

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2012-2013



5-228COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 4 juin 2013

Séance du matin

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 4 juni 2013

Ochtendvergadering

5-228COM

Gewone Zitting 2012-2013

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la création de l'espace ferroviaire unique européen» (n° 5-3310)5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le Fyra et les liaisons ferroviaires entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-3374)7</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la fréquence des liaisons ferroviaires entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-3443)7</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la décision de la SNCB de retirer les bancs de la gare d'Ostende» (n° 5-3383)9</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la gare de Ninove» (n° 5-3235)11</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les règles concernant l'emploi des langues dans les annonces faites en gare» (n° 5-3568).....12</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la réouverture de l'arrêt de Jabbeke» (n° 5-3356)14</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les possibilités de stationnement à la gare d'Ostende» (n° 5-3455)15</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la vision de la problématique du stationnement par le groupe SNCB» (n° 5-3456)15</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les travaux près de la gare d'Ostende» (n° 5-3457)15</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la carte Accompanateur gratuit» (n° 5-3584)19</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de instelling van één Europese spoorwegruimte» (nr. 5-3310)5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de Fyra en de spoorverbindingen tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-3374)7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de frequentie van de treinverbindingen tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-3443)7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de beslissing van de NMBS om banken uit het station van Oostende te verwijderen» (nr. 5-3383)9</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het station van Ninove» (nr. 5-3235)11</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de regels omtrent het taalgebruik bij de aankondigingen in de stations» (nr. 5-3568).....12</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het heropenen van de stopplaats te Jabbeke» (nr. 5-3356)14</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de parkeermogelijkheden aan het station van Oostende» (nr. 5-3455)15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de parkeervisie van de NMBS-groep» (nr. 5-3456)15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de werken in de stationsomgeving van Oostende» (nr. 5-3457)15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de kaart Kosteloze Begeleider» (nr. 5-3584)19</p>
--	--

<p>Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les compensations en cas de force majeure à la SNCB» (n° 5-3590)21</p> <p>Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les retards et les pannes ferroviaires pour les transfrontaliers en province de Luxembourg» (n° 5-3628)23</p> <p>Requalification en question écrite avec remise de la réponse25</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de compensaties bij overmacht bij de NMBS» (nr. 5-3590) 21</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de vertragingen en de pannes van het grensoverschrijdende spoorverkeer in de provincie Luxemburg» (nr. 5-3628)..... 23</p> <p>Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord..... 25</p>
--	---

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la création de l'espace ferroviaire unique européen» (n° 5-3310)**

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – L'article 63, paragraphe 1^{er} de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen précise ce qui suit : « Pour le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions un rapport concernant la mise en œuvre du Chapitre II. Ce rapport porte aussi sur le développement du marché en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. »

Dans son rapport, la Commission analyse également différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres – densité de réseau, nombre de passagers, distance moyenne parcourue. La Commission propose si nécessaire des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs et la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure en s'appuyant sur l'obligation existante de séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport. Elle évalue l'impact de ces mesures.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la proposition du quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne qui est censé répondre à ces objectifs et qui pourrait radicalement transformer le paysage ferroviaire belge, s'il est approuvé en l'état, est actuellement sur la table du Conseil européen. J'aimerais donc connaître votre avis sur plusieurs points de cette proposition.

Les rapports et documents de travail de la Commission et sa proposition de directive modifiant cette directive établissent un espace ferroviaire unique européen en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. Sont-ils à votre sens conformes au mandat ci-dessus donné à la Commission il y a quelques mois à peine par le Conseil et par le Parlement, notamment en ce qui concerne la nécessité de s'appuyer sur l'obligation existante de séparation entre la gestion et l'infrastructure de l'activité de transport ?

L'analyse des différents modèles pour l'organisation de ce marché, fournie par la Commission à l'appui de ses propositions législatives, vous paraît-elle satisfaisante en termes d'évaluation de leur impact respectif sur l'efficacité globale des systèmes ferroviaires, sur le financement et la préservation de leur mission de service public et sur les

Voorzitter: de heer Ludo Sannen*(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de instelling van één Europese spoorwegruimte» (nr. 5-3310)**

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Artikel 63, paragraaf 1 van richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte bepaalt: “Uiterlijk op 31 december 2012 dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de uitvoering van hoofdstuk II. Dit verslag beoordeelt ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt.”

In dit verslag analyseert de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaardienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij neemt de Commissie ook de uitvoering van de verordening en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten – dichtheid van de netten, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand – in acht. De Commissie stelt, waar nodig, wetgevingsmaatregelen voor in verband met de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer en met het oog op de totstandbrenging van passende voorwaarden om, voortbouwend op de bestaande vereisten inzake scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersverrichtingen, niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te verzekeren. Ze beoordeelt de effecten van deze maatregelen.

Het vierde spoorwegpakket van de Europese Commissie, dat geacht wordt tegemoet te komen aan deze doelstellingen en dat het Belgisch spoorweglandschap radicaal zou kunnen veranderen, als het in deze vorm wordt goedgekeurd, ligt thans op de tafel van de Europese Raad. Graag zou ik het standpunt van de minister vernemen over verschillende punten van dit voorstel.

De rapporten en werkdocumenten van de Commissie en haar voorstel van richtlijn tot wijziging van deze richtlijn stellen één Europese spoorwegruimte in met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur. Stemmen die volgens de minister overeen met het bovenvermeld mandaat dat de Commissie amper enkele maanden geleden van de Raad en het Parlement gekregen heeft, inzonderheid met betrekking tot de noodzaak om zich te baseren op de bestaande vereisten inzake de splitsing tussen de infrastructuur en de vervoersverrichtingen?

Is de analyse van de verschillende organisatiemodellen voor deze markt, die de Commissie gegeven heeft om haar wetgevingsvoorstellen te staven, volgens de minister voldoende op het vlak van evaluatie van hun respectieve impact op de totale efficiëntie van de spoorwegsysteem, de

possibilités de faire jouer la concurrence sur certains segments de marché sans mettre en péril la cohérence et les effets de réseau propres à ces systèmes ? Cette analyse vous semble-t-elle justifier les mesures particulièrement draconiennes présentées par la Commission en matière de séparation verticale entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires ?

Enfin, dans son rapport et dans sa proposition de règlement, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport des voyageurs par chemin de fer, la Commission a-t-elle selon vous suffisamment tenu compte des différences intrinsèques entre les États membres et, singulièrement, des spécificités du réseau et des services ferroviaires belges ? Dans le cas contraire, quelles sont les propositions alternatives que vous entendez défendre au nom de la Belgique au sein du Conseil ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – La Commission a en effet déposé une série de propositions en vue de poursuivre la mise en place d'un espace ferroviaire unique européen. Comme il s'agit d'un projet majeur ayant un impact significatif au point de vue environnemental, social et économique, plusieurs études d'impact ont également été menées. Celles-ci constituent une base pour les propositions mais elles pourront toujours par la suite être enrichies par l'expérience des États membres.

Comme l'ont évoqué un certain nombre d'États membres, dont la Belgique, dans le cadre d'un premier échange de vue avec la Commission sur ses propositions lors du Conseil Transport du 11 mars, le rythme des réformes dans le domaine ferroviaire est actuellement très soutenu. Préalablement à l'adoption de nouvelles propositions, le gouvernement belge est d'avis qu'il convient de s'orienter vers une consolidation de la bonne application des dispositions actuellement en vigueur et de laisser au secteur et aux gouvernements le temps d'assimiler les changements apportés par la refonte du premier paquet ferroviaire à la fin de l'année 2012.

Les propositions de la Commission européenne portent sur plusieurs volets. La présidence irlandaise a voulu concentrer son choix sur le troisième volet du paquet, à savoir le volet technique.

Les propositions relatives à la libéralisation du transport intérieur de voyageurs et à la gouvernance n'interviendront que dans une seconde étape.

En ce qui concerne le volet gouvernance, la réforme en cours en Belgique est, dans sa philosophie, conforme aux grands principes de séparation entre les fonctions du gestionnaire d'infrastructure et celles de l'entreprise ferroviaire qui sous-tendent les propositions de la Commission. Le gouvernement veillera toutefois à ce que les orientations prises en Belgique quant à la volonté de mettre en place une structure simple et efficace centrée sur le client puissent trouver leur place dans le contexte européen.

S'agissant des propositions relatives à l'ouverture du marché, je serai particulièrement attentif aux conséquences sociales et à la préservation de la qualité et de l'accessibilité du service au public, sur l'ensemble du territoire et à des prix

financiering en de vrijwaring van hun opdracht van openbare dienstverlening en de mogelijkheden om de concurrentie te laten spelen op bepaalde marktsegmenten, zonder de coherentie en de eigen netwerkeffecten in gevaar te brengen? Vindt de minister dat deze analyse de bijzonder draconische maatregelen verantwoordt die door de Commissie worden voorgesteld op het vlak van verticale scheiding tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegmaatschappijen?

Vindt de minister dat de Commissie in haar verslag en haar voorstel van verordening met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor voldoende rekening heeft gehouden met de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten en, vooral, de specifieke kenmerken van het net en de spoorwegdiensten in België? Zo niet, welke alternatieve voorstellen zal de minister namens België in de Raad verdedigen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De Commissie heeft inderdaad een reeks voorstellen ingediend met het oog op de uitvoering van haar plan om één Europese spoorwegruimte op te richten. Aangezien het om een belangrijk plan gaat met een duidelijke invloed op sociaal, economisch en milieugebied, werden ook verschillende effectrapporteringen uitgevoerd. Die vormen een basis voor de voorstellen, maar kunnen altijd worden aangevuld met de ervaring van de lidstaten.

Een aantal lidstaten, waaronder België, hebben er in het kader van een eerste gedachtewisseling met de Commissie over haar voorstellen op de Raad Transport van 11 maart op gewezen dat het tempo van de spoorweghervormingen nu wel heel hoog ligt. De Belgische regering meent dat het, vooraleer nieuwe voorstellen aan te nemen, beter is zich te richten op een versterking van de toepassing van de thans geldende bepalingen, en de sector en de regeringen de tijd te geven om de wijzigingen te integreren die eind 2012 aangebracht werden door de herziening van het eerste spoorwegpakket.

De voorstellen van de Europese Commissie hebben betrekking op verschillende onderdelen. Het Ierse voorzitterschap wou zijn keuze concentreren op het derde onderdeel van het pakket, namelijk de technische voorstellen.

De voorstellen met betrekking tot de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer en het beheer komen maar in tweede instantie aan bod.

Wat het beheer betreft, is de lopende hervorming in België in overeenstemming met de grote principes inzake scheiding tussen de functies van de infrastructuurbeheerder en die van de spoorwegmaatschappij, die aan de basis liggen van de voorstellen van de Commissie. De Belgische regering zal er evenwel voor zorgen dat het voornemen van België om een eenvoudige, efficiënte en klantgerichte structuur op te zetten, een plaats krijgt in de Europese context.

Aangezien de voorstellen betrekking hebben op de openstelling van de markt, zal ik in het bijzonder aandacht hebben voor de sociale gevolgen en de vrijwaring van de kwaliteit en de toegankelijkheid van de openbare dienstverlening op ons grondgebied, tegen betaalbare prijzen.

Volgens mij blijkt uit de eerste analyses dat de aanpassingen

raisonnables.

Des premières analyses, il apparaît, selon moi, que des aménagements des propositions de la Commission pourront être proposés afin de mieux prendre en compte la disparité des situations dans les différents États membres et, tout particulièrement, la spécificité des différents réseaux ferroviaires. La nécessité, par exemple, de passer par des appels d'offre morcelant l'offre ferroviaire pose question pour le réseau belge, particulièrement dense et organisé en étoile autour de notre capitale.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Vous adoptez une position de vigilance ; j'aurais espéré de votre part une position plus rebelle à l'égard des propositions extrêmement radicales de la Commission européenne. J'attendais un refus de cette concurrence à tous crins qui est vraiment impraticable en Belgique. J'entends bien que si vous envisagez cette concurrence à la marge, vous serez attentif aux conséquences sociales, à l'accessibilité du public, mais reconnaissez que, dans notre pays, le gouvernement a décidé une scission renforcée, ce qui ne cadre pas avec le choix posé.

