.03 Linda Musin (PS): Het bedrag dat betaald moet worden, vormt het probleem. Belgacom onderhandelt over dat bedrag, en zolang die onderhandelingen lopen, gebeurt er niets. De klanten moeten geïnformeerd worden over het verschillende aanbod.

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de NMBS-operator aan het programma 'Next Station'" (nr. 3469)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het congres 'Next Station' te Brussel" (nr. 3577)

13 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de l'opérateur SNCB au programme 'Next Station'" (n° 3469)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le congrès 'Next Station' à Bruxelles" (n° 3577)

13.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, een aantal weken geleden was er een congres aangaande de stationsomgevingen en de stations van de toekomst. Ik heb in de schriftelijke neerslag van mijn vraag een deel van de folder overgenomen. Zo'n folder is natuurlijk altijd veel meer lovend dan het in de werkelijkheid is. Ik ben er naartoe gegaan omdat ik dacht dat het wel interessant kon zijn. Het viel mij echter op dat er niemand van de NMBS was ingeschreven op de deelnemerslijst

Mevrouw de minister, ofwel had men andere verplichtingen, ofwel ging men ervan uit dat de samenwerking niet optimaal verloopt en is men er weggebleven. Wat was de reden?

13.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik had het geluk uitgenodigd en dus aanwezig te zijn op dat congres. Net als collega Geerts heb ik gekeken naar de inschrijvingslijst. Ik maak evenwel een andere afweging of een andere analyse van het congres.

In totaal waren ongeveer 380 personen ingeschreven, waarvan er 300 aanwezig waren. De functies stonden bij de inschrijvingen, de heer Geerts heeft wellicht ook die oefening gemaakt. Er waren ongeveer 130 personen van de NMBS-Holding zelf aanwezig. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat zij daar met veel enthousiasme waren en ik vermoed dus dat het een beetje een verplichting was. Er waren ook ongeveer 15 personen van de vakbond en een aantal mensen van de internationale UIC-organisatie. Er waren ongeveer 30 sprekers. Dat betekent al een mooi gevulde zaal.

Mevrouw de minister, misschien vraagt u zich waarom daar niemand van de NMBS zelf was. Welnu, dat congres vond plaats in de week, donderdag en vrijdag, en die dagen moet er gewerkt worden en moeten de treinen op tijd rijden. Dat zijn prioriteiten.

Wat de organisatie van het congres betreft, ben ik een beetje verwonderd en ik had van u graag wat meer cijfers gekregen op het vlak van de financiering. Ik had immers de indruk dat er kosten noch moeite werden gespaard. Wij kregen daar een mooie boekentas vol met gadgets, luxueuze boeken in vierkleurendruk, vier balpennen en twee memorysticks.

De aanwezigen werden niet allen op het vlak van infrastructuur goed ontvangen, ook het menu, 's avonds, was de moeite. Ik heb helaas na de plenaire vergadering alleen nog kunnen aansluiten voor het

13.01 David Geerts (sp.a): Il y a quelques semaines s'est tenu un congrès sur l'environnement des gares et les gares du futur. J'y étais et j'ai constaté qu'il n'y avait personne de la SNCB. Pourquoi?

13.02 Tanguy Veys (VB): 380 personnes s'y étaient inscrites, dont 300 étaient présentes. On a dénombré 130 personnes de la SNCB-Holding et quinze des syndicats. Il y avait quelques invités étrangers et une trentaine d'orateurs, mais personne de la SNCB. Je suppose que les trains devaient être à l'heure ces jeudi et vendredi et que donc personne n'avait été délégué?

Les organisateurs du congrès n'avaient ni reculé devant les frais ni ménagé leurs efforts. Les participants ont reçu un bel attaché case contenant de nombreux gadgets, des livres luxueux en quadrichromie, quatre stylos à bille et deux cartes mémoire. Le congrès s'est clôturé par un délicieux dîner accompagné d'excellents vins.

Je comprends qu'on ne puisse accueillir des invités internationaux avec un sandwich et un coca, mais je me demande si l'effort financier consenti est en rapport avec la plus-value de ce congrès.

dessert, waardoor ik de ravioli van kreeft en de Mechelse koekoek met asperges en truffelparfum heb moeten missen. Ik heb wel nog even kunnen proeven van de lekkere wijnen Bordeaux en Pouilly-Fumé.

Mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat men internationale gasten niet kan ontvangen met een broodje en een glas cola.

Ik vraag mij echter af of al die financiële inspanningen in verhouding staan tot de meerwaarde van de organisatie van een dergelijk congres. Ik stel trouwens vast dat, wat betreft politici die daaraan als spreker hebben mogen deelnemen, men zich beperkt heeft tot één partij, zijnde de sp.a. In de toekomst zou ook daar een iets gevarieerder panel op zijn plaats zijn.

Als ik kijk naar de financiering, dan vraag ik mij af wat het kostenplaatje was, gelet niet alleen op de zeer goed verzorgde menu's, maar ook op de vergaderomgeving. Er werd aan de deelnemers 750 euro inschrijvingsgeld gevraagd. Ik vraag mij af hoeveel personen dat effectief betaald hebben, als men ziet dat meer dan 130 mensen daarvan van de Holding zelf kwamen. Doet men dat opdat het een beetje zou overkomen als een prestigecongres, ter lancering van het wellicht te hernieuwen mandaat van ceo Jannie Haek? Ik betreur dat daaraan broodnodige middelen van de NMBS worden gespendeerd. Wij hebben net de financiële cijfers gezien. Ik heb dan ook de volgende vragen.

Wat was de motivatie om dat congres te organiseren?

Hoeveel deelnemers hebben effectief aan het congres deelgenomen en ook effectief betaald voor hun deelname?

Kunt u mij de gedetailleerde kostprijs bezorgen? Dat mag gerust op papier zijn.

Hoeveel inkomsten werden met dat congres gerealiseerd, bijvoorbeeld via het ingangsgeld en de sponsering? De sponsering van een dochterbedrijf is natuurlijk een beetje vestzak-broekzak. Het gaat over de reële inkomsten. Wat was de meerwaarde van het congres? Ik hoor al in de wandelgangen dat dit congres in de toekomst niet meer zal plaatsvinden. Er zijn er nu al drie geweest, maar experts zeggen mij dat wat zij daar gehoord hebben ook al op veel andere plaatsen gehoord hebben.

Hoeveel vertegenwoordigers van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel namen deel aan de vorige edities?

Wanneer en waar zal eventueel de volgende editie plaatsvinden, mocht die alsnog plaatsvinden?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, in dit land kan men een invitatie krijgen, maar men beslist nog altijd zelf waar men gaat en staat.

13.03 Tanguy Veys (VB): (...)?

De **voorzitter**: Het eerste deel van uw vraag vind ik nogal raar. Het is echter aan u, mevrouw de minister, om daarop te antwoorden.

De plus, seuls des représentants politiques du sp.a sont intervenus comme orateurs. À l'avenir, un peu plus de diversité dans le choix des intervenants serait le bienvenu.

Le droit d'inscription au congrès était de 750 euros. Combien de participants ont-ils effectivement payé ce montant? Sans doute ce congrès prestigieux était-il organisé dans la perspective du nouveau mandat brigué par le CEO Jannie Haek. Je déplore le fait que des moyens financiers dont la SNCB a cruellement besoin soient dépensés de cette manière.