Vous l'avez dit, la présidence irlandaise a accordé la priorité au volet technique. Je pense vraiment que ce volet doit être traité à cent pour cent. En revanche, le volet socio-économique tel qu'il est présenté n'est pas prêt et ne respecte pas les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le Fyra et les liaisons ferroviaires entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-3374)

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la fréquence des liaisons ferroviaires entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-3443)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La situation a tellement évolué depuis que j'ai déposé mes questions que celle-ci est complètement dépassée et qu'il ne me paraît pas opportun d'en poser une nouvelle à propos du Fyra. J'y reviendrai certainement plus tard. Je me limiterai donc aux points essentiels de mes deux demandes d'explications.*

Avant la saga du Fyra, on comptait 16 liaisons ferroviaires quotidiennes entre Bruxelles et Amsterdam, dont profitaient des milliers d'usagers. Que compte faire le ministre, indépendamment du problème du Fyra, pour mettre en œuvre des liaisons ferroviaires rapides et fréquentes entre les deux capitales ? Je présume que cette liaison desservira aussi Anvers, La Haye, Schiphol et peut-être d'autres villes encore.

van de voorstellen van de Commissie beter rekening houden met de situatie in de verschillende lidstaten en, meer bepaald, met de specifieke kenmerken van de verschillende spoorwegnetten. Zo lijkt bijvoorbeeld de noodzaak om openbare aanbestedingen uit te schrijven, waardoor het spoorwegaanbod versnipperd wordt, problematisch voor het Belgisch spoorweganet, dat bijzonder dicht is en zich als een ster rond de hoofdstad uitstrekt.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *De minister neemt een waakzame houding aan. Ik had gehoopt dat hij zich heviger zou verzetten tegen deze uiterst radicale voorstellen van de Europese Commissie, die in België onuitvoerbaar zijn. Als hij die systematische concurrentie aanvaardt, verwacht ik dat hij oog heeft voor de sociale gevolgen, de toegankelijkheid voor het publiek, maar hij moet toegeven dat onze regering een verregaande scheiding heeft aanvaard die niet strookt met de gemaakte keuze.*

De minister heeft gezegd dat het Ierse voorzitterschap prioriteit gegeven heeft aan de technische voorstellen. Ik denk echt dat die voorstellen absoluut moeten worden behandeld. De sociaaleconomische voorstellen zijn in hun huidige vorm niet klaar voor behandeling en nemen de subsidiariteits- en proportionaliteitsbeginselen niet in acht.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de Fyra en de spoorverbindingen tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-3374)

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de frequentie van de treinverbindingen tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-3443)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Sinds het moment dat ik mijn vragen heb ingediend, is de situatie op het terrein zodanig gewijzigd dat mijn vraag compleet achterhaald is. Hier ter plekke een nieuwe vraag over de Fyra ontwikkelen, lijkt me ook niet gepast. Ik wil er later zeker op terugkomen. Ik beperk me nu tot de essentie van mijn twee vragen om uitleg.

Tot voor het Fyra-verhaal had de reiziger 16 keer per dag een verbinding tussen Brussel en Amsterdam en maakten duizenden mensen daar effectief gebruik van. Wat wil de minister, los van de Fyra-problematiek, doen om een degelijke, snelle en frequente treinverbinding tussen de twee hoofdsteden te realiseren? Ik ga ervan uit dat die verbinding ook Antwerpen, Den Haag, Schiphol en mogelijk nog andere

La liaison ferroviaire avec le Limbourg est un problème de taille, tout comme notre liaison avec les Pays-Bas l'est aussi. Je plaide en tout état de cause pour que l'autorité fédérale prenne des engagements clairs.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Après avoir procédé à sa propre analyse et reçu les rapports du bureau d'experts Mott MacDonald et Concept Risk, le conseil d'administration de la SNCB a, le 31 mai, chargé son administrateur délégué de refuser la livraison des rames V250, de rompre le contrat avec AnsaldoBreda et de lever les garanties bancaires sur les acomptes déjà payés.*

Compte tenu de cette décision, j'ai chargé la SNCB de créer le plus vite possible une nouvelle liaison ferroviaire régulière, sûre et de qualité, entre la Belgique et les Pays-Bas. J'ai insisté pour qu'une solution structurelle soit trouvée au plus vite, ce qui permettra de rétablir la liaison ferroviaire entre les deux pays, dans le respect des accords internationaux conclus entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les organes de gestion de la SNCB ont pour mission de formuler, en collaboration avec leurs partenaires néerlandais, des propositions concrètes en vue d'assurer un service global répondant aux besoins des voyageurs. La SNCB indique qu'elle se concentre maintenant entièrement sur l'élaboration d'une offre ferroviaire substantielle entre la Belgique et les Pays-Bas.

Quant à la fréquence du train Benelux, la SNCB et les Chemins de fer néerlandais affrètent depuis le 18 février un train direct entre Bruxelles et La Haye qui assure à présent huit liaisons quotidiennes.

La SNCB s'intéresse tout particulièrement au taux d'occupation du train IC La Haye-Bruxelles. Le taux d'occupation moyen des huit trains quotidiens atteint environ 60%. Le vendredi, les wagons de deuxième classe sont même occupés à 80%.

La fréquence des huit trajets quotidiens aller-retour entre Bruxelles et La Haye a été déterminée par les opérateurs en tenant compte de la limitation des moyens, des sillons ferroviaires et de la disponibilité des moyens et du personnel.

La SNCB va proposer à ses partenaires – Chemins de fer néerlandais et État néerlandais –, de faire passer cette fréquence, dans une première phase, à dix liaisons quotidiennes à partir de septembre. Elle espère arriver, à partir de décembre, à douze liaisons sept jours sur sept.

La SNCB décide en toute autonomie de l'offre internationale en tenant compte de l'opportunité, la faisabilité et l'accessibilité financière. Elle le fait en concertation avec ses partenaires et dans le respect du cadre contractuel existant.

La SNCB a par ailleurs demandé à Thalys, dont elle est actionnaire, d'augmenter l'offre de trains à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam à douze liaisons par jour, à partir de décembre 2013. En tant qu'actionnaire d'Eurostar, la SNCB plaide également pour la création d'une liaison biquotidienne Londres-Bruxelles-Amsterdam à partir de 2016.

Elle envisage également la possibilité d'une liaison

steden zal bedienen.

De treinverbinding met Limburg is een groot probleem, maar dat geldt ook voor Nederland. Ik pleit alleszins voor een duidelijk engagement van de federale overheid.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Op basis van een eigen analyse en van de verslagen die hij heeft gekregen van de externe expertenkantoren Mott MacDonald en Concept Risk, heeft de raad van bestuur van de NMBS op 31 mei zijn gedelegeerd bestuurder opgedragen de levering van de V250-stellen te weigeren, het contract met AnsaldoBreda stop te zetten en de bankgaranties op de al betaalde voorschotten te lichten.

Gezien deze beslissing heb ik de NMBS opgedragen zo snel mogelijk opnieuw een veilige, regelmatige en kwaliteitsvolle verbinding te creëren tussen België en Nederland. Ik heb erop aangedrongen zo snel mogelijk een structurele oplossing uit te werken, waardoor de spoorverbinding tussen beide landen hersteld wordt, met naleving van de internationale akkoorden tussen België en Nederland.

De beheersorganen van de NMBS hebben als taak, samen met hun Nederlandse partners, concrete voorstellen te formuleren om een globale dienstverlening te verzekeren die tegemoetkomt aan de noden van de reizigers. De NMBS zegt me dat men zich nu volledig concentreert op het uitwerken van een stevig treinaanbod tussen België en Nederland.

Wat de frequentie van de Benelux trein betreft, zetten de NMBS en de NS sinds 18 februari een rechtstreekse trein in tussen Brussel en Den Haag, die inmiddels acht verbindingen per dag verzekert.

De NMBS heeft in het bijzonder aandacht voor de bezetting van de IC-trein Den Haag-Brussel. De gemiddelde bezetting van de treinen bedraagt met 8 verbindingen ongeveer 60%. Voor de treinen op vrijdag kan de gemiddelde bezetting in tweede klasse oplopen tot een piek van 80%.

De frequentie van de acht treinen heen en terug per dag tussen Brussel en Den Haag werd bepaald door de operatoren en houdt rekening met de beperkte middelen, de rijpaden en het beschikbare materieel en personeel.

De NMBS zal haar partners, de NS en de Nederlandse staat, voorstellen die frequentie vanaf september in een eerste fase te verhogen tot tien verbindingen per dag. Verder hoopt de NMBS de frequentie vanaf december tot twaalf verbindingen op te voeren, zeven dagen per week.

De NMBS beslist zelfstandig over het internationaal aanbod en houdt daarbij rekening met de wenselijkheid, haalbaarheid en betaalbaarheid. Ze doet dit in overleg met haar partner NS/HSA, met respect voor, en binnen de contouren van het geldende contractueel kader.

Daarnaast heeft de NMBS aan Thalys, van wie ze aandeelhouder is, gevraagd het hogesnelheidsaanbod tussen Brussel en Amsterdam te verhogen tot twaalf verbindingen per dag. Dat zou kunnen ingaan vanaf december 2013. De NMBS pleit, als aandeelhouder van Eurostar, tevens voor het inleggen van een verbinding Londen-Brussel-Amsterdam vanaf 2016, met twee frequenties per dag.

Ze overweegt ook de mogelijkheid van een klassieke

ferroviaire classique entre Anvers et Eindhoven.

En ma qualité de ministre, je prends acte des propositions de la SNCB. Elle devra d'ailleurs encore discuter de l'un ou l'autre point avec les Chemins de fer néerlandais et l'État néerlandais afin d'assurer, ensemble et en bonne intelligence, un service optimal aux voyageurs.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je reviendrai ultérieurement sur la question du règlement du dossier Fyra. Aux Pays-Bas, les dirigeants des Chemins de fer s'activent tandis que la SNCB est surtout occupée à rejeter la responsabilité. J'ai beaucoup de questions à ce sujet, le ministre aussi je suppose.*

Indépendamment de cela, je comprends que nous nous dirigeons vers douze liaisons quotidiennes entre Bruxelles et Amsterdam. C'est déjà pas mal.

Je suis d'accord sur le fait que la SNCB prenne de manière autonome des décisions sur les liaisons internationales étant donné qu'elle ne reçoit pas de subsides à cet effet et que malheureusement, elle ne peut pas en recevoir. D'autre part, j'espère que la SNCB prendra ses responsabilités en la matière. Elle est en effet largement subsidiée pour ses lignes intérieures mais elle a aussi une mission envers les milliers de voyageurs qui empruntent ses lignes internationales.

Je note que la SNCB travaille dans ce sens. Même si ces douze liaisons ne suffiront peut-être pas, elles constituent déjà un progrès.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la décision de la SNCB de retirer les bancs de la gare d'Ostende» (n° 5-3383)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La SNCB-Holding a récemment décidé de retirer les bancs de la gare d'Ostende. Ils attirent apparemment les sans-abri surtout lorsqu'il fait froid ou qu'il pleut.*

J'ai déjà interrogé auparavant le prédécesseur du ministre à propos de la stratégie de la SNCB concernant l'enlèvement ou la diminution draconienne des bancs installés sur les quais des grandes gares.

Permettez-moi de me montrer critique par rapport à cette décision. Si je peux comprendre que les sans-abri constituent pour certains une gêne, leur hygiène et leur propreté laissant parfois à désirer, on peut se demander quelle doit être l'attitude des pouvoirs publics, et en particulier la SNCB, envers ces personnes. On choisit la solution de facilité : on retire les bancs et le problème est résolu. Cela me fait penser à mon collègue M. Demaret au collègue échevinal de la ville de Bruxelles qui, voici bien longtemps, fit retirer tous les bancs parce qu'il trouvait que trop de clochards les utilisaient. Entre-temps, les bancs ont réapparu.

Cette décision me pose problème, tant sur le plan émotionnel qu'humanitaire. Résoudre le problème en enlevant les bancs est indigne d'un État de droit. Je fais grâce de toutes mes objections au ministre mais j'aimerais savoir comment il défend la décision de la SNCB. Celle-ci n'a-t-elle aucune

treinverbinding Antwerpen-Eindhoven.

Als minister neem ik akte van de voorstellen van de NMBS, die trouwens een en ander nog moet bespreken met de NS en met de Nederlandse staat, teneinde samen in goede verstandhouding een optimale dienstverlening voor de reizigers te realiseren.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Op de kwestie van de afhandeling van de Fyra wil ik later terugkomen. In Nederland gebeurt er een en ander aan de top van de NS, terwijl de NMBS zich blijkbaar vooral bezighoudt met het afwentelen van de verantwoordelijkheid. Ik heb daar veel vragen bij en naar ik vermoed de minister ook.

Los daarvan begrijp ik dat we naar twaalf verbindingen per dag gaan voor de lijn Brussel-Amsterdam. Dat is al behoorlijk.

Ik ga ermee akkoord dat de NMBS autonoom beslist over internationale verbindingen, aangezien ze daar geen subsidies krijgt en, spijtig genoeg, ook niet mag krijgen. Anderzijds hoop ik dat de NMBS haar verantwoordelijkheid ter zake op zich neemt. Ze wordt immers rijkelijk gesubsidieerd voor haar binnenlandse lijnen, maar ze heeft ook een taak voor de duizenden reizigers op haar internationale lijnen.

Ik noteer dat de NMBS er werk van maakt. Het is mogelijk dat die twaalf verbindingen niet volstaan, het is alleszins een stap vooruit.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de beslissing van de NMBS om banken uit het station van Oostende te verwijderen» (nr. 5-3383)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De NMBS-Holding besliste onlangs de zitbanken in het station van Oostende te verwijderen. Blijkbaar hebben de banken een hoge aantrekkingskracht voor daklozen, zeker op koude en natte dagen.

Al eerder ondervroeg ik de voorganger van de minister over de strategie van de NMBS met betrekking tot het verwijderen of drastisch verminderen van het aantal banken op de perrons van grote stations.

Sta me toe de beslissing van de NMBS voor het station van Oostende kritisch te analyseren. Ik kan begrijpen dat dakloze mensen door sommigen als hinderlijk worden beschouwd. Wellicht schrikken zij mensen af en laat hun hygiëne en zin voor netheid soms te wensen over. In zekere zin kan er dus sprake zijn van overlast.

De vraag rijst hoe een overheid, zoals de NMBS, met deze mensen moet omgaan. De weg van de gemakkelijkheid lijkt verontrustend eenvoudig: verwijder de banken en het probleem is opgelost. Dit doet me denken aan collega Demaret in het schepencollege van de stad Brussel, die lang geleden alle banken liet verwijderen omdat hij vond dat er te veel clochards gebruik van maakten. Later hebben we de banken wel teruggeplaatst.

responsabilité envers les sans-abri ? En résumé, quelle est la position de M. Labille en tant que ministre et camarade socialiste ? Une logique froide et implacable n'est quand même pas de mise en pareil cas. Je trouve cette attitude tout à fait révoltante.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La SNCB m'informe que la gare d'Ostende est confrontée à des problèmes particuliers et que la décision ne vise pas les sans-abri mais des personnes qui se rassemblent régulièrement dans la gare et se montrent agressifs envers le personnel et les voyageurs.*

Une stratégie provisoire a dès lors été mise en œuvre pour avoir le problème sous contrôle. Les bancs sont retirés mais Securail suit plus attentivement ce phénomène.

Des actions ont été concertées avec la police locale lors des réunions des 7 et 28 mars 2013, et avec les services sociaux de la ville les 22 et 28 mars 2013. La SNCB préférerait orienter les sans-abri vers des structures sociales appropriées plutôt que de prendre des mesures destinées à faciliter leur accueil dans les gares.

Le Groupe SNCB rappelle du reste qu'il participe activement au plan hiver et qu'il entend prolonger les actions entreprises par le référent social ; il poursuit les négociations sur des projets tels que les consignes sociales ou les modules dortoirs.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *En évoquant la présence de groupes agressifs, le ministre donne un éclairage différent à la situation. Ce n'est pourtant pas non plus en enlevant les bancs que l'on résoudra le problème. Il faut d'autres mesures et l'intervention de la police. Les voyageurs plus âgés ne peuvent quand même pas pâtir de cette politique.*

Je me réjouis que la SNCB oriente les sans-abris vers des structures sociales appropriées. La SNCB doit en effet assumer ses responsabilités, en concertation avec la police et le réseau social. Je perçois de la bonne volonté mais la mesure a été mal accueillie en raison d'un problème de communication. J'espère que les collaborateurs de la SNCB – dont certains m'inspirent une entière confiance – ne renonceront pas à la concertation et assumeront leurs obligations sur le plan social.

Met deze beslissing heb ik het moeilijk, zowel emotioneel als humanitair. Het probleem oplossen door de banken te verwijderen, is een rechtsstaat onwaardig. Ik bespaar de minister alle bedenkingen, maar had graag vernomen hoe hij de beslissing van de NMBS verdedigt. Draagt de NMBS ook geen verantwoordelijkheid tegenover daklozen? Kortom, welk standpunt neemt de heer Labille als minister en als kameraad-socialist in? In dezen mogen we toch geen kille, koude logica hanteren. Zo'n handelwijze stuit me echt tegen de borst.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Volgens de informatie van de NMBS-Groep zijn de problemen in het station van Oostende bijzonder van aard en beogen de maatregelen niet de daklozen, maar een groep personen die geregeld in het station samenkomt en agressief gedrag vertoont tegenover het personeel en de reizigers.

Bijgevolg werd een tijdelijke strategie opgesteld om het probleem onder controle te krijgen. Die houdt in dat de banken worden weggenomen, maar tevens dat Securail meer aandacht besteedt aan dit fenomeen.

De acties werden overlegd met de lokale politie in de vergaderingen van 7 en 28 maart 2013, en met de sociale diensten van de stad op 22 en 28 maart 2013. De NMBS wil veeleer daklozen naar de gepaste sociale structuren doorverwijzen, dan maatregelen te nemen om het onthaal in de stations te vergemakkelijken.

Overigens herinnert de Groep eraan dat zij actief deelneemt aan het winterplan, dat zij de acties wil verlengen die door de sociale referent werden ondernomen, en de onderhandelingen voortzet over projecten, zoals de sociale kluisen of de slaapzaalmodules.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het antwoord van de minister dat het vooral gaat om agressieve groepen werpt een ander licht op de zaak. Ook voor dit probleem vormt het weghalen van de banken geen oplossing. Daarvoor zijn andere maatregelen vereist en moet de politie optreden. Oudere reizigers mogen toch niet het slachtoffer worden van een dergelijk beleid.

Het stemt me tevreden dat de NMBS daklozen doorverwijst naar de aangewezen sociale instellingen. De NMBS moet immers deels verantwoordelijkheid opnemen, in samenspraak met de politie en met het sociaal netwerk. Ik heb de indruk dat zij dat wil doen, maar de communicatie over deze maatregel was niet afdoend en daarom werd hij slecht onthaald. Ik hoop dat de medewerkers van de NMBS – in sommigen heb ik alleszins veel vertrouwen – het overleg niet opgeven en hun verplichtingen op sociaal vlak vervullen.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la gare de Ninove» (n° 5-3235)

Mme Lieve Maes (N-VA). – Ces dernières années, la presse locale de Ninove a régulièrement évoqué la démolition de la gare SNCB et la construction d'une nouvelle gare un peu plus loin.

La gare actuelle date de 1978 et a urgemment besoin d'être reconstruite ou rénovée. On avait en effet opté à l'époque pour une construction rapide et bon marché plutôt que pour une gare capable de résister à l'usure du temps.

Les abords de la gare sont d'ailleurs en pleine rénovation. La place de la gare et les arrêts de bus pourraient parfaitement être intégrés dans un masterplan éventuel couvrant l'ensemble du quartier de la gare.

N'ayant rien retrouvé à ce sujet dans la proposition de plan d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB, j'aimerais obtenir une réponse aux questions suivantes.

Existe-t-il des plans de rénovation ou de remplacement de la gare de Ninove ? Dans l'affirmative, en quoi consistent-ils ? Dans la négative, pourquoi pas ?

La SNCB a-t-elle pris contact avec la ville de Ninove et d'autres partenaires éventuels comme De Lijn, pour l'élaboration de ces plans, tant pour l'édifice de la gare que pour ses abords ? Dans l'affirmative, à quel stade en sont ces contacts ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La SNCB-Holding m'a fait savoir qu'elle s'était entretenue avec les différents partenaires au sujet de la rénovation des abords de la gare. Un accord de coopération intégrant les besoins de l'ensemble des partenaires est en cours d'élaboration. La SNCB-Holding souhaite une gare plus petite et moins énergivore, la rénovation de l'emplacement pour vélos et un parking plus vaste. L'incidence budgétaire de ces travaux étant plutôt limitée, le projet pourra vraisemblablement – moyennant quelques glissements mineurs – être intégré dans l'enveloppe prévue pour la rénovation des abords des gares.*

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le ministre a-t-il une idée du calendrier ?*

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je répondrai à cette question plus tard par écrit.*

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het station van Ninove» (nr. 5-3235)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – De voorbije jaren verschenen er in de plaatselijke Ninoofse pers geregeld artikels waarin werd gemeld dat het huidige NMBS-station zou worden gesloopt en dat er even verderop een nieuw station zou worden gebouwd.

Het huidige station dateert van 1978 en is eigenlijk dringend aan vervanging of renovatie toe. Er werd indertijd eerder gekozen voor een station dat snel kon worden gebouwd en zo goedkoop mogelijk was dan voor een degelijk station dat de tand des tijds kon doorstaan.

De volledige stationsomgeving is trouwens aan een opknappbeurt toe. Het stationsplein en de bushaltes kunnen het best worden opgenomen in een eventueel masterplan voor de gehele Ninoofse stationsomgeving.

Aangezien ik over al het bovenstaande niets kon terugvinden in het voorstel van investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep, kreeg ik graag een antwoord op volgende vragen.

Zijn er plannen om het station van Ninove te renoveren of te vervangen? Zo ja, wat houden deze plannen concreet in? Zo neen, waarom niet?

Heeft de NMBS contacten met de stad Ninove en met eventuele andere partners, zoals De Lijn, voor het uitwerken van dergelijke plannen, zowel voor het stationsgebouw als voor de stationsomgeving? Zo ja, in welk stadium bevinden die contacten zich?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS-Holding deelt me mee dat ze met de verschillende partners gesprekken heeft gevoerd over de vernieuwing van de stationsomgeving. De gesprekken bevinden zich nu in de fase van de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst, waarin de behoeften van alle partners worden opgenomen. De NMBS-Holding wenst onder andere een kleiner en energie-efficiënter stationsgebouw, de vernieuwing van de fietsenstalling en een grotere parking. Aangezien de budgettaire impact eerder beperkt is, kan het project meer dan waarschijnlijk, na een paar kleine verschuivingen, in de enveloppe voor de vernieuwing van stationsomgevingen worden ingepast.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Heeft de minister een idee van de timing?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Daar zal ik later schriftelijk op antwoorden.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les règles concernant l'emploi des langues dans les annonces faites en gare» (n° 5-3568)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le système d'annonces automatiques EMMA est utilisé depuis un certain temps dans les grandes gares. Dans d'autres gares, ces annonces sont toujours faites par une personne.*

Je souhaiterais poser quelques questions sur les règles concernant l'emploi des langues dans les annonces faites dans les trains et sur les quais.

Existe-t-il des règles concernant les annonces multilingues faites dans les trains et sur les quais ? Si oui, lesquelles ? Dans quels trains et gares sont-elles d'application ? Si non, pourquoi n'existe-t-il pas de règles ?

Pour les gares Bruxelles, existe-t-il des règles spécifiques pour savoir quelle langue doit être utilisée en premier, par exemple selon que la destination finale du train se trouve en Flandre ou en Wallonie ?

Existe-t-il également des règles similaires pour la configuration de la langue de certains appareils électroniques mis à la disposition du public ? Si oui, quelles sont les règles ? Si non, pourquoi ?

Vérifie-t-on que ces règles sont respectées ? Si oui, comment ? Sinon, pourquoi pas ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Dans les gares à caractère international, quand cela se justifie, les trains sont annoncés en quatre langues et dans cet ordre : d'abord en néerlandais puis en français ou inversement selon la région linguistique dans laquelle se trouve la gare, ensuite en allemand et enfin en anglais.*

Actuellement, les trains internationaux et les trains à destination de l'aéroport sont annoncés en quatre langues dans les trois grandes gares bruxelloises : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi. Dans les grandes gares, pour autant que celles-ci disposent du système d'annonce automatique EMMA, les trains internationaux sont également annoncés en quatre langues. C'est le cas dans les gares d'Anvers-Central, d'Anvers-Berchem, de Bruxelles-Luxembourg, de Bruxelles-Schuman, de Charleroi-Sud, de Liège-Guillemins, de Louvain, de Malines et d'Ostende. Étant donné le caractère international de la gare de Bruxelles-National-Aéroport, les trains y sont également annoncés en quatre langues.

Concernant les annonces dans les trains, le personnel accompagnant doit respecter les lois linguistiques. Les annonces sont faites en néerlandais dans la région de langue néerlandaise, en français dans la région de langue française et en allemand la région de langue allemande. Dans la région

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de regels omtrent het taalgebruik bij de aankondigingen in de stations» (nr. 5-3568)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *In de grotere stations wordt sinds enige tijd gebruik gemaakt van het PIDAAS/EMMA-systeem om de aankondigingen te verzorgen. In andere stations gebeurt dit nog steeds door een persoon.*

Aangezien het mij niet helemaal duidelijk is wat de regels zijn inzake het taalgebruik voor de aankondigingen in de treinen en op de perrons, heb ik enkele vragen.

Bestaan er regels in verband met het meertalig aankondigen in treinen en op perrons? Zo ja, welke? Bij welke treinen en stations is dit dan van toepassing? Zo neen, waarom zijn er geen regels?

Bepalen voor de Brusselse stations specifieke regels welke landstaal eerst moet worden gebruikt, bijvoorbeeld naar gelang de eindbestemming van de trein in Vlaanderen of Wallonië ligt?