Pourquoi ce congrès a-t-il été organisé? Combien y a-t-il eu de participants et combien d'entre eux ont-ils effectivement payé le droit d'inscription? À combien s'élèvent les recettes des entrées et du sponsoring? Combien le congrès a-t-il coûté? Quelle en est la plus-value? Combien de représentants de la SNCB-Holding, de la SNCB et d'Infrabel ont-ils pris part aux trois éditions précédentes? Où et quand aura éventuellement lieu la prochaine édition?

13.04 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, zoals bekend probeer ik, in het kader van de transparantie, zoveel mogelijk informatie te geven.

Het congres Next Station werd door de NMBS-Holding georganiseerd, in samenwerking met de UIC, de internationale spoorwegunie. Het was de derde editie van Next Station, na Rome in 2005 en Parijs in 2007. De organisatie wordt telkens toevertrouwd aan een lid van de Station Management Group binnen de UIC dat zich onderscheidt door zijn kennis op het vlak van stations. De NMBS-Holding was dan ook trots dat zij werd uitverkozen om de editie 2011 te mogen organiseren.

De NMBS-Holding wordt inderdaad internationaal erkend voor haar stationskennis. Ik denk dat wij daarvan de laatste tijd ook een aantal voorbeelden gezien hebben. De Belgische stations hebben in de voorbije jaren een enorme evolutie doorgemaakt. Er werden grote stationsprojecten gerealiseerd te Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal en Luik-Guillemins en ook andere stationsprojecten zijn in uitvoering of zullen binnenkort van start gaan. De NMBS-Holding is continu op zoek naar global best practices. Een conferentie als Next Station is dan ook een buitenkans om inspiratie op te doen en bijkomende kennis te vergaren.

Sprekers uit de hele wereld, van Japan tot Zuid-Amerika, en vertegenwoordigers uit meer dan twintig landen deelden hun inzichten met elkaar. Alle sleutelfiguren binnen het bedrijf, werkzaam in de directie Stations, kregen de kans kennis te maken met buitenlandse voorbeelden of initiatieven in gelijkaardige sectoren, als de uitbating van luchthavens.

Al deze mensen op buitenlandse studiereis sturen of aan internationale conferenties laten deelnemen zou uiteraard een hele hoge kostprijs met zich brengen en zou misschien minder productief zijn dan een deelname aan zo'n uitwisselingscongres.

Daarnaast heeft de NMBS-Holding een groep stakeholders uitgenodigd gratis deel te nemen. Zo waren bijvoorbeeld leden van de Commissie voor de Infrastructuur uitgenodigd gratis kennis te maken met deze wereldwijde best practices, en de Belgische stations ernaast te plaatsen.

Er waren, inclusief de sprekers, ongeveer vierhonderd deelnemers op Next Station, editie 2011, waarvan ongeveer 70 betalende deelnemers. Sponsors, partners als Eurostation en Eurogare, en alle leden van de directiecomités van de NMBS-Groep konden gratis deelnemen. In totaal werden er elf personen van de NMBS en twaalf van Infrabel uitgenodigd voor gratis deelname. Voor de andere personeelsleden van NMBS en Infrabel waren de gewone tarieven van toepassing, namelijk het verminderd tarief van 600 euro bij inschrijving voor 20 februari 2011 en 750 euro nadien. Een persoon van de NMBS is een dag aanwezig geweest op het congres. Voor Infrabel hebben zeven personen deelgenomen, waarvan vijf betalend en twee gratis.

De behandelde onderwerpen hielden vooral verband met de bouw en het beheer van stations. De NMBS zag hierin dan ook geen toegevoegde waarde om haar personeel aan te zetten tot deelname

13.04 **Inge Vervotte**, ministre: Le congrès *Next Station* a été organisé par la SNCB-Holding, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC). C'était la troisième édition de *Next Station*, après Rome en 2005 et Paris en 2007. L'organisation de cet événement est chaque fois confiée à un membre du Station Management Group au sein de l'UIC. La SNCB-Holding était donc fière d'avoir été sélectionnée pour organiser l'édition 2011 de ce congrès.

La SNCB-Holding est reconnue internationalement pour son expertise en matière de conception des gares. Les gares belges ont d'ailleurs connu une évolution considérable au cours des dernières années. De grands projets ont notamment été réalisés à Anvers-Central, Bruxelles-Central et Liège-Guillemins. D'autres chantiers sont en cours de réalisation ou débiteront prochainement. La SNCB-Holding est constamment à la recherche des meilleures pratiques à l'échelon mondial. Un congrès tel que *Next Station* constitue dans ce contexte une occasion unique de trouver de nouvelles sources d'inspiration et d'enrichir son expertise.

Il y avait des orateurs du monde entier. Des représentants de plus de vingt pays ont échangé leurs points de vue. Toutes les figures clé de l'entreprise, actives à la direction Gares, ont ainsi pu découvrir des exemples étrangers ou des initiatives prises dans des secteurs similaires, tels que l'exploitation des aéroports. Un congrès d'échange de ce genre est plus productif et moins onéreux que d'envoyer toutes ces personnes à l'étranger en voyage d'étude. La SNCB-Holding a en outre invité un groupe d'acteurs concernés, et notamment les membres de cette commission, à participer gratuitement.

aan dit congres, daar de inhoud ervan geen directe link had met de dagelijkse verantwoordelijkheden en competenties binnen de NMBS.

In Rome waren er geen vertegenwoordigers van de NMBS-Groep. In Parijs was er een spreker van NMBS-Holding en er waren nog een vijftal andere vertegenwoordigers van NMBS Holding.

De kostprijs van het congres bedroeg 550 000 euro. De inkomsten uit sponsoring en inschrijvingen bedroegen 310 000 euro. Ik meen dat het zinvol is dat wanneer zulke initiatieven worden genomen, de kostendekking nagestreefd wordt, ook al begrijp ik het belang van het congres zelf.

Op dit moment is nog niet beslist wanneer de volgende editie van Next Station zal plaatsvinden. Ik vermoed dat dit in overleg zal gebeuren met de UIC. Daar hebben wij op dit moment geen verdere informatie over.

Le congrès a réuni quelque 400 participants, orateurs compris, dont 70 payants. Les sponsors, les partenaires comme Eurostation et Eurogare, et tous les membres des comités de direction du Groupe SNCB ont pu participer à titre gracieux. Onze personnes de la SNCB et douze d'Infrabel ont été conviées à participer gratuitement. Pour les autres membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel, les tarifs normaux étaient d'application, à savoir le tarif réduit de 600 euros pour toute inscription avant le 20 février 2011 et celui de 750 euros pour les inscriptions au-delà de cette date. Une seule personne de la SNCB a été présente un jour. En ce qui concerne Infrabel, sept personnes ont répondu présent, dont cinq payantes et deux gratuites.

Le congrès portait essentiellement sur la construction et la gestion des gares. La SNCB ne voyait donc pas l'utilité pour son personnel d'y participer. Il n'y avait effectivement pas de lien direct avec les responsabilités et les compétences quotidiennes au sein de la SNCB.

Il n'y avait pas de représentants du Groupe SNCB à Rome. À Paris, il y avait un orateur et cinq représentants de la SNCB-Holding.

Le congrès a coûté 550 000 euros. Les revenus générés par le sponsoring et les inscriptions s'élevaient à 310 000 euros. Il n'a pas encore décidé où ni quand aura lieu la prochaine édition.