Bestaan dergelijke regels ook voor de taalinstelling van bepaalde elektronische apparaten die ter beschikking staan van het publiek? Ik denk onder meer aan het opvragen van dienstregelingen, tickets kopen en andere? Zo ja, wat zijn dan de regels? Zo niet, waarom?

Is er controle op de naleving van die regels? Zo ja, hoe gebeurt dat? Zo neen, waarom niet?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *In stations met internationaal karakter worden de treinen als dat verantwoord is, in vier talen aangekondigd en wel in deze volgorde: eerst het Nederlands, dan het Frans, of omgekeerd naargelang het taalgebied waar het station zich bevindt, daarna het Duits en ten slotte het Engels.*

De internationale treinen en de treinen naar de luchthaven worden momenteel in vier talen aangekondigd in de drie grote Brusselse stations: Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. Ook in de grote stations, voor zover ze beschikken over het automatisch aankondigingssysteem EMMA, worden de internationale treinen in vier talen aangekondigd. Dat is het geval in de stations Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Brussel-Luxembourg, Brussel-Schuman, Charleroi-Zuid, Luik-Guillemins, Leuven, Mechelen en Oostende. Ook in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven worden, gelet op het internationale karakter van dit station, de treinen in vier talen aangekondigd.

Voor de aankondigingen in de treinen moet het begeleidingspersoneel de taalwetten naleven. In het Nederlandse taalgebied zijn de aankondigingen in het Nederlands, in het Franse taalgebied in het Frans en in het

de langue française à facilités, l'annonce se fait dans les deux langues nationales, d'abord en français puis en néerlandais. Dans la région de langue néerlandaise à facilités, l'annonce se fait dans les deux langues, d'abord en néerlandais puis en français. Sur le territoire de Bruxelles-Capitale, les annonces se font dans les deux langues nationales mais d'abord dans la langue du rôle linguistique du membre du personnel.

Dans les gares bruxelloises, les annonces sont faites en français et en néerlandais. La langue qui est utilisée la première dépend de l'endroit où l'annonce est faite. À Berchem-Sainte-Agathe, Bockstael, Boondael, Bordet, Boitsfort, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Ouest, Evere, Haren, Haren-Sud, Jette, Meiser, Schaerbeek, Simonis et Watermael, l'annonce est d'abord faite en néerlandais et ensuite en français. À Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Midi, Delta, Etterbeek, Merode, Saint-Job, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Forest-est, Forest-sud et Vivier d'Oie, les annonces se font d'abord faites en français et ensuite en néerlandais. À Bruxelles-Central, les annonces se font d'abord en néerlandais les années paires et d'abord en français les années impaires.

Les applications online et mobiles de la SNCB existent en quatre langues : néerlandais, français, allemand et anglais. Chaque client reçoit donc les informations dans sa langue.

Concernant l'emploi des langues pour les noms des gares, il faut faire une distinction entre les noms de gare officiels et les dénominations alternatives. Les noms de gare officiels sont formulés dans la langue de la région linguistique dans laquelle la gare est située. Dans les régions bilingues, cela se fait donc dans les deux langues.

Les dénominations alternatives doivent aider le client à trouver plus facilement la bonne gare. Ainsi, un client néerlandais peut introduire « Luik-Guillemins » et recevra l'horaire pour « Liège-Guillemins ». Inversement, un client francophone peut introduire « Gand-Saint-Pierre » et il recevra l'horaire pour « Gent-Sint-Pieters ».

Lors de l'achat de son billet, le client peut utiliser la langue de son choix dans la gare. On peut aussi bien choisir « Gent-Sint-Pieters » que « Gand-Saint-Pierre ». Seul le nom officiel de la gare figurera sur le ticket. Ainsi, pour un client néerlandophone, « Luik-Guillemins » sera toujours changé en « Liège-Guillemins » et, pour un client francophone, « Gand-Saint-Pierre » sera toujours changé en « Gent-Sint-Pieters ». Les noms des gares situées en région bilingue sont mentionnés dans la langue du client.

On vérifie régulièrement que les lois linguistiques soient correctement appliquées à bord des trains. Cette vérification est faite par des personnes qui encadrent le personnel accompagnateur ou par Mystery Shoppers. Une firme externe exécute également des contrôles dans les gares.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je remercie le ministre pour sa réponse.*

Duitse taalgebied, eerst in het Duits en dan in het Frans. In het Franse taalgebied met faciliteiten is de aankondiging in beide landstalen, eerst in het Frans, dan in het Nederlands. In het Nederlandse taalgebied met faciliteiten gebeurt de aankondiging in de beide landstalen, eerst in het Nederlands, dan in het Frans. Op het grondgebied van Brussel Hoofdstad gebeurt de aankondiging in beide landstalen, maar eerst in de taal van de taalrol van het personeelslid.

In de Brusselse stations zijn de mededelingen in het Frans en in het Nederlands. Welke taal het eerst wordt gebruikt, hangt af van de plaats waar de aankondiging wordt gedaan. In Sint-Agatha-Berchem, Bockstael, Boondael, Bordet, Bosvoorde, Brussel-Congres, Brussel-Noord, Brussel-West, Evere, Haren, Haren-Zuid, Jette, Meiser, Schaarbeek, Simonis en Watermaal, wordt eerst in het Nederlands en vervolgens in het Frans omgeroepen. In Brussel-Kapellekerk, Brussel-Luxembourg, Brussel-Schuman, Brussel-Zuid, Delta, Etterbeek, Merode, Sint-Job, Ukkel-Kalevoet, Ukkel-Stalle, Vorst-Oost, Vorst-Zuid en Ganzenvijver, wordt eerst in het Frans en vervolgens in het Nederlands omgeroepen. In Brussel-Centraal wordt tijdens de even jaartallen eerst in het Nederlands en tijdens de oneven jaartallen eerst in het Frans omgeroepen.

De online en mobiele toepassingen van de NMBS bestaan in vier talen: Nederlands, Frans, Duits en Engels. Elke klant ontvangt dus de informatie in zijn gekozen taal.

Bij het taalgebruik voor stationsnamen moet een onderscheid worden gemaakt tussen de officiële stationsnamen en de “aliassen”. De officiële stationsnamen worden vermeld in de taal van het taalgebied waarin het station zich bevindt. In tweetalige gebieden gebeurt dat dus in de twee talen.

De “aliassen” zijn alternatieve benamingen die de klant moeten helpen het juiste station gemakkelijk terug te vinden. Zo kan een Nederlandstalige klant “Luik-Guillemins” ingeven en de dienstregeling voor ‘Liège-Guillemins’ te zien krijgen. Omgekeerd kan een Franstalige klant “Gand-Saint-Pierre” intikken en de dienstregeling voor “Gent-Sint-Pieters” te zien krijgen.

Bij de ticketverkoop heeft de klant de keuze welke taal hij gebruikt in het station. Zowel “Gent-Sint-Pieters” als “Gand-Saint-Pierre” kunnen worden gekozen. Op het ticket zal echter enkel de officiële stationsnaam worden vermeld. Zo zal voor een Nederlandstalige klant ‘Luik-Guillemins’ altijd worden omgezet in ‘Liège-Guillemins’ en voor een Franstalige klant zal ‘Gand-Saint-Pierre’ altijd worden omgezet naar ‘Gent-Sint-Pieters’. Stations in tweetalige gebieden worden vermeld in de taal van de klant.

Aan boord van de treinen wordt geregeld gecontroleerd of de taalwetten correct worden toegepast. Dat gebeurt door mensen die het begeleidingspersoneel omkaderen (coaches, instructeur operationele controle) of door *Mystery Shoppers*. Ook een externe firma voert controles uit in de stations.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Ik dank de minister voor zijn antwoord.

**Demande d'explications de
M. Johan Verstreken au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «la réouverture de l'arrêt de
Jabbeke» (n° 5-3356)**

M. Johan Verstreken (CD&V). – *La SNCB a rouvert certains arrêts au moment de l'instauration du nouvel horaire en décembre 2012. Une modification importante des horaires est prévue pour décembre 2013.*

Les habitants de la commune de Jabbeke et des environs demandent la réouverture de l'arrêt de Jabbeke. Cette gare a été fermée en 1984 dans le cadre du plan IC/IR.

Des travaux sont actuellement en cours à la gare d'Ostende, ce qui réduit les possibilités de parking. La réouverture de la gare de Jabbeke pourrait être une solution pour beaucoup de monde car cela faciliterait l'accès aux transports en commun. Si les habitants de cette région, de plus en plus nombreux, n'ont plus besoin de rejoindre la gare d'Ostende ou de Bruges en voiture ou en bus ou pour aller à l'école ou au travail, les émissions nocives et les embarras de circulation diminueront.

Examine-t-on la possibilité d'ouvrir des arrêts supplémentaires sur la ligne 50A ?

Dans l'affirmative, quels sont les résultats provisoires de l'étude de faisabilité ? Quand l'étude sera-t-elle achevée ?

Quels sont les critères pris en considération pour la réouverture d'un arrêt ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je suis au courant de ce problème spécifique.*

La SNCB me fait savoir qu'elle effectue une étude objective sur l'implantation de haltes ou d'arrêts sur le réseau ferroviaire. Une multitude d'aspects sont examinés, comme le nombre d'habitants dans la zone d'influence, les emplois et établissements d'enseignement dans le quartier, l'accessibilité, la situation socio-économique de la région, la présence d'autres gares dans les environs, la possibilité d'intégration d'une halte supplémentaire dans l'offre ferroviaire, la présence d'autres transports publics et la présence et la disponibilité de terrains pour les quais et les parkings. L'étude sera achevée dans le courant de cette année.

Jabbeke est une commune rurale à l'habitat dispersé ; on compte moins de cent habitations dans un rayon d'un kilomètre autour de l'ancien arrêt. Qui plus est, une grande partie du territoire de la commune dépend de la zone d'influence de la gare de Bruges. La SNCB indique également qu'un arrêt supplémentaire des trains IC d'Ostende à Jabbeke allongerait le temps de parcours pour beaucoup d'autres voyageurs. Jabbeke figure néanmoins dans l'étude ; tous les aspects précités font l'objet d'une étude approfondie.

**Vraag om uitleg van
de heer Johan Verstreken aan de minister
van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «het heropenen van de
stopplaats te Jabbeke» (nr. 5-3356)**

De heer Johan Verstreken (CD&V). – *Met de invoering van de nieuwe dienstregeling in december 2012 heropende de NMBS enkele stopplaatsen. In december 2013 plant de NMBS een ingrijpende wijziging van de dienstregeling.*

Van de inwoners van gemeente Jabbeke en omstreken komt de vraag om opnieuw in Jabbeke een stopplaats mogelijk te maken. Het station te Jabbeke werd in 1984 gesloten in het kader van het IC/IR-plan.

Aan het station van Oostende wordt momenteel gewerkt en er zijn daar weinig parkeermogelijkheden. Het heropenen van het station Jabbeke kan voor veel mensen een oplossing zijn. Ze zullen makkelijker toegang hebben tot het openbaar vervoer. Er zijn steeds meer mensen in de regio komen wonen. Indien ze niet meer met de auto of de bus naar Oostende of Brugge hoeven te rijden om er de trein naar het werk of de school te nemen, kan zowel de schadelijke uitstoot als het fileleed gereduceerd worden.

Wordt onderzocht of extra stopplaatsen mogelijk zijn op lijn 50A?

Zo ja, wat zijn de voorlopige resultaten van de haalbaarheidsstudie? Wanneer wordt de studie afgerond?

Aan welke criteria moet een stopplaats voldoen om heropend te kunnen worden?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Ik ben op de hoogte van deze specifieke problematiek.*

De NMBS deelt mij mee dat ze een objectieve studie met betrekking tot de inplanting van haltes, of stopplaatsen, op het spoornet uitvoert. Tal van aspecten worden onderzocht zoals het aantal inwoners in de invloedssfeer, de tewerkstelling en onderwijsinstellingen in de buurt, de bereikbaarheid, de sociaaleconomische situatie van de regio, de aanwezigheid van andere stations in de buurt, de inpasbaarheid van de bediening van een extra halte in de treindienst, de aanwezigheid van ander openbaar vervoer en de aanwezigheid van de beschikbaarheid van gronden voor perrons en parkeerplaatsen. De studie wordt in de loop van dit jaar afgerond.

Jabbeke is een landelijke gemeente met verspreide bewoning en minder dan honderd woningen in een straal van 1 kilometer rond de voormalige stopplaats. Daarnaast ligt een groot deel van het grondgebied van de gemeente in de invloedssfeer van het station Brugge. De NMBS meldt ook dat een bijkomende stop van de IC-treinen vanuit Oostende te Jabbeke een langere reistijd zou meebrengen voor een veelvoud van andere reizigers. Jabbeke is niettemin opgenomen in de studie; alle bovenvermelde aspecten worden dieper onderzocht.