13.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb mijn antwoord gekregen.

13.06 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord dat de zaken enigszins in perspectief plaatst.

U wijst er zeer terecht op dat vierhonderd personen waren ingeschreven voor dit congres, maar dat er slechts zeventig hebben betaald. Nochtans kostte dit congres 500 000 euro. U verwijst naar de sponsoring, maar het gaat dan wel om dochterfirma's van de NMBS-

13.06 Tanguy Veys (VB): Sur les 400 personnes inscrites, 70 à peine ont payé. Le congrès a coûté 500 000 euros. La ministre se réfère au sponsoring, mais il s'agit de filiales de la SNCB-Holding ou de sociétés liées à la

Holding of aan de NMBS gerelateerde firma's die toch wel een bepaald voordeel hebben bij de samenwerking met de NMBS. Ik verwijs ter zake onder meer naar Siemens.

Ik meen dat men in de toekomst bij de organisatie van dergelijke prestigecongressen alles beter moet overwegen. U zegt zelf dat er slechts één iemand was ingegaan op de twaalf uitnodigingen van de NMBS zelf. Het is aan de NMBS om de afweging te maken, maar ik heb vernomen van experts, die effectief aanwezig waren, dat de meerwaarde ver te zoeken was en dat het dan ook bij de haren was getrokken om dit congres een dergelijke omvang en uitstraling te geven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verplichting voor personen met een handicap die assistentie behoeven om hun reis bij de NMBS aan te kondigen en de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van de stations" (nr. 3578)

14 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'obligation des personnes handicapées réclamant une assistance d'annoncer leur voyage auprès de la SNCB et l'accessibilité des gares" (n° 3578)

14.01 David Geerts (sp.a): Op 3 december 2010 voerde VFG actie voor onder meer de toegankelijkheid van stations en flexibiliteit in het reservatiesysteem. Nu moet men hulp 48 uur op voorhand aanvragen. Wie in een rolstoel zit en in Brussel werkt, heeft vandaag nog steeds veel problemen om de reisweg aan te vatten en om bijvoorbeeld in kleinere stations uit te stappen, wanneer die overuren moet doen.

De NMBS heeft daar positief op geantwoord en vroeg tijd tot einde maart om de voorstellen te bestuderen. Dan zou men opnieuw rond de tafel zitten.

Zijn de voorstellen van de NMBS al klaar? Zo ja, hoe luiden die?

De andere ingediende vragen zal ik niet stellen, aangezien we daarover binnenkort een hoorzitting hebben.

14.02 Minister Inge Vervotte: Het beheerscontract 2008-2012 verbindt de NMBS-Holding tot een planmatige aanpassing van de stationsgebouwen, opdat tegen 2028 alle stationsgebouwen toegankelijk worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. Het beheerscontract voorziet erin dat tegen 2012 52 stationsgebouwen met 60 % van de opstappende reizigers toegankelijk moet zijn. Momenteel zijn er 15 stationsgebouwen voor 24 % van de opstappende reizigers volledig toegankelijk. De eerste fase van het project Geleide Lijnen wordt uiterlijk eind mei afgewerkt. De uitvoering was gepland voor eind december 2010, maar door de vriestemperaturen moesten wij de werken uitstellen. Midden 2011 zal de NMBS-holding een volledige toegankelijkheid van 25 stationsgebouwen met een minimum van 40 % van de opstappende reizigers realiseren.

In verband met de toegankelijkheid van de treinen zegt de NMBS dat personen met beperkte mobiliteit op lange termijn de treinen moeten

SNCB, telles que Siemens. À l'avenir, l'organisation de tels congrès de prestige devra en tout état de cause faire l'objet d'une réflexion plus approfondie.

14.01 David Geerts (sp.a): Le 3 décembre 2010, la "Vlaamse Federatie voor Gehandicapten" a mené une action visant à sensibiliser les responsables à la nécessité d'accroître l'accessibilité des gares ainsi que la flexibilité du système de réservations. La SNCB a demandé à pouvoir se pencher sur le problème jusqu'à la fin mars 2011. Une réunion était ensuite prévue.

La SNCB a-t-elle dans l'intervalle élaboré des propositions en la matière?

14.02 Inge Vervotte, ministre: En vertu du contrat de gestion 2008-2012, la SNCB-Holding est tenue d'adapter systématiquement les bâtiments pour que l'ensemble des gares soient accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici 2028. Cinquante-deux gares accueillant 60 % des voyageurs à l'embarquement devront être accessibles d'ici 2012. Actuellement, 15 bâtiments de gare recevant 24 % des voyageurs à l'embarquement sont entièrement accessibles.

La première phase du projet

kunnen gebruiken met zo weinig mogelijk hulp van buitenaf. Dat impliceert een totale toegankelijkheid van de infrastructuur en het rollend materieel. Het spreekt voor zich dat zulke doelstellingen niet op zeer korte tijd kunnen worden verwezenlijkt en dat de aan te wenden financiële middelen aanzienlijk zijn. Het is wel zo dat die criteria vanaf nu worden gehanteerd.

De NMBS heeft daarom een systeem opgezet voor assistentie aan mensen met een beperkte mobiliteit omdat we dit vandaag nog niet overal kunnen realiseren. Naast die hulpservice zoekt de NMBS naar bijkomende oplossingen door bijvoorbeeld samenwerkingstests met taximaatschappijen alsook met de traplift.

Persoonlijk wil ik daar aan toevoegen – het komt later misschien aan bod – dat ik het altijd belangrijk en het debat waard vind te zien waar we samenwerking kunnen aangaan. Ik vind dat niet altijd in alle omstandigheden openbaarvervoermaatschappijen dit allemaal zelf kunnen realiseren. Er zijn organisaties, er zijn vrijwilligers, er zijn mogelijkheden en liefst blijven de mensen ook hoffelijk, hoop ik. Voor mij is het principe dat mensen met beperkte mobiliteit mobiel moeten kunnen zijn. Belangrijk is dat dit het uitgangspunt is in het debat. Daar moet worden gezocht naar de best mogelijke oplossingen. Dat gaat breder dan enkel en alleen de NMBS. U weet dat wij bij de NMBS daarin zeer veel inspanningen leveren.

Samenwerkingsprojecten met taximaatschappijen. Het doel hiervan is de actieradius voor assistentie aan mensen met beperkte mobiliteit te vergroten. Het partnerschapsproject met de taximaatschappijen voor het vervoer van personen in een rolstoel van een station zonder assistentie naar een station met assistentie werd positief geëvalueerd. Er waren geen klachten. De uitvoerende test heeft een bevredigend resultaat opgeleverd met een redelijke kostprijs. De stations Zeebrugge-strand en Lommel werden aan het project toegevoegd, waardoor het aantal taxistations op zeventien komt. Omdat dit project werd meegedeeld in een brochure voor personen met een beperkte mobiliteit en het aantal aanvragen voortdurend toeneemt, wordt het project voortgezet voor een periode van ten minste een jaar om meer gegevens te verzamelen.