M. Johan Verstreken (CD&V). – *La SNCB invoque un allongement de la durée du trajet. Si les trains qui relient Ostende à Courtrai restaient un peu moins longtemps à l'arrêt à Bruges, ils pourraient s'arrêter à Jabbeke. La différence ne serait que d'une ou deux minutes et pourrait être compensée aux gares suivantes. Selon moi, cet arrêt supplémentaire ne pose pas problème, il ne faut pas nécessairement avoir recours à des trains IC.*

La troisième voie aménagée sur la ligne Bruxelles-Gand-Bruges offre également une possibilité si elle est prolongée jusqu'à Ostende.

La SNCB prétend que Jabbeke se situe dans la zone d'influence de la gare de Bruges mais, en pratique, il est très difficile de rejoindre Bruges, surtout aux heures de pointe. IL serait donc utile d'examiner la possibilité d'un arrêt à Jabbeke, ne serait-ce qu'aux heures de pointe.

Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les possibilités de stationnement à la gare d'Ostende» (n° 5-3455)

Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la vision de la problématique du stationnement par le groupe SNCB» (n° 5-3456)

Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les travaux près de la gare d'Ostende» (n° 5-3457)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Johan Verstreken (CD&V). – *Des travaux sont en cours à la gare et aux abords de la gare d'Ostende. Ces travaux ont naturellement des conséquences sur les possibilités de parking.*

Selon le site web de la ville d'Ostende, il serait question d'ouvrir un nouveau parking. Jusqu'à il y a peu, on pouvait encore se garer gratuitement à la gare d'Ostende. À présent,

De heer Johan Verstreken (CD&V). – De NMBS spreekt van een langere reistijd. Vanuit Oostende zijn ze elk uur treinen richting Kortrijk die iets langer in Brugge stilstaan. Als die iets minder lang en Brugge zouden stoppen en even in Jabbeke, zou dat maar één of twee minuten verschil maken. Dat verlies kan bovendien ingehaald worden in de volgende stations. Volgens mij kan die extra stopplaats dus geen probleem opleveren. Er moeten niet per se IC-treinen worden ingeschakeld.

Een andere mogelijkheid is het bijkomende, derde spoor. Men is daar momenteel volop mee bezig op de lijn Brussel-Gent-Brugge. Ik weet niet of het derde spoor tot Oostende wordt doorgetrokken. Indien dat zo is, dan zou dat ook een mogelijke oplossing zijn.

De NMBS vermeldt ook dat Jabbeke in de invloedssfeer van het station van Brugge ligt, maar in de praktijk is het heel moeilijk om in Brugge te geraken, zeker tijdens de spitsuren. Daarom zou het toch nuttig zijn om te kijken of er een halte in Jabbeke kan worden ingelast, al was het maar tijdens de spitsuren.

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de parkeermogelijkheden aan het station van Oostende» (nr. 5-3455)

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de parkeervisie van de NMBS-groep» (nr. 5-3456)

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de werken in de stationsomgeving van Oostende» (nr. 5-3457)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Momenteel zijn werken aan de gang aan het station en de stationsomgeving van Oostende. De werken hebben uiteraard gevolgen voor de parkeermogelijkheden. Midden 2013 zou er volgens de website van Stad Oostende een parkeergebouw geopend worden. Tot voor kort kon men aan het station van Oostende nog kosteloos parkeren, maar nu is parkeren betalend en bovendien aan de dure kant.

le parking est payant et, de surcroît, très coûteux.

Les gares deviennent de plus en plus des plates-formes de mobilité qui intègrent l'ensemble de la chaîne de mobilité. Il me semble donc logique qu'il y ait suffisamment de possibilités de parking pour les navetteurs qui se rendent à la gare en voiture. Il n'y a pas toujours de bonnes correspondances avec le tram ou le bus.

Il y a actuellement 177 places de parking pour voiture à la gare sur un parking cogéré par la SNCB. Le parking voisin Winston-Churchill est payant et est exploité par la ville ou par les autorités portuaires d'Ostende. Il manque énormément de places de parking. De nombreux navetteurs doivent se garer dans un parking situé à l'écart.

Les autorités portuaires d'Ostende disposent pourtant d'un parking inoccupé près de la gare. Il existe donc des possibilités de parking de remplacement, provisoires ou non.

À qui appartiennent les bâtiments et le parking situé Konterdamkaai ? Ce parking est-il payant ? Si oui, depuis quand ? Quels sont les différents tarifs et quel est le système de paiement ? Le personnel de la SNCB et d'Infrabel doivent-ils également payer ? Des abonnements sont-ils prévus pour les navetteurs ? Des tickets à la journée sont-ils également en vente ?

Négociera-t-on avec les autorités portuaires d'Ostende la création de places de parking supplémentaires pour les navetteurs ?

Où en est la construction du parking ? Quand sera-t-il ouvert ? Combien de places de parking y aura-t-il ?

Si le parking est payant, le ministre prendra-t-il une initiative pour postposer ce paiement jusqu'au moment où des alternatives seront disponibles pour les nombreux navetteurs ? Cela devrait également profiter aux riverains qui subissent des nuisances dans leurs rues et dans les rues transversales.

Je souhaiterais également poser une question relative à la position de la SNCB en matière de parking. Pratiquement chaque gare a sa propre vision et sa propre politique. Cela complique un peu les choses. Les baux emphytéotiques jouent également un rôle.

Quel est le point de vue de la SNCB en ce qui concerne le parking payant ? À quel moment un parking situé aux abords de la gare est-il payant ? À Bruges par exemple, jusqu'à l'année dernière, une place de parking près de la gare coûtait 2 euros maximum pendant les heures de bureau. Aujourd'hui, elle coûte 3,5 euros. C'est encore payable. Par contre, à la gare de Berchem, le parking coûte 17 à 50 euros. Ces grandes différences de prix dépassent l'entendement. On a déjà connu des jours meilleurs !

Quels parkings de la SNCB seront-ils payants ? La SNCB examine-t-elle quels sont les parkings de gares IC qui sont trop petits pour les nombreux navetteurs ? Si oui, à quelles gares IC la SNCB s'attaquera-t-elle ? Si non, une enquête sera-t-elle réalisée sur les besoins en termes de mobilité aux abords des nombreuses gares IC ?

Quelle est la politique en termes de prix pour les parkings exploités par la SNCB, le Holding et Infrabel ? Les prix sont-ils comparables ? Pourquoi y a-t-il différents prix dans

De stations worden meer en meer mobiliteitshubs die de volledige mobiliteitsketen integreren. Het lijkt mij dan ook logisch dat er voldoende mogelijkheden zijn voor de pendelaars om met de auto tot aan het station te komen. Er is immers niet altijd een goede aansluiting met de tram of de bus.

Momenteel is er aan het station parkeergelegenheid voor 177 wagens op een parking waarvan de NMBS medebeheerder is. De nabijgelegen parking Winston-Churchill is betalend en wordt uitgebaat door de stad of door het Havenbedrijf van Oostende. Er is echter een groot tekort aan parkeerplaatsen. Vele pendelaars moeten naar een verafgelegen parking.

Het Havenbedrijf van Oostende heeft nochtans naast het station een vrijwel leegstaande parking liggen. Er zijn dus mogelijkheden voor een, al dan niet tijdelijk, alternatief.

Wie is eigenaar van de gebouwen en de parking aan de Konterdamkaai? Wordt die parking betalend? Indien ja, vanaf wanneer? Wat zijn de verschillende tariefmodules en welk betalingssysteem wordt er gehanteerd? Moet het NMBS- en Infrabelpersoneel ook betalen? Wordt er met abonnementen voor pendelaars gewerkt? Kunnen er ook individuele dagpassen gekocht worden?

Zal er met het Havenbestuur van Oostende onderhandeld worden om extra parkeerplaatsen voor pendelaars te creëren?

Hoever staat het met het parkeergebouw? Wanneer zal het worden geopend? Hoeveel parkeerplaatsen zullen er zijn?

Zal de minister, indien de parking betalend wordt, een initiatief nemen om dat uit te stellen tot er alternatieven zijn voor de vele pendelaars? Dat zou ook ten goede komen aan de buurtbewoners die nu al in hun straten en zijstraten hinder ondervinden.

Ik heb ook een vraag over de parkeervisie van de NMBS. Bijna elk station heeft een eigen visie en een eigen beleid. Dat maakt het een beetje moeilijk. Ook erfpachtovereenkomsten spelen een rol.

Wat is de visie van de NMBS in verband met parkeergelegenheden voor auto's dichtbij stations?

Welke logica of redenen zitten er achter het beleid van de NMBS inzake betalende parkings? Wanneer wordt een parking aan het station betalend? In Brugge bijvoorbeeld kostte parkeren aan het station tot vorig jaar tijdens de kantooruren maximum 2 euro, nu 3,5 euro. Dat is nog betaalbaar. In het station van Berchem kost parkeren daarentegen 17 tot 50 euro. Die grote prijsverschillen tarten elke verbeelding. Ik begrijp dat koken geld kost. Ooit waren er echter betere tijden!

Welke NMBS-parkings worden in de toekomst betalend? Onderzoekt de NMBS welke parkings van IC-stations te klein zijn voor de vele pendelaars? Zo ja, welke IC-stations zal de NMBS aanpakken? Zo nee, zal er een onderzoek gebeuren naar de mobiliteitsbehoeften in de omgeving van de vele IC-stations?

Wat is het prijsbeleid voor de parkings uitgebaat door de NMBS, de Holding en Infrabel? Zijn de prijzen vergelijkbaar? Waarom worden er verschillende prijzen gehanteerd in de verschillende centrumsteden? In kleinere gemeenten kan meestal nog gratis worden geparkeerd. Kan de minister een

les différents centres des grandes villes ? Dans les plus petites villes on peut encore souvent se garer gratuitement. Le ministre peut-il donner un aperçu des différents tarifs par parking SNCB payant ?

Le ministre peut-il donner un aperçu de l'exploitation et des propriétaires de parkings dans et aux abords de toutes les gares SNCB ? Quels parkings sont-ils sous-traités et quels parkings sont-ils en gestion propre ?

Je souhaiterais également poser une question concernant les travaux réalisés aux abords de la gare d'Ostende. Quel est le montant total des travaux réalisés à la gare et aux abords de la gare ? Quelle est la répartition des moyens entre le Holding, les fonds propres de la SNCB, les autorités fédérales, la ville d'Ostende et d'autres partenaires éventuels ?

Le calendrier des travaux est-il toujours respecté ? J'ai appris qu'il y aurait un sérieux retard.

Combien de places de parking supplémentaires seront-elles créées dans ce projet ?

Le confort et l'accessibilité pour les voyageurs seront-ils pris en compte pendant les travaux ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le Holding SNCB est propriétaire des bâtiments et du parking situés Konterdamkaai. Ce parking provisoire pour navetteurs est gratuit pour les voyageurs et payant pour les non-usagers du train. Ces derniers peuvent uniquement utiliser le parking durant le week-end et les jours fériés. Le week-end, le tarif est de 1,5 euros par heure ou dix euros par jour. Le nouveau parking pour navetteurs qui doit encore être créé sera payant. Les tarifs de ce parking ne sont pas encore fixés. Un tarif préférentiel sera appliqué pour les voyageurs. Après le placement des barrières, en août 2013, des cartes de cinq et de dix stationnements seront disponibles.*

La gare, les quais, ainsi que les gares de bus et de tram seront toujours accessibles pour les voyageurs pendant les travaux. Des passages seront aménagés pour les voyageurs entre les différentes zones de chantier. La gare continuera à être accessible pour tous les types de transport durant les travaux. Le parking pour navetteurs provisoire situé Konterdamkaai se trouve à un jet de pierre de la gare.

Des contacts ont eu lieu au début de cette année avec le gestionnaire du parking Churchill pour voir s'il était possible de prévoir un tarif préférentiel pour les navetteurs. Le parking Churchill est peu occupé en semaine et est plutôt occupé le week-end et durant les vacances. L'utilisation par les navetteurs pourrait le remplir durant la semaine, mais les tarifs actuels sont trop élevés en comparaison du parking pour navetteurs gratuit situé Konterdamkaai.

Les travaux de restauration de la gare sont prévus entre le printemps 2014 et le printemps 2016. Le parking devrait être terminé d'ici fin 2014.

Le futur parking comptera 680 places. L'actuel parking pour navetteurs de la gare comptait 180 places. Le parking provisoire situé Konterdamkaai compte 300 places. Après la rénovation, la gare offrira donc 500 places de parking supplémentaires pour les voyageurs.

overzicht van de verschillende tariefmodules per betalende NMBS-parking bezorgen?

Kan de minister een overzicht bezorgen van de uitbating en eigenaars van parkings in en in de omgeving van elk NMBS-station? Welke parkings worden uitbesteed en welke zijn in eigen beheer?

Ik heb nog een bijkomende vraag over de werken in de stationsomgeving van Oostende. Wat is het totale bedrag voor de werken aan het station en de stationsomgeving? Wat is de verdeling van de middelen tussen de Holding, de eigen middelen van de NMBS, de federale overheidsdiensten, de stad Oostende en eventuele andere partners?

Liggen de werken nog op schema? Ik heb immers vernomen dat er een flinke vertraging zou zijn.

Hoeveel bijkomende parkeerplaatsen worden in dit project gecreëerd?

Wordt er tijdens de werken optimaal rekening gehouden met het comfort en de bereikbaarheid voor de reizigers?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS-Holding is eigenaar van de gebouwen en van de parking aan de Konterdamkaai. Die tijdelijke pendelparking aan de Konterdamkaai is gratis voor treinreizigers en betalend voor niet-treinreizigers. Niet-treinreizigers kunnen alleen in het weekend of tijdens feestdagen van de parking gebruik maken. Het weekendtarief bedraagt 1,5 euro per uur of tien euro per dag. De nieuwe pendelparking van het nog op te richten parkeergebouw zal betalend zijn. De tarieven voor die parking zijn nog niet vastgelegd. Er zal een voorkeurtarief gelden voor treinreizigers. Na het plaatsen van de slagbomen in augustus 2013 zullen er vijf- en tienbeurtenkaarten beschikbaar zijn.

Tijdens de werken zullen het station, de perrons, het bus- en het tramstation steeds bereikbaar zijn voor de reizigers. Tussen de verschillende werfzones zullen er afgebakende doorgangzones voor de reizigers worden ingericht. Het station blijft tijdens de werken steeds bereikbaar voor alle vormen van transport. De tijdelijke pendelparking op de Konterdamkaai bevindt zich op wandelafstand van het station.

Begin dit jaar werd vrijblijvend contact genomen met de beheerder van de Churchillparking om na te gaan of er een voordeeltarief voor pendelaars kan worden ingevoerd. De Churchillparking is in de week weinig bezet en wordt meer in het weekend en tijdens de vakanties gebruikt. Het gebruik door pendelaars zou de leegstand tijdens de week kunnen invullen, maar de huidige tarieven zijn te hoog in vergelijking met de gratis pendelparking aan de Konterdamkaai.

De restauratie van het station is gepland in de periode tussen het voorjaar van 2014 en het voorjaar van 2016. Het parkeergebouw dient te zijn afgewerkt tegen eind 2014.

Het op te richten parkeergebouw zal 680 plaatsen tellen. De voormalige pendelparking aan het station had 180 plaatsen. De tijdelijke parking op de Konterdamkaai telt 300 plaatsen.

L'accessibilité des gares et la disponibilité des places de parking sont essentielles pour une intermodalité optimale. Les gares facilement accessibles contribuent à stimuler le transport public. Le Holding SNCB confirme qu'il investira dans l'accessibilité, l'élargissement et la rénovation des parkings de la gare pour autos, motos et vélos. Le contrôle de l'accès aux parkings permet aux voyageurs qui prennent régulièrement le train de disposer d'une place de parking pour vélo ou pour auto.

L'objectif est de permettre aux voyageurs de se garer sur les parkings de la gare, moins chers qu'un parking commercial. Aux endroits où la gare est plus accessible avec les transports publics, la nécessité de places de parkings sera nettement moins élevée.

Le Holding SNCB est, au sein du Groupe SNCB, propriétaire de tous les parkings des gares et des points d'arrêts sur le réseau.

En outre, conformément aux contrats de gestion 2008-2012 conclus entre le Groupe SNCB et l'État, la gestion des parkings des 37 plus grandes gares et points d'arrêts a également été confiée au Holding SNCB qui a élaboré une stratégie en termes de parking sur la base de quatre objectifs fondamentaux repris dans le contrat de gestion : disponibilité garantie de places de parkings pour les voyageurs ; tarifs différenciés selon le type de gare et de voyageurs et selon le marché local ; les recettes couvrent les frais d'exploitation ; l'utilisation du transport public entre le domicile et la gare n'est pas découragée.

L'exploitation opérationnelle de ces parkings a été confiée à B-Parking, une filiale du Holding SNCB créée en 2008.

Le Holding SNCB et la SNCB ont conclu un accord en ce qui concerne les parkings des autres gares.

La SNCB définit les modalités d'exploitation de ces parkings et applique aux parkings des plus petites gares qu'elle gère la règle générale du parking gratuit pour ses clients. Lorsque ces parkings sont trop petits et qu'il n'existe pas de possibilité d'extension, ceux-ci sont également payants.

Pour les points d'arrêts non gardés, les besoins sont définis en fonction du nombre de voyageurs par point d'arrêt.

En ce qui concerne le parking gratuit, la politique en termes de prix et les procédures, je renvoie également à la réponse donnée par mon prédécesseur aux questions écrites 34 et 306 du député Van Hecke.

M. Johan Verstreken (CD&V). – *Je demande au ministre de faire part des préoccupations des voyageurs aux patrons de la SNCB. Les prix des parkings des gares ne cessent d'augmenter, surtout dans les centres urbains.*

Concernant Ostende, je me réjouis que la SNCB ait discuté avec les propriétaires du parking Churchill. Le prix du stationnement pendant les heures de bureau est de 15 à 17 euros. C'est cher pour l'automobiliste qui doit s'y garer chaque jour. De nombreux voyageurs ne peuvent rejoindre la gare en transports en commun. Le parking Churchill compte

Het station zal na de vernieuwing dus meer dan 500 bijkomende parkeerplaatsen voor reizigers bieden.

De toegankelijkheid van de stations en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen zijn essentieel voor een optimale intermodaliteit. Stations die gemakkelijk te bereiken zijn, dragen immers bij tot het stimuleren van het openbaar vervoer. De NMBS-Holding bevestigt dat ze daarom investeert in de toegankelijkheid, uitbreiding en vernieuwing van de stationsparkings voor auto's, motorrijwielen en fietsen. De toegangscntrole in de parkings zorgt ervoor dat de reizigers die geregeld de trein nemen, een fiets- of autostaanplaats kunnen hebben.

Het uitgangspunt is dat de treinreizigers op de stationsparkings goedkoper moeten kunnen parkeren dan in een commerciële parking. Op plaatsen waar het station goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, zal de nood aan parkeerplaatsen ook gevoelig lager zijn.

De NMBS-Holding is binnen de NMBS-Groep eigenaar van alle parkings van de stations en stopplaatsen op het netwerk.

Voorts werd in overeenstemming met de beheerscontracten 2008-2012 tussen de NMBS-Groep en de staat ook het beheer van de parkings van de 37 grootste stations en stopplaatsen toevertrouwd aan de NMBS-Holding. Voor die stations heeft ze een parkingstrategie uitgewerkt op basis van vier basisdoelstellingen die vermeld zijn in het beheerscontract: gewaarborgde beschikbaarheid van plaatsen voor de reizigers; gedifferentieerde tarifiering volgens de stations- en gebruikerstypes en volgens de lokale markt; de ontvangsten dekken de exploitatiekosten; het gebruik van het openbaar vervoer tussen woonplaats en station wordt niet ontmoedigd.

De operationele exploitatie van die parkings werd aan B-Parking toevertrouwd, een dochteronderneming van de NMBS-Holding die in 2008 werd opgericht.

Voor het beheer van de parkings van de andere stations sloten de NMBS-Holding en de NMBS een overeenkomst af.

De NMBS bepaalt de exploitatievoorwaarden van die parkings en hanteert voor de parkings van de kleinere stations die ze beheert, de algemene regel van gratis parkeren voor haar klanten. Wanneer die parkings echter te klein worden en er geen uitbreidingmogelijkheden zijn, worden ook die parkings betalend.

Voor de onbewaakte stopplaatsen worden de behoeften bepaald afhankelijk van het aantal reizigers per stopplaats.

In verband met het gratis parkeren, het prijsbeleid en de procedures, verwijs ik ook naar het antwoord dat mijn voorganger gaf op de schriftelijke vragen 34 en 306 van volksvertegenwoordiger Van Hecke.

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Ik dank de minister voor de duidelijke uiteenzetting over het parkeerbeleid van de NMBS.

Ik vraag de minister de bekommernissen van de reizigers door te spelen naar de bazen van de NMBS. De prijzen van de parkeerplaatsen aan de stations worden, zeker in de centrumsteden, steeds duurder. Jan met de pet die pendelt, moet het gelag betalen.

Ik ga even in op de situatie in mijn eigen stad, Oostende. Het

plus de 200 places qui ne sont pas occupées en semaine. Je propose donc que la SNCB négocie plus énergiquement et avec des arguments plus solides avec les propriétaires de ce parking. Si le prix du stationnement pour une journée était de deux ou trois euros comme à Bruges, le chiffre d'affaires et le bénéfice des exploitants seraient plus élevés, ce qui serait aussi profitable à l'entreprise portuaire d'Ostende qui a droit à une partie des profits.

Le ministre dit qu'il est possible de stationner gratuitement sur le Konterdamkaai et qu'une barrière sera installée en août. Je sais, pour avoir reçu une amende, que le stationnement n'y est plus gratuit.

Le système de stationnement de la SNCB me paraît compliqué. Les possibilités sont multiples, entre autres les cartes de plusieurs stationnements. Le prix du parking est un peu plus élevé le samedi que la semaine en raison de la « taxe pour touristes » ajoutée au prix de base. Les prix ne sont pas transparents et trop élevés. Il faudrait des prix plus uniformes et plus démocratiques pour les navetteurs.

Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la carte Accompagnateur gratuit» (n° 5-3584)

M. Johan Verstreken (CD&V). – Les personnes en voiturette ou contraintes de voyager en compagnie d'un tiers ou d'un chien peuvent demander à la SNCB une carte d'accompagnateur gratuit et ne paient ainsi qu'un seul titre de transport.

Certaines personnes en voiturette ont été choquées par le formulaire de demande. En vertu du point 4 de la rubrique « Facilités offertes », elles doivent « prendre place avec la voiturette dans le fourgon ou sur les plates-formes des trains de voyageurs ». Cette invitation à voyager avec les bagages n'est pas très agréable et crée à nouveau une différence par rapport aux autres voyageurs ; il est pourtant souhaitable que chacun participe le plus normalement possible à la vie sociale. Par respect pour les personnes handicapées, il convient dès lors d'adapter cette carte.

Dans certains trains de la SNCB, les personnes en voiturette peuvent prendre place dans une voiture passagers ; il suffit de rabattre deux sièges. Dans d'autres trains, ils ne peuvent s'installer que sur la plate-forme, ce qui entretient évidemment le sentiment de différence.

Les formulaires de la SNCB et d'autres organes fédéraux sont-ils contrôlés quant à un emploi des langues

is positief dat de NMBS gesprekken heeft gevoerd met de eigenaars van de Churchillparking. Het kost 15 tot 17 euro om er tijdens de kantooruren te parkeren. Dat is veel geld om dagelijks te parkeren. Vele mensen kunnen het station niet met het openbaar vervoer bereiken. De Churchillparking telt meer dan tweehonderd parkeerplaatsen. Tijdens de week zijn ze nooit bezet. Gisteren stonden er acht auto's, eergisteren vijftien. Ik stel daarom voor dat de NMBS harder en met sterkere argumenten onderhandelt met de eigenaars van de Churchillparking. Als het net zoals in Brugge maar twee of drie euro zou kosten om er een volledige dag te parkeren, zou de omzet en de opbrengst voor de uitbaters van de parking hoger liggen dan nu. De verhoging van de omzet van de parking kan ook het Havenbedrijf van Oostende ten goede komen, want dat deelt in de opbrengst.

De minister zegt dat er aan de Konterdamkaai gratis kan worden geparkeerd en dat er in augustus een slagboom komt. Nu kan men er echter al niet meer gratis parkeren. Ik heb vorige week een boete van 50 euro gekregen omdat ik daar geparkeerd stond.

Ik vind de parkeersystemen van de NMBS ingewikkeld. Er zijn zoveel mogelijkheden, onder meer met beurtenkaarten. Op zaterdag parkeren is een stuk duurder dan tijdens de week. Ook op zaterdag zijn er mensen die pendelen. Zij moeten dan een "toeristentaks" betalen om te kunnen parkeren. De prijzen zijn niet overzichtelijk en te hoog. Meer eenvormigheid en democratischer tarieven ten voordele van de pendelaar zijn wenselijk.

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de kaart Kosteloze Begeleider» (nr. 5-3584)

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Rolstoelgebruikers of personen die moeten reizen met de hulp van een persoon of hond kunnen bij de NMBS een kaart voor een kosteloze begeleider aanvragen. Met die kaart reist de begeleider gratis mee.