De traplift. Er werd in 2009 een demonstratie gehouden in het station Brussel-Zuid in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. De Nationale Hoge Raad heeft toen in haar advies van 21 april 2009 het project verworpen omdat die traplift geen oplossing biedt voor alle rolstoelen vanwege de technologische beperkingen op het vlak van maten en gewichten. De NMBS heeft uiteindelijk toch een aantal trappenklimmers aangekocht en heeft deze onlangs getest in Waregem. De NMBS-Groep heeft opnieuw de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap toestemming gevraagd om die trappenklimmers toch te mogen zetten in onvoldoende toegankelijke stations. De NMBS-Groep overweegt ook te investeren in technische toevoegingen aan de trappenklimmers die het vervoer van grotere en zwaardere rolstoelen mogelijk moeten maken, in overleg met de producent. In haar advies van 21 maart 2011 heeft de Nationale Hoge Raad het gebruik van de trappenklimmers in de stations waar ze inzetbaar zijn, goedgekeurd. Zij vragen wel door de NMBS aangehaalde bijkomende investeringen om ook de zware rolstoelen te kunnen vervoeren. Indien een rolstoelgebruiker niet op de trappenlift

d'installation de lignes de guidage sera achevé au plus tard fin mai. La mise en œuvre était prévue fin décembre 2010, mais la période de gel a obligé les responsables à reporter les travaux. À la mi-2011, 25 bâtiments de gare accueillant au minimum 40 % des voyageurs à l'embarquement seront entièrement accessibles.

En ce qui concerne l'accessibilité des trains, la SNCB affirme que les personnes à mobilité réduite devront, à long terme, pouvoir prendre le train avec un minimum d'aide extérieure. Cet objectif, qui implique une accessibilité totale de l'infrastructure et du matériel roulant, ne pourra être réalisé à très court terme et nécessitera des moyens financiers considérables.

Les critères mentionnés sont cependant appliqués dès à présent.

Comme tout ne pourra pas se réaliser en un jour, la SNCB a mis au point un système d'assistance aux personnes à mobilité réduite. Parallèlement, la SNCB recherche des solutions complémentaires, notamment en procédant à des essais de coopération avec des compagnies de taxis et en utilisant un système de monte-escaliers.

J'estime que les sociétés de transport public ne doivent pas toujours tout réaliser elles-mêmes. Des organisations et des volontaires sont également actifs sur le terrain. Pour moi, le débat doit partir du postulat que les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer.

Des projets de coopération avec des compagnies de taxis ont pour objectif d'accroître le rayon d'action pour l'assistance aux personnes à mobilité réduite. Le projet de partenariat a été évalué positivement. Aucune plainte n'a été enregistrée. Le test a débouché sur un résultat satisfaisant, pour un coût

wil, moet een alternatieve oplossing worden gevonden.

Waarom de NMBS een reserveringstermijn van 24 uur vraagt, daar ben ik in het verleden al op ingegaan. In het geval assistentie niet mogelijk is, wordt aan de klant een alternatieve oplossing voorgesteld. In het geval de persoon met beperkte mobiliteit de hulp niet binnen de termijn reserveert, zal de NMBS zich inspannen om in de mate van het mogelijke assistentie te bieden die het de persoon met beperkte mobiliteit mogelijk maakt om in de beste omstandigheden te reizen. De NMBS neemt daar een soepelere houding aan dan men oorspronkelijk had vooropgesteld.

Omdat de NMBS reizigers met een beperkte mobiliteit een kwaliteitsvolle service en dito reis wil aanbieden, heeft de spoorwegoperator naar hen geluisterd. Zij integreert hun vragen en andere opmerkingen in de verschillende lopende projecten binnen de perken van wat op het Belgische net realiseerbaar is.

De NMBS heeft op 28 januari 2011 een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, om naar mogelijkheden te zoeken om de 24-uurregeling te versoepelen. Naar aanleiding van voornoemde vergadering bestudeert de NMBS de versoepeling. Daarna zal zij de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap opnieuw contacteren, om te bekijken wat mogelijk is. Zij zoekt echter naar praktisch uitvoerbare oplossingen, waarmee zij aan een zekere gradatie in de garantie en verzekering van wat mogelijk is, tegemoet kan komen.

Het zijn dus altijd beide pijlers die tegenover projecten moeten worden geplaatst. In welke mate kan iets worden gegarandeerd of in welke mate is er goodwill om oplossingen te zoeken of te bieden, wat afhankelijk is van de tijd die er is om een en ander te kunnen realiseren? Op voornoemd vlak stel ik vast dat de NMBS het dossier op een goede manier wil behandelen.

Tot op heden zijn er geen klachten over het online reservatiesysteem voor assistentie. De NMBS heeft ervoor geopteerd om, behalve haar algemene inlichtingendienst, via het nummer van een call center – 02/528 28 28 – ook een assistentiedienst aan personen met een beperkte mobiliteit aan te bieden. Voornoemd, enig en centraal nummer werd gekozen, omdat het aldus voor de klant makkelijker is om één enkel, telefonisch contactpunt te hebben voor alle aanvragen, namelijk informatie, producten, dienstregeling en assistentieaanvragen.

raisonnable. On compte aujourd'hui dix-sept stations de taxi. Le projet se poursuivra pendant au moins un an afin de réunir davantage de données.

Le Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) a rejeté le projet de monte-escaliers dans son avis du 21 avril 2009 parce qu'il ne convient pas à tous les fauteuils roulants. La SNCB a finalement acheté un certain nombre de monte-escaliers et ceux-ci ont été testés récemment à Waregem. Le Groupe SNCB a redemandé au CSNPH l'autorisation de placer ces monte-escaliers dans les gares trop peu accessibles. Le Groupe SNCB envisage aussi d'investir dans des modifications techniques aux monte-escaliers pour qu'ils puissent assurer le transport des fauteuils roulants plus grands et plus lourds, ceci en concertation avec le fabricant. Dans son avis du 21 mars 2011, le CSNPH a approuvé l'utilisation des monte-escaliers dans les gares où ils sont utilisables. Des investissements complémentaires sont cependant demandés pour assurer le transport des fauteuils roulants les plus lourds. Si un utilisateur de fauteuil roulant ne veut pas se servir du monte-escaliers, une solution alternative doit être trouvée.

En ce qui concerne le délai de réservation de 24 heures, si l'assistance n'est pas possible, une solution alternative est proposée au client. Dans le cas où la personne à mobilité réduite ne réserve pas l'assistance dans le délai imparti, la SNCB s'efforcera d'offrir l'assistance dans la mesure du possible. La SNCB adopte ainsi une attitude plus souple qu'initialement prévu.

La SNCB intègre les observations des voyageurs à mobilité réduite dans les projets en cours, dans la limite de ce qui est réalisable sur le réseau belge.

La SNCB a rencontré le 28 janvier 2011 les représentants du CSNPH afin de chercher des possibilités pour assouplir le régime des 24 heures. La SNCB examine cet assouplissement et cherche des solutions réalisables dans la pratique.

Jusqu'à présent, le système de réservation en ligne pour obtenir de l'assistance n'a encore fait l'objet d'aucune plainte.

14.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wanneer wij met de vertegenwoordigers van de maatschappij het debat over de toegankelijkheid zullen voeren, zal ik verder op de kwestie ingaan.

De **voorzitter**: Het betreft een hoorzitting, die wij op vraag van u en mevrouw De Bue hebben beloofd.

Wij hebben met het kabinet contact opgenomen. Een echt rapport had het kabinet niet gemaakt. Het had wel een aantal andere teksten, die nu worden voorbereid. Wij hebben ons nog eens opnieuw geïnformeerd. Het kabinet zou ons zo snel mogelijk laten weten wanneer de gevraagde informatie ter beschikking zou zijn. Een en ander is dus in voorbereiding. Wij zijn het zeker niet vergeten.