Het aanvraagformulier van deze kaart stoot enkele rolstoelgebruikers tegen de borst. Zo moet volgens punt 4 van het kopje Geboden voorzieningen van het formulier de rolstoelgebruiker "Met de rolstoel in het bagagerijtuig of op de platformen van de reizigerstreinen plaatsnemen." Het is voor een rolstoelgebruiker niet aangenaam te lezen dat hij of zij in een bagageruimte moet plaatsnemen. Op die manier wordt er opnieuw een onderscheid gemaakt met andere reizigers, terwijl het net de betrachting moet zijn dat iedereen zo gewoon mogelijk aan het maatschappelijke leven kan deelnemen. Uit respect voor personen met een handicap moet de kaart dan ook worden aangepast.

In bepaalde treinen van de NMBS kunnen rolstoelgebruikers perfect in een gewoon passagiersrijtuig plaatsnemen, waar twee zitplaatsen kunnen worden opgeklapt. In andere treinen kunnen ze enkel op het platform plaatsnemen en dat bestendigt uiteraard telkens opnieuw het "anders zijn".

discriminatoire ou choquant ? Le ministre prend-il des initiatives pour adapter certains formulaires ?

Le ministre fera-t-il en sorte que les personnes handicapées puissent autant que possible prendre place dans une voiture passagers adaptée ? Quelle est sa position et est-il sur la même longueur d'onde que la SNCB en la matière ?

Le ministre juge-t-il acceptable que selon les termes de la carte, les personnes en voiturette doivent prendre place dans le fourgon ? Il s'agit, me semble-t-il, d'une époque révolue.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La SNCB me signale que tous les formulaires électroniques et papier doivent être approuvés par son service juridique. Par ailleurs, les formulaires concernant les personnes à mobilité réduite – par exemple, ceux relatifs à la carte « Accompagnateur gratuit » et à l'assistance – tiennent compte des recommandations du Conseil supérieur national des personnes handicapées.*

La SNCB est très attentive aux voitures passagers, mais rendre toutes ces voitures accessibles exige beaucoup de temps et de moyens. Lors de l'achat de nouveau matériel roulant, le choix se porte sur des rames sans marches, munies de toilettes adaptées, d'emplacements pour voiturette et d'espaces multifonctionnels. L'accessibilité est également prise en considération en cas de rénovation de matériel ancien.

La SNCB confirme que les spécifications techniques en matière d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite sont respectées. Ces mesures doivent être appliquées en cas de nouvelle construction et d'acquisition ou lorsque les gares ou le matériel roulant sont réaménagés ou rénovés.

Le nombre de voitures accessibles aux personnes à mobilité réduite augmente chaque année. Les données en la matière sont transmises annuellement à la Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire.

M. Johan Verstreken (CD&V). – *Je me réjouis de l'attention accordée aux personnes handicapées, qui se traduit notamment par l'adaptation des nouveaux trains à leur situation.*

Pour en revenir au formulaire, le ministre ne considère-t-il pas que les termes de la carte – les personnes en voiturette doivent prendre place dans le fourgon – devraient être modifiés ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Si, absolument.*

Worden formulieren van de NMBS en andere overheidsinstellingen gecontroleerd op mogelijk discriminerend of aanstootgevend taalgebruik? Neemt de minister initiatieven om sommige formulieren aan te passen?

Zal de minister ervoor ijveren dat personen met een handicap zo veel mogelijk in een aangepast passagiersrijtuig kunnen plaatsnemen? Wat is zijn visie daarop en zit hij op dat punt met de NMBS op dezelfde lijn?

Vindt de minister het kunnen dat op de kaart vermeld staat dat rolstoelgebruikers in het bagagerijtuig moeten plaatsnemen? Dat lijkt me echt niet meer van deze tijd.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS meldt me dat alle elektronische en papieren formulieren de goedkeuring moeten krijgen van de juridische afdeling van de NMBS. Daarnaast is in de formulieren met betrekking tot personen met verminderde mobiliteit, zoals in het aanvraagformulier voor de kaart Kosteloze Begeleider en voor PBM-assistentie, rekening gehouden met de aanbevelingen van de Nationale Hoge Raad voor Gehandicapten.

De passagiersrijtuigen vormen een belangrijk aandachtspunt voor de NMBS, maar het spreekt voor zich dat het toegankelijk maken van alle rijtuigen heel wat middelen en tijd vergt. Bij de aankoop van nieuw rollend materieel wordt gekozen voor treinstellen zonder trappen, met aangepaste toiletten, plaatsen voor een rolstoel en een multifunctionele ruimte. Bij renovatie van het ouder materieel wordt eveneens rekening gehouden met de toegankelijkheid.

De NMBS bevestigt dat de technische specificaties inzake interoperabiliteit voor personen met beperkte mobiliteit worden gerespecteerd. Deze maatregelen moeten worden nageleefd bij nieuwbouw, aankopen of wanneer de stations of het rollend materieel grondig worden heringericht of vernieuwd.

Elk jaar neemt het aantal rijtuigen dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit, toe. Gegevens daarover worden jaarlijks aan het directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid doorgegeven.

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Het is zeer goed dat wordt gekeken naar de mogelijkheden voor personen met een handicap en het is goed dat nieuwe treinstellen voor hen zijn aangepast.

Vindt de minister echter niet dat de vermelding op het aanvraagformulier dat rolstoelgebruikers in het bagagerijtuig moeten plaatsnemen, op nieuwe kaarten moet worden aangepast? Het is voor personen met een handicap niet aangenaam zoiets te lezen.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Dat moet inderdaad worden aangepast.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les compensations en cas de force majeure à la SNCB» (n° 5-3590)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Le 12 mars dernier, la dernière offensive hivernale a fortement perturbé le trafic ferroviaire dans tout le pays. De nombreux voyageurs sont arrivés en retard au travail ou sont restés en rade. Ceux qui ont réclamé une compensation ont reçu une réponse négative. Le site web de la SNCB précise en effet que les voyageurs n'ont pas droit à une compensation en cas de force majeure, par exemple dû à une catastrophe naturelle ou à des conditions climatiques extrêmes.*

En début d'année, l'avocat général de la Cour européenne de justice a indiqué – dans le cadre d'un dossier similaire impliquant les chemins de fer autrichiens – qu'en vertu du règlement européen 1371/2007, la force majeure n'était pas une raison suffisante pour refuser une compensation.

La notion de force majeure est évidemment sujette à interprétation. Une couche de cinq centimètres de neige constitue-t-elle un cas de force majeure ? La SNCB décide elle-même quels retards appartiennent à cette catégorie et ne donnent pas lieu à une compensation. Elle doit d'ailleurs payer celle-ci de sa poche et est donc à la fois juge et partie.

Sur quelle base la SNCB décide-t-elle qu'il s'agit d'un cas de force majeure ? Combien de retards la SNCB a-t-elle placés dans cette catégorie au cours des dernières années ? J'aimerais obtenir une ventilation par année.

Le ministre considère-t-il que les dispositions de la SNCB en matière de compensations est conforme au règlement européen ? La SNCB peut-elle refuser de verser une compensation en cas de force majeure ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Concernant le refus de verser une compensation pour cause de retard, la SNCB rappelle le contexte dans lequel la force majeure peut être invoquée.*

Selon l'article 17 du règlement 1371/2007 concernant les droits et les devoir des voyageurs des chemins de fer, le voyageur qui subit un retard entre le lieu de départ et le lieu de destination indiqués sur le billet peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l'entreprise ferroviaire.

Selon la majorité des compagnies de chemin de fer européennes, le transporteur peut être déchargé de cette obligation d'indemnisation lorsque le retard est dû à un cas de force majeure tel que prévu par les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages. Ces arguments sont réfutés par l'avocat général de la Cour de justice de l'Union européenne,

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de compensaties bij overmacht bij de NMBS» (nr. 5-3590)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *Op 12 maart was het treinverkeer in heel het land ernstig verstoord door de laatste winterprik. Vele reizigers kwamen uren te laat op het werk of strandden onderweg. De reizigers die compensatie aanvroegen voor de opgelopen vertraging kregen onlangs het antwoord dat de vertraging te wijten was aan een geval van overmacht, en dat er bijgevolg helaas geen compensatie kon worden toegekend. Op de website staat dat reizigers geen recht hebben op compensatie bij overmacht, zoals natuurrampen of extreme weersomstandigheden.*

De advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie stelde eerder dit jaar in een gelijkaardige zaak, waarbij de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB dezelfde argumentatie inriep om geen compensaties te moeten uitbetalen, dat overmacht geen afdoende reden is om de compensatie te weigeren. Volgens de Europese Verordening 1371/2007 vormt overmacht immers geen reden om een compensatie te weigeren.

Het begrip overmacht is uiteraard vatbaar voor interpretatie. Is vijf centimeter sneeuw een geval van overmacht? De NMBS beslist zelf welke vertragingen als overmacht worden gecategoriseerd en bijgevolg niet tot een compensatie leiden. Zij moet die compensatie overigens zelf betalen en is bijgevolg tegelijkertijd rechter en partij.

Op basis waarvan beslist de NMBS dat er sprake is van overmacht? Hoeveel vertragingen werden de voorbije jaren door de NMBS als overmacht gecategoriseerd? Graag kreeg ik een uitsplitsing per jaar.

Is de minister van oordeel dat de reglementering die de NMBS hanteert in verband met treincompensaties conform de Europese verordening ter zake is? Kan de NMBS in geval van overmacht weigeren compensaties uit te betalen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *In het kader van de weigering compensatie te betalen wegens vertraging brengt de NMBS de context in herinnering waarin overmacht kan worden ingeroepen.*

Artikel 17 van Verordening 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer bepaalt dat de reiziger die een vertraging oploopt tussen de op het vervoerbewijs vermelde punten van vertrek en van bestemming een schadevergoeding kan eisen van de spoorwegonderneming zonder het recht op vervoer te verliezen. Volgens de meerderheid van de Europese spoorwegondernemingen kan de vervoerder van die vergoedingsverplichting worden ontslagen wanneer de vertraging te wijten is aan overmacht zoals vermeld in de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers. Die

mais le jugement n'a pas encore été prononcé.

Pour décider si la cause d'un retard peut être considérée comme relevant de la force majeure, la SNCB se base, pour le trafic international, sur les exonérations de responsabilité prévues par les Règles précitées, qui font partie intégrante du règlement : « Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes : a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ; ». La SNCB se base sur les informations du gestionnaire de l'infrastructure concernant les causes des retards à l'arrivée en Belgique pour octroyer ou non la compensation réclamée par le voyageur.

Quant au trafic intérieur, il convient de se référer aux conditions de transport de la SNCB Mobility relatives à l'exonération de responsabilité en cas de retard : « De plus, la SNCB est déchargée de sa responsabilité pour les retards effectifs ainsi que pour l'impossibilité de poursuivre le voyage le même jour [...] lorsque l'événement est imputable à des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que la SNCB, en dépit de la diligence requise dans le cas d'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».

L'instance responsable de l'application de ce règlement et qui dépend du secrétaire d'État à la Mobilité a toujours adhéré à l'interprétation de la Commission et de la plupart des autres pays, à savoir que la compensation ne doit pas être payée en cas de force majeure ou de faute du voyageur.

La SNCB indique qu'elle ne tient pas de registre des retards relevant de la force majeure. Les demandes de compensation refusées concernent un nombre limité de jours, par exemple des jours de grève ou caractérisés par des conditions climatiques exceptionnelles.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *La SNCB se base donc, pour l'octroi ou non d'une compensation, sur ses propres conditions de transport. Il y a de fortes chances que la Cour européenne de justice suive la position de l'avocat général. Que se passera-t-il si elle prononce un jugement contraire ? La SNCB vérifie-t-elle quelles clauses de ses conditions ne sont pas conformes ? Quid des voyageurs qui ont demandé une compensation, mais sans succès parce que la SNCB a jugé qu'il s'agissait d'un cas de force majeure ?*

La SNCB s'en tire trop facilement en se référant aux conditions, qui doivent pourtant être conformes au règlement européen, directement applicable en droit belge. Je demande dès lors au ministre d'attirer l'attention de la SNCB sur l'importance d'un examen approfondi de la question.

argumenten worden weerlegd door de advocaat-generaal van het Hof van Justitie van de Europese Unie, maar het Hof moet zich hierover nog uitspreken.

Om te beslissen of de oorzaak van een vertraging als overmacht kan worden beschouwd, baseert de NMBS zich voor het internationaal verkeer op de aansprakelijkheidsvrijstellingen van de bovenvermelde Uniforme Regelen, die algeheel deel uitmaken van de verordening en bepalen wat volgt: “De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven wanneer het uitvallen, de vertraging of het missen van een aansluiting te wijten is aan een van de volgende oorzaken: a) omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;”. De NMBS baseert zich op de informatie van de infrastructuurbeheerder over de oorzaken van de vertragingen bij aankomst in België om de door de reiziger gevraagde compensatie al dan niet toe te kennen.