La **présidente**: Contacté par nos soins, le cabinet s'est engagé à nous faire savoir dans les meilleurs délais quand les informations requises seront disponibles. On s'active donc autour de ce dossier.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Wij houden even een korte onderbreking, waarna de heer Veys aan het woord komt voor zijn vraag nr. 3659. De heer Vandeput is niet aanwezig. Zijn vraag nr. 3766 vervalt dus. Vraag nr. 3669 van mevrouw Musin is ingetrokken. Vervolgens komt dus mevrouw Vanheste aan het woord voor haar vraag nr. 3680.

La question n° 3766 de M. Vandeput est annulée. La question n° 3669 de Mme Musin est retirée.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bermbranden op spoortrajecten" (nr. 3659)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorwegbermbranden" (nr. 3766)

15 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3659)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les incendies sur l'accotement des voies de chemin de fer" (n° 3766)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, door verschillende bermbranden werd het spoorverkeer tussen Aarschot en Diest op donderdag 24 maart 2011 een tijdlang ernstig verstoord. De eerste bermbranden werden rond de klok van 14 u 00esignaleerd op het spoortraject tussen Aarschot en Diest. Beide brandweerkorpsen rukten onmiddellijk uit, maar hadden heel wat moeite om de

15.01 Tanguy Veys (VB): Le 24 mars 2011, le trafic ferroviaire entre Aarschot et Diest a été fortement perturbé par des incendies sur l'accotement de la voie. Les services d'incendie ont

verschillende vuurhaarden onder controle te krijgen. Omstreeks 16 u 00 wist de brandweer aan Infrabel te melden dat ze nog minstens een uur werk had voor het spoorverkeer hernomen kon worden.

De juiste oorzaak van de brandjes was niet meteen duidelijk, maar zeer waarschijnlijk heeft het droge weer van de voorgaande dagen daarin een rol gespeeld.

Er werd daardoor een vervangende buslijn ingelegd tussen beide stations. Reizigers die van en naar Hasselt wilden, moesten omrijden via het station van Landen. De hinder liet zich nog gedurende een groot deel van de avondspits voelen.

Ik heb deze vraag ingediend daags nadien, op 25 maart. Ook de dagen daarop konden we vernemen dat er ook elders problemen waren met bermbranden. Ik verwijs naar 21 februari en eind maart.

Mevrouw de minister, wat is het beleid omtrent het onderhoud van de bermen langsheen de spoortrajecten?

Welke maatregelen worden er preventief genomen om dergelijke bermbranden te vermijden?

Werden er extra maatregelen genomen naar aanleiding van de verschillende bermbranden op het spoortraject tussen Aarschot en Diest en ook naar aanleiding van de branden in Wijgmaal, Lustin en Jambes? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

Wat lag er ten grondslag aan die verschillende bermbranden op het spoortraject tussen Aarschot en Diest?

15.02 Minister **Inge Vervotte**: De spoorwegbermen worden op een zo ecologisch mogelijke manier onderhouden, rekening houdend met de veiligheid van het treinverkeer. Hier en daar heeft Infrabel daartoe samenwerkingscontracten met Natuurpunt.

De bermen zijn ingedeeld in verschillende zones: randzone, struikzone, corridorzone, afhankelijk van de afstand tot het spoor. Elk van die zones wordt op een aangepaste wijze onderhouden. De onderhoudsacties bestaan voornamelijk uit klepelmaaïen en hakhoutbeheer. Zij worden op een ecologisch verantwoorde manier uitgevoerd. Zo wordt er bijvoorbeeld niet gemaaid voor half juni.

Infrabel merkt ook nog op dat het gebruik van herbiciden op bermen wettelijk verboden is volgens het Vlaams bermbesluit van 1984.

Bij werken aan de sporen die vonken kunnen veroorzaken, zoals las- en slijpwerken, is steeds het nodige blusmateriaal aanwezig.

Bij de bermbranden tussen Aarschot en Diest, die zich voor een groot deel voorgedaan hebben buiten het spoorwegdomein, namelijk achter de gracht, is onmiddellijk de brandweer opgeroepen. Het technisch personeel van Infrabel is ook onmiddellijk ter plaatse gegaan om schade aan de installaties te voorkomen. Op enkele plaatsen moesten er kabels hersteld worden.

Het ontstaan van bermbranden kan verschillende oorzaken hebben.

éprouvé beaucoup de difficultés à maîtriser les différents foyers. La sécheresse a probablement joué un rôle dans l'apparition de ces feux.

Quelle est la politique menée en matière d'entretien des accotements le long des lignes de chemin de fer? Quelles mesures prend-on pour prévenir les incendies à ces endroits? Des mesures supplémentaires ont-elles été prises à la suite de ces incendies? Quelle était la cause de ces incendies?

15.02 **Inge Vervotte**, ministre: Les talus des voies ferrées sont entretenus de manière aussi écologique que possible. À cet effet, Infrabel collabore à certains endroits avec Natuurpunt. L'entretien est principalement réalisé à l'aide de faucheuses à fléaux et inclut également la gestion des taillis. Pour des raisons écologiques, on ne commence pas à tondre avant la mi-juin. L'utilisation d'herbicides sur les talus est interdite. Lors de travaux aux voies susceptibles de provoquer des étincelles, le matériel d'extinction nécessaire est toujours présent.

Les incendies sur les accotements entre Aarschot et Diest se sont en grande partie produits en dehors du domaine ferroviaire. Les services d'incendie ont immédiatement été appelés et le personnel technique d'Infrabel

Vaak zorgt een vastzittende rem aan een goederentrein ervoor dat gensters erg droge bermen doen ontvlammen, zoals op 21 maart, op 25 maart en op 28 maart, maar niet bij de brand van 29 maart. De branden tussen Aarschot en Diest zijn dus ook veroorzaakt door vonken afkomstig van een geklemde rem van een goederentrein. Het uitzonderlijk droge voorjaar, met veel droog hout en bladeren, maakt dat de natuur nu bijzonder ontvlambaar is.

s'est immédiatement rendu sur place pour prévenir les dégâts aux installations. Des câbles ont dû être réparés à certains endroits.

Ces incendies ont plusieurs origines. Les incendies entre Aarschot et Diest ont comme souvent été causés par les étincelles d'un frein bloqué d'un train de marchandises. La sécheresse printanière a rendu les accotements particulièrement inflammables.

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

Ik kan begrijpen dat er een aantal afspraken met milieuorganisaties over het onderhoud is gemaakt. Het ecologisch maaien is een mooi principe, maar als zich een brand voordoet – ik heb het niet over de uitstoot als gevolg daarvan – en het spoorwegnet dus wordt verstoord, dan zijn de ecologische nadelen veel groter dan als er preventief wordt gemaaid.

15.03 Tanguy Veys (VB): La tonte écologique constitue un beau principe mais ne peut perturber le trafic ferroviaire. Il est alors préférable de commencer à tondre plus tôt.

Ik denk dat Infrabel die afweging moet maken en tot de afspraak zou moeten komen dat vroeger wordt gemaaid, niet alleen afhankelijk van het mooie weer. Dat zou op het vlak van preventie zeker zijn nut hebben.

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

16 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de perronverhoging van het station van Adinkerke" (nr. 3680)

16 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rehaussement du quai de la gare de Adinkerke" (n° 3680)

16.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, er bestaat een groot ongenoegen over de hoge opstap naar de treinstellen door de lage perrons. De seniorenraad van De Panne heeft hiertegen al verschillende acties ondernomen. In 2009 werd bevestigd dat het perron in De Panne in 2011 met 28 cm zou worden verhoogd. Infrabel beloofde toen om de studiec capaciteit op te drijven door een beroep te doen op externen. Het is nu 2011. Gaan deze werken nog door? Indien ja, wanneer gaan ze van start? Welke gevolgen zullen de reizigers ondervinden tijdens de werken?

16.01 Ann Vanheste (sp.a): Les quais sont trop bas à La Panne. Il a été annoncé en 2009 qu'ils seraient rehaussés de 28 cm en 2011.

Quand débutent les travaux? Présenteront-ils des inconvénients pour les voyageurs?

16.02 Minister Inge Vervotte: De werken worden binnenkort aanbesteed. Het verhogen van de perrons zal dus wel degelijk uitgevoerd worden. Ik weet niet of men de timing in 2011 nog zal halen. Wij vermoeden dat het eerder in 2012 zal zijn. Een werkplanning zal opgesteld worden waarbij telkens twee van de drie perrons volledig in dienst blijven. Veilige toegangen tot de perrons zullen gerealiseerd worden. Het is dus wel degelijk de bedoeling om daar uitvoering aan te geven.

16.02 Inge Vervotte, ministre: Les travaux seront bientôt adjugés. Je suppose qu'ils seront réalisés début 2012. Tout sera mis en œuvre pour que deux quais sur trois restent entièrement accessibles.

16.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, ik denk dat de

bewoners van De Panne heel tevreden zullen zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "500 topfunctionarissen bij de NMBS die een iPad en/of iPhone ontvingen" (nr. 3705)

17 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les 500 hauts fonctionnaires de la SNCB qui ont reçu un iPad et/ou un iPhone" (n° 3705)

17.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, er worden niet alleen gadgets uitgedeeld op congressen van de NMBS-Holding, maar blijkbaar hebben recent ook vijfhonderd topfunctionarissen van de NMBS een iPad of iPhone ontvangen.

Zoals ik uit *La Libre Belgique* kon vernemen, wordt overwogen om ook andere kaderleden van de NMBS in het bezit te stellen van een iPad of iPhone.

Naar verluidt zorgt deze maatregel voor ongenoegen en wrevel bij het gewone personeel. Zij zien dit als misplaatste gadgets voor het betrokken kaderpersoneel, betwijfelen of het geven van een iPad of iPhone aan de kaderleden wel een meerwaarde heeft voor het dagdagelijkse werk van die kaderleden en of de NMBS wel de juiste prioriteiten stelt.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Wat is de motivatie om vijfhonderd NMBS-topfunctionarissen, en in een later stadium ook andere NMBS-kaderleden, in het bezit te stellen van een iPad en/of iPhone? Deelt u deze motivatie? Indien ja, waarom? Indien nee, werden er eventuele maatregelen genomen?

Wat is de kostprijs van deze maatregel? Bent u van oordeel dat de uitvoering van deze maatregel een goed signaal is ten aanzien van het gewone NMBS-personeel dat hiervoor niet in aanmerking komt? Indien ja, waarom? Indien nee, welke maatregelen werden er genomen?

Tot slot, bent u van oordeel dat in plaats van de invoering van deze maatregel, andere pijnpunten moeten worden aangepakt? Ik verwijs bijvoorbeeld naar het gebrek aan afdoende spoorbeveiligingsystemen, barslechte stiptheidscijfers, een tekort aan nieuw treinmaterieel, sterk verouderd en frequent falend treinmaterieel, ongenoegen over de werkomstandigheden bij treinbestuurders en treinbegeleiders, stijgende agressie tegenover treinbegeleiders, enzovoort?

De **voorzitter**: (...)

17.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw, dit staat letterlijk op papier.

Indien ja, welke maatregelen werden er genomen? Indien nee, waarom niet?

17.03 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, ik weet niet waar dit gerucht vandaan komt. De NMBS-Groep bevestigt mij dat zij geen grote bestelling van iPads en iPhones heeft geplaatst.

17.01 Tanguy Veys (VB): Il me revient que 500 hauts fonctionnaires de la SNCB ont récemment reçu un iPad ou un iPhone. Selon *La Libre Belgique*, on envisage d'en offrir également aux autres cadres de la SNCB. Cette situation irrite les autres membres du personnel.

Quelle est la motivation de cette mesure? La ministre l'approuve-t-elle? Quel est le coût de cette opération?

17.03 Inge Vervotte, ministre: J'ignore totalement d'où vient cette rumeur. Le Groupe SNCB me confirme qu'il n'a aucunement

Momenteel worden binnen de NMBS-Groep eenendertig iPads en tweeënveertig iPhones gebruikt. Tien iPads en veertien iPhones staan ter beschikking van de technische ploegen om de compatibiliteit te testen van bepaalde toepassingen die voor en door de NMBS worden ontwikkeld.

Eenentwintig iPads en achtentwintig iPhones staan in een testfase ter beschikking van medewerkers voor wie dit type materieel hun mobiliteit moet versterken en bepaalde toepassingen op hun desktop overbodig maakt.

Het behoort tot de operationele bevoegdheid van de NMBS-Groep om te oordelen of de aankoop van dergelijke moderne technologie al of niet gerechtvaardigd is op basis van de functionaliteit en de operationaliteit.

placé une commande importante d'iPads et d'iPhones. À l'heure actuelle, 31 iPads et 42 iPhones sont utilisés au sein du Groupe SNCB et 10 iPads et 14 iPhones sont mis à la disposition des équipes techniques. 21 iPads et 28 iPhones sont à la disposition des collaborateurs en vue d'augmenter leur mobilité et de rendre superflues certaines applications informatiques.

Le Groupe SNCB dispose de la compétence opérationnelle de juger de l'opportunité fonctionnelle et opérationnelle de l'achat de ce type de technologie.

17.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik ben blij met uw antwoord. De NMBS kan natuurlijk niet reageren op alle lapsussen die bewust of onbewust de wereld worden ingestuurd. Dergelijk bericht verschijnt in de pers en er wordt niet op gereageerd door de NMBS. Dat bestendigt het ongenoegen dat er leeft en dat zorgt voor onbegrip en afgunst. In dergelijke zaken kan men beter een keer te veel reageren met de juiste informatie dan dergelijke indianenverhalen blijvend de ronde te laten doen.

Het is niet goed dat in *La Libre Belgique* het artikel "Ipad et Iphone pour les vips du SNCB", verschijnt zonder dat er een rechtzetting gebeurt als blijkt dat er niets van aan is.

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

17.04 Tanguy Veys (VB): La SNCB ne peut évidemment pas réagir à toutes les critiques émises consciemment ou inconsciemment à son égard, mais dans pareil cas, mieux vaut réagir une fois de trop et en donnant la bonne information. Dans ce cas, une rectification aurait été une bonne chose.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, bedankt voor dat indianenverhaal.

U krijgt nu het woord voor uw volgende vraag, hopelijk een minder groot indianenverhaal.

18 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eventuele schadelijke straling van TBL1+ en ETCS voor treinbestuurders" (nr. 3707)

18 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rayonnements éventuellement nocifs pour les conducteurs de train des systèmes TBL1+ et ETCS" (n° 3707)

18.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, een indianenverhaal? Ik hoor toch dat er binnen de groep van treinbestuurders enige bezorgdheid is over mogelijke straling. Dat geldt niet alleen bij Belgische treinbestuurders. Ik lees bijvoorbeeld ook dat er ongerustheid is bij de Zweedse treinbestuurders in verband met de zendmasten met nieuwe 4G-mobiele telefonie. Ook daar bestaat de vrees dat er mogelijke stralingsgevolgen zijn. Ook hier is er stralingsbezorgdheid. Ik denk dus wel dat het iets meer is dan enkel indianenverhalen.

Mevrouw de minister, in een poging om de veiligheid op het spoor te verhogen, wordt in alle treinstellen ofwel TBL1+ ofwel ETCS met TBL1-functionaliteit geïnstalleerd.

18.01 Tanguy Veys (VB): Pour tenter d'améliorer la sécurité du rail, on équipe tous les trains du système TBL1+ ou ETCS.

Les effets nocifs de la radiation des appareils ont-ils été analysés? Des mesures préventives ont-elles été prises? Des études ont-elles été effectuées sur les effets nocifs d'autres appareils, tels que le GSM-R, installés à bord des trains et des mesures ont-elles été

prises?

In welke mate werd er onderzoek gedaan naar de schadelijke gevolgen voor treinbestuurders van de straling, veroorzaakt door de werking van TBL1+ en/of ETCS-apparatuur aan boord van de treinstellen? Wat waren de resultaten? Als er geen onderzoek plaatsvond, waarom dan niet en wanneer vindt het eventueel wel plaats?

Werden er naar aanleiding van het eventuele onderzoek naar de schadelijke gevolgen voor treinbestuurders van de straling, veroorzaakt door de werking van TBL1+ en/of ETCS-apparatuur aan boord van de treinstellen, bepaalde maatregelen genomen? Ik bedoel dan preventieve maatregelen, natuurlijk. Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Werd in het verleden ook onderzoek gedaan naar de schadelijke gevolgen voor treinbestuurders van de straling veroorzaakt door de werking van andere apparatuur, bijvoorbeeld GSM-R, aan boord van de treinstellen? Zo ja, voor welke apparatuur en wat waren telkens de resultaten? Zo nee, waarom niet en wanneer dan wel?

Tot slot, werden er naar aanleiding van het eventueel onderzoek naar de schadelijke gevolgen voor treinbestuurders van de straling, veroorzaakt door de werking van andere apparatuur, bijvoorbeeld GSM-R, aan boord van de treinstellen, bepaalde maatregelen genomen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

18.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, vanuit technisch oogpunt maken de uitrustingen voor ETCS en GSM-R deel uit van het Europees ERTMS-project.

Voor ERTMS moeten de technische specificaties voor interoperabiliteit van het systeem voor controle en aansturing en van de deelsystemen en hun onderdelen voor interoperabiliteit, en dus ook ETC en de interfaces zoals GSM-R, voldoen aan de noodzakelijke vereisten die in de algemene bewoordingen bepaald zijn in bijlage 3 van de directieve 96/48 van de Europese Commissie aangaande de interoperabiliteit.

Een van die noodzakelijke vereisten betreft de gezondheid en schrijft voor dat, overeenkomstig de Europese regelgeving en de nationale regelgeving die daarmee compatibel is, voorzorgen moeten worden genomen opdat de deelsystemen voor controle en aansturing, de materialen waaruit ze gebouwd zijn en hun ontwerp de gezondheid van de personen die er toegang toe hebben, niet in gevaar brengen.

De NMBS past de gebruiks- en onderhoudsvoorschriften toe die door de constructeur worden geleverd om aan de noodzakelijke vereisten te voldoen. Het TBL1+-systeem wordt op dezelfde manier behandeld. De toelating tot ingebruikname van de deelsystemen van TBL1+, afgeleverd door DBIS, bevestigen het respecteren van de vereisten.

Op basis van de gegevens en de normen die vandaag beschikbaar zijn, nemen wij aan dat de gezondheid van de personen die er toegang toe hebben niet in gevaar mag worden gebracht.

18.03 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik denk dat uw antwoord klopt, maar ik vind het een vrij

18.02 **Inge Vervotte**, ministre: Les systèmes ETCS et GSM-R font partie du projet européen ERTMS. C'est pourquoi les spécifications techniques doivent satisfaire aux exigences de la Commission européenne en matière d'interopérabilité, et notamment de santé. Il convient de prendre des précautions afin que les systèmes, les matériaux et leur conception ne nuisent pas à la santé.

La SNCB applique les consignes du constructeur de manière à satisfaire aux normes en vigueur. Le système TBL1+ doit répondre à ces mêmes normes. Selon les données disponibles actuellement, il n'y a aucun danger présumé pour la santé.

18.03 **Tanguy Veys** (VB): Certains conducteurs de train sont

theoretisch antwoord. Aangezien die bezorgdheid heerst, meen ik dat men het voorzorgsprincipe zou mogen hanteren.

Op het vlak van straling zijn de onderzoeken niet altijd eenduidig. Ik verwijs naar de discussie omtrent de straling van gsm-masten. Wij hebben het geluk om een arts als commissievoorzitter te hebben. Ik denk dat wij ook daar het voorzorgsprincipe moeten hanteren.

inquiets. Il convient donc de prendre des mesures de précaution. Les études sur les rayonnements ne disent pas toutes la même chose.

18.04 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, excuseer mij dat ik daar toch nog even op inga. Ik ben daar persoonlijk zeer gevoelig aan. Het voorzorgsprincipe wordt volgens mij gehanteerd. Een voorzorgsprincipe wil echter niet zeggen dat men niet mag handelen. De nuance in het antwoord was volgens mij voldoende in die mate dat het werd opgesteld met het oog op het voorzorgsprincipe.

18.04 **Inge Vervotte**, ministre: Le principe de précaution est pris en considération, mais cela ne veut pas dire que rien ne peut se faire.

18.05 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, ik begrijp dat u zegt dat het voorzorgsprincipe wordt gehanteerd als de constructeur zegt dat hij voldoet aan de Europese normen en er dus geen probleem rijst inzake schadelijkheid voor de gezondheid. Ik wil eraan toevoegen dat er ook studies zijn die erop wijzen dat die Europese normen in feite niet streng genoeg zijn. Mijn bezorgdheid in verband met het voorzorgsprincipe moet dus meer in die zin gezien worden. Het is niet zo dat ik meen dat u geen rekening houdt met de bestaande normen. Er zijn echter mensen die ook die bestaande normen in vraag stellen en dan komt dat voorzorgsprincipe opnieuw naar boven.

18.05 **Tanguy Veys** (VB): Bien que le constructeur affirme que son système répond aux normes européennes, je voudrais souligner néanmoins que plusieurs études indiquent que ces normes se sont pas assez strictes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsrisico's bij hoogspanningscabines op treinstellen" (nr. 3708)**

19 **Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les risques de sécurité que comportent les cabines à haute tension sur les rames" (n° 3708)**

19.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, in de periode februari-maart zou er een hoogspanningscabine ontploft zijn op de stoptrein tussen Kortrijk en Oudenaarde op een klassiek tweeledig treinstel. De hoogspanningscabine bevindt zich vlak naast de stuurpost, maar de treinbestuurder zat toen gelukkig aan de andere kant van het treinstel.

19.01 **Tanguy Veys** (VB): En février ou en mars, une cabine à haute tension aurait explosé à bord de l'omnibus entre Courtrai et Audenarde, constitué d'une rame classique à deux voitures. La cabine se trouve juste à côté du poste de conduite mais heureusement, le conducteur se trouvait à l'autre extrémité du train. La réglementation prévoit qu'en cas de changement de fusible, le conducteur de train ne peut remettre la rame en service qu'à partir de l'autre poste de conduite et qu'aucun voyageur ne peut être présent dans le compartiment où se trouve la cabine à haute tension.

Bij de vervanging van een zekering in zo'n hoogspanningscabine mag bijvoorbeeld de treinbestuurder volgens de richtlijnen het treinstel alleen maar in dienst stellen aan de andere kant, dus vanuit de andere stuurpost, en moeten bovendien alle reizigers weg uit de afdeling waar die hoogspanningscabine zich bevindt. Dat geeft meteen aan welke veiligheidsrisico's verbonden zijn aan zo'n hoogspanningscabine.

Wat zijn de veiligheidsrisico's bij zo'n hoogspanningscabine en wat zijn de geldende veiligheidsmaatregelen?

Hebt u recent cijfermateriaal, zonder dat ik in een schriftelijke vraag wil vervallen, dat erop duidt dat er een probleem rijst omtrent incidenten met hoogspanningscabines? Hebt u daaraan bepaalde conclusies verbonden? Zo neen, waarom niet?

Quels sont les risques de sécurité que présente ce type de cabines à haute tension et quelles sont les

In welke mate is het verantwoord dat de hoogspanningscabine zich vlak naast de stuurpost bevindt? Bij treinbestuurders leeft toch de vrees over dat zeer ernstig veiligheidsrisico. Wat motiveert de plaatsing van de hoogspanningscabine vlak naast de stuurpost? Indien niet, worden er eventueel maatregelen genomen om daarmee in de toekomst rekening te houden?

19.02 Minister **Inge Vervotte**: Het risico die inherent zijn aan de hoogspanningsinstallaties, is elektrocutie door rechtstreeks contact met de onderdelen die onder spanning staan.

Elektrische laag- en hoogspanningsinstallaties op het rollend materieel voor reizigers zijn in overeenstemming met de wettelijke voorschriften in het algemeen reglement van elektrische installaties, dat gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad. Artikel 41 van het algemeen reglement bepaalt dat de bescherming tegen elektrische schokken door rechtstreekse aanraking met hoogspanning wordt verzekerd, hetzij bij de constructie van het elektrisch materieel zelf, hetzij bij zijn installatie. Het aanraken van blanke actieve delen van het elektrisch materieel wordt bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt, hetzij met behulp van omhulsels, hetzij met behulp van hindernissen, hetzij door isolatie, hetzij door verwijdering.

De hoogspanningsuitrusting van treinen is geïnstalleerd in gesloten ruimtes van de elektrische dienst. Die ruimtes zijn alleen toegankelijk voor erkende bedienden die in staat zijn om daar toegang toe te hebben en er onderhoudsverrichtingen uit te voeren. De ruimtes zijn vergrendeld met aangepaste middelen, waardoor niemand er toegang krijgt die niet de gepaste veiligheidsmaatregelen heeft genomen. Men krijgt pas toegang tot de ruimtes wanneer de installatie vooraf buiten spanning werd gesteld.

Elke interventie in de ruimte moet gebeuren in afwezigheid van elke onbevoegde persoon, meer bepaald de reizigers of nieuwsgierigen. Daarom worden de reizigers er eventueel toe aangemaand een ruimere afstand te bewaren van de betrokken installatie om te voorkomen dat de bediener op enige manier zou worden afgeleid van de bediening. De reglementering schrijft voor dat de installaties regelmatig worden gecontroleerd.

Ik heb geen cijfers over incidenten met hoogspanningscabines. Bij stroomonderbreking veroorzaakt elke beschermingsinstallatie tegen hoogspanning een schokgolf die hoorbaar is voor de personen die zich in de nabijheid bevinden. Dat effect is inherent aan de beschermingsinstallatie en de werking ervan. De NMBS beschikt niet over dergelijke statistieken. Er zijn geen bijzondere nadelen aan het feit dat hoogspanningscabines zich op korte afstand van de stuurposten bevinden. De hoogspanningscabines maken integraal deel uit van de verdeelinstallaties van elektrische energie en van het gebruik van de energie om er de gewenste effecten uit te halen: verlichting, verwarming, spoorwegtractie enzovoort. De aanwezigheid van een hoogspanningscabine in een trein is niet gevaarlijker voor de bestuurder en de reiziger dan dewelke zich in een woongebouw bevindt, zolang het gebruik dat men ervan maakt, conform de technische voorschriften, de reglementering en de wet is.

mesures de sécurité en vigueur? Des chiffres récents démontrent-ils que les cabines à haute tension présentent des problèmes? Estimez-vous judicieux de placer cette cabine juste à côté du poste de conduite?

19.02 **Inge Vervotte**, ministre: Les installations à haute tension présentent un risque d'électrocution en cas de contact direct avec les éléments sous tension. Les installations à haute et basse tension électrique dans les trains de voyageurs sont conformes aux prescriptions légales selon lesquelles tout contact doit être évité lors de la construction ou l'installation du matériel.

L'équipement à haute tension des trains est installé dans les espaces clos du service électrique auxquels seuls les employés agréés ont accès. Ils sont inaccessibles aux personnes non agréées et ne peuvent être déverrouillés que selon une procédure spécifique qui implique la mise hors tension de l'installation. Les voyageurs sont alors tenus à distance. Ces installations sont régulièrement contrôlées.

Je ne dispose pas de chiffres sur les incidents impliquant des cabines à haute tension. La localisation des cabines à haute tension à proximité des postes de conduite ne présente aucun inconvénient particulier. Les cabines à haute tension font partie intégrante des installations de distribution de l'énergie électrique et de répartition de l'énergie dans tout le train. La présence d'une cabine à haute tension dans un train n'est pas plus dangereuse pour le conducteur et le voyageur qu'une cabine dans un immeuble résidentiel pour autant que les prescriptions techniques, la réglementation et la loi soient respectées.

19.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, het verwondert mij enigszins dat er geen cijfermateriaal voorhanden is omtrent dergelijke incidenten. Men zou in eerste instantie kunnen zeggen dat dat betekent dat er nog nooit problemen geweest zijn. Men signaleert mij echter dat er in de periode februari-maart een dergelijke hoogspanningscabine ontploft zou zijn. Ik wil er dus op aandringen dat daar navraag naar wordt gedaan.

U zegt dat er zich in principe geen probleem kan voordoen, zolang men de veiligheidsmaatregelen respecteert. Bij de ontploffing reed de trein en bevond de bestuurder zich aan de andere kant van het treinstel. Als de bestuurder zich in de stuurpost had bevonden bij de hoogspanningscabine, dan zou het incident veel ernstiger gevolgen gehad hebben.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.00 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.00 heures.

19.03 Tanguy Veys (VB): Je suis surpris d'apprendre qu'il n'existe pas de chiffres concernant de tels incidents. On pourrait croire que tout va pour le mieux alors qu'une explosion m'a été reportée. Le ministre assure qu'il ne peut y avoir de problème si les consignes de sécurité sont respectées mais l'incident aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves si le conducteur du train s'était trouvé à proximité de la cabine à haute tension.