Voor het binnenlands verkeer bepalen de algemene vervoersvoorwaarden van NMBS Mobility met betrekking tot de vrijstelling van aansprakelijkheid voor vertragingen: “Bovendien wordt de NMBS vrijgesteld van haar aansprakelijkheid voor opgelopen vertraging alsook voor de niet-voortzetting van de reis op dezelfde dag [...] indien de gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de uitoefening van de spoorwegactiviteiten, die de NMBS niet had kunnen voorkomen, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval en waarvan NMBS de gevolgen niet kon verhinderen”.

De handhavingsinstantie, onder de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit, die verantwoordelijk is voor de handhaving van deze verordening, heeft tot nu toe altijd de interpretatie van de Commissie en van de meeste andere landen gevolgd, namelijk dat de compensatie niet moet worden uitbetaald in het geval van overmacht, of schuld van de reiziger.

De NMBS deelt mee dat ze geen gegevens bijhoudt van vertragingen die als overmacht worden gecategoriseerd. De geweigerde compensatieaanvragen hebben betrekking op een beperkt aantal dagen, bijvoorbeeld stakingsdagen of uitzonderlijke klimatologische omstandigheden.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Volgens de minister baseert de NMBS zich voor het al dan niet toekennen van een compensatie op de vervoersvoorwaarden van de maatschappij zelf. De kans is groot dat het Europees Hof het standpunt van de advocaat-generaal volgt. Wat gebeurt er als het Europees Hof van Justitie een andersluidende uitspraak doet? Bestudeert de NMBS inmiddels welke clausules in de voorwaarden niet conform zijn? Wat gebeurt er met de reizigers die een compensatie hebben aangevraagd, maar die niet hebben gekregen omdat de NMBS de omstandigheden als overmacht beschouwde?

De NMBS maakt zich er al te gemakkelijk van af door te verwijzen naar de voorwaarden. Die voorwaarden moeten echter wel conform de Europese Verordening zijn, die rechtstreeks toepasbaar is in het Belgisch recht. Daarom vraag ik dat de minister de NMBS erop attent maakt dat ze deze kwestie grondiger moet bestuderen.

**Demande d'explications de
Mme Dominique Tilmans au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «les retards et les pannes
ferroviaires pour les transfrontaliers en
province de Luxembourg» (n° 5-3628)**

Mme Dominique Tilmans (MR). – Monsieur le ministre, il s'agit d'une énième question de ponctualité ferroviaire luxembourgeoise, mais celle-ci est assez extraordinaire.

Voici le contexte : depuis début avril, tous les voyageurs allant de Libramont à Luxembourg doivent changer de train à Arlon. Il semblerait que la SNCB ait privilégié le système national TBL 1+ pour le contrôle de freinage d'urgence, alors que l'Europe préférerait le nouveau système ERTMS, bien plus fiable. Comme ces matériels ne sont pas compatibles, on équipe nos trains des deux systèmes.

L'histoire ressemble à un vaudeville. Un matin de début mai, le train de six voitures parti de Libramont à 6 h 22 arrive à Arlon. Les navetteurs prennent alors place dans un deuxième train qui assure la correspondance vers Luxembourg. Ce train, également composé de six voitures, est annoncé avec un retard de cinq à dix minutes. Quelques minutes plus tard, le contrôleur annonce qu'en raison d'un problème technique, le train est supprimé. Les voyageurs sont invités à prendre le train suivant, composé de trois voitures, alors qu'à ces voyageurs s'ajoutaient non seulement les usagers habituels à cette heure au départ d'Arlon mais aussi ceux des six autres voitures arrivées à 7 h 17 ! Les photos que l'on m'a envoyées sont assez spectaculaires.

Pour continuer la semaine en beauté, le 14 mai, les voyageurs en provenance de Luxembourg, avec arrivée à Arlon à 17 h 58 et à 18 h 12 n'ont pu prendre le train pour Bruxelles au départ d'Arlon à 18 h 15, pour cause ... d'indisponibilité du matériel !

Les bornes du supportable sont dépassées et je comprends que les navetteurs soient excédés.

Voici mes deux questions.

Pouvez-vous nous confirmer que, comme annoncé, les rames Desiro seront équipées de deux systèmes de freinage TBL 1+ et ERTMS, d'ici la fin de ce mois ?

Par ailleurs, pouvons-nous espérer que, quand ces rames Desiro seront en circulation, les problèmes d'avarie de machines appartiendront au passé et qu'une certaine ponctualité sera respectée ? Ou bien – en guise de boutade – le pousse-pousse ne serait-il pas plus efficace que les trains de la SNCB ?

La situation devient intenable ; personnellement, j'ai renoncé à prendre le train. Les embouteillages aux abords de Luxembourg vont s'aggraver. N'est-il pas urgent de prendre des mesures ?

**Vraag om uitleg van
mevrouw Dominique Tilmans aan de
minister van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «de vertragingen en de
pannes van het grensoverschrijdende
spoorverkeer in de provincie Luxemburg»
(nr. 5-3628)**

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Dit is een zoveelste vraag over de stiptheid op het Luxemburgse spoornet, maar ze is wel zeer bijzonder.

Sinds begin april moeten alle reizigers die van Libramont naar Luxemburg gaan, in Aarlen overstappen. Blijkbaar heeft de NMBS de voorkeur gegeven aan het Belgische systeem TBL 1+ voor de controle van de noodrem, terwijl Europa de voorkeur geeft aan het nieuwe en veel betrouwbaardere ERTMS. Aangezien beide systemen niet compatibel zijn, worden onze treinen met beide uitgerust.

Het heeft veel weg van een vaudeville. Op een ochtend begin mei komt de trein uit Libramont met zes wagons om 6.22 uur in Aarlen aan. De pendelaars stappen over in een tweede trein, die de verbinding naar Luxemburg verzekert. Die trein, die ook uit zes wagons bestaat, wordt aangekondigd met een vertraging van vijf tot tien minuten. Enkele minuten later kondigt de treinbegeleider aan dat de trein wegens een technisch defect is afgeschaft. De reizigers worden verzocht plaats te nemen in de volgende trein, met drie wagons, waar ze niet alleen door de gewone gebruikers vanuit Aarlen worden vervoegd, maar ook door die van de zes andere wagons die om 7.17 uur zijn aangekomen. De foto's die ik hiervan heb gezien zijn vrij spectaculair.

De pret kon die week niet op want op 14 mei konden de reizigers uit Luxemburg die in Aarlen om 17.58 uur en 18.12 uur aankwamen de trein vanuit Aarlen naar Brussel van 18.15 uur niet nemen, omdat ... er geen materieel beschikbaar was!

De limiet is bereikt en ik heb er begrip voor dat het geduld van de reizigers op is.

Kan de minister bevestigen dat de Desirotreinstellen tegen het einde van deze maand met de twee remsystemen, TBL 1+ en ERTMS, zullen zijn uitgerust?

Mogen we hopen dat het probleem van een gebrek aan materieel met de ingebruikname van de Desirotreinstellen zal zijn opgelost en mogen we zelfs een zekere stiptheid verwachten? Of is een riksja efficiënter dan de treinen van de NMBS?

De toestand wordt onhoudbaar. Zelf heb ik de trein al opgegeven. De files rond Luxemburg worden langer. Moeten niet hoogdringend maatregelen worden genomen?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Votre question aborde plusieurs éléments.

L'adéquation du matériel me paraît capitale et je l'ai déjà exigée à plusieurs reprises. Il semble toutefois qu'il reste du travail à accomplir.

Pour ce qui est du système de sécurité, la SNCB s'est engagée à équiper pour fin 2013 l'ensemble de son parc de matériel roulant du système de sécurité TBL 1+. Le système en vigueur au Luxembourg est le Memor II+. Il existe donc un problème de compatibilité. À la suite de l'installation du système TBL 1+ sur les automotrices AM96 affectées à la relation Bruxelles-Luxembourg, ces dernières sont donc maintenant équipées des deux systèmes et il faut que ces automotrices soient à nouveau homologuées au Grand-Duché de Luxembourg.

Cette homologation est en cours. En attendant son aboutissement, la SNCB a adapté, depuis le 8 avril, sa relation vers Luxembourg en limitant provisoirement les trains IC à Arlon où une correspondance est assurée vers Luxembourg par un autre train. La SNCB m'informe que l'homologation est attendue avant la fin de cette année et que, dès qu'elle sera reçue, la relation directe Bruxelles-Luxembourg sera restaurée.

J'ai d'ailleurs abordé ce problème avec le ministre luxembourgeois des Transports le jour où nous nous sommes rencontrés à Habay-la-Neuve.

J'espère que les tests que doit effectuer Belgorail seront positifs et que, dès que les résultats en parviendront aux autorités luxembourgeoises, l'homologation sera effectuée très rapidement. Je reverrai en tout cas le ministre luxembourgeois avant les vacances d'été.

D'une manière générale et indépendamment du système TBL 1+, la SNCB signale que les procédures d'homologation sont complexes et que les délais dépendent parfois fortement des organismes de certification ferroviaire. C'est la raison pour laquelle je suis intervenu pour accélérer les choses.

En ce qui concerne les automotrices Desiro, qui sont équipées du système ETCS et non du système luxembourgeois Memor II+, le problème est encore différent. La SNCB m'indique qu'elles ne pourront être homologuées sur le réseau luxembourgeois que lorsque ce dernier sera équipé de l'ETCS, ce qui est prévu pour le service d'hiver 2015. J'ai également signalé ce problème au ministre luxembourgeois. Le dossier va lui être transmis et j'espère qu'il avancera plus vite que les délais qui ont été annoncés au départ.

L'homologation de ces rames Desiro n'est toutefois pas en cause en ce qui concerne la rupture de charge actuelle en gare d'Arlon car ce matériel ne circule pas entre Bruxelles et Luxembourg.

J'ajouterai qu'il existe encore un autre problème lié aux relations vers le Grand-Duché de Luxembourg, celui des tarifs transfrontaliers. J'ai convenu de les réexaminer fin juin avec le ministre luxembourgeois. J'espère que nous pourrions trouver une solution mais celle-ci doit évidemment tenir compte de l'ensemble des problèmes du même type que la Belgique rencontre avec la France, les Pays-Bas, voire l'Allemagne. Le dossier est à l'étude en mon cabinet et

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De gelijkvormigheid van het materieel is cruciaal. Dat heb ik al herhaaldelijk geëist. Blijkbaar is hier nog werk aan de winkel.

Wat het veiligheidssysteem betreft, heeft de NMBS beloofd om al haar rollend materieel tegen einde 2013 uit te rusten met het veiligheidssysteem TBL 1+. In Luxemburg wordt het systeem Memor II+ gebruikt. Er is dus een compatibiliteitsprobleem. Het systeem TBL 1+ is geïnstalleerd op alle AM96-motorstellen die voor de lijn Brussel-Luxemburg worden gebruikt. Die motorstellen zijn nu dus met beide systemen uitgerust en moeten opnieuw worden gehomologeerd in het Groothertogdom Luxemburg.

In afwachting van die homologatie heeft de NMBS sinds 8 april de verbinding met Luxemburg aangepast. De treinen stoppen voorlopig in Aarlen, waar een verbinding met Luxemburg via een andere trein wordt verzekerd. De NMBS deelt mee dat de homologatie vóór het einde van het jaar wordt verwacht en dat de rechtstreekse verbinding Brussel-Luxemburg zal worden hersteld zodra ze die homologatie zal hebben ontvangen.

Ik heb dit probleem met de Luxemburgse minister van Verkeer besproken tijdens onze ontmoeting in Habay-la-Neuve.

Hopelijk zijn de tests die Belgorail moet uitvoeren, positief en zullen de Luxemburgse autoriteiten tot de homologatie overgaan zodra ze de resultaten hebben ontvangen. Ik zal mijn Luxemburgse ambtsgenoot nog vóór de vakantie ontmoeten.

Meer in het algemeen deelt de NMBS mee dat de homologatieprocedures complex zijn en dat de termijnen soms sterk afhankelijk zijn van de aangestelde instanties voor de spoorwegcertificering. Om die reden heb ik gevraagd de zaken sneller te doen vooruitgaan.

Voor de Desiromotorstellen, die uitgerust zijn met het ETCS-systeem en niet met het Luxemburgse Memor II+, ligt het probleem nog anders. De NMBS deelt me mee dat die toestellen slechts voor het Luxemburgse net kunnen worden gehomologeerd wanneer dat net met ECTS zal zijn uitgerust. Dat is gepland voor de winter 2015. Het dossier zal aan de bevoegde Luxemburgse minister worden bezorgd, en ik hoop dat de werkzaamheden sneller worden gerealiseerd dan de vooropgestelde termijn.

De homologatie van de Desirotreinstellen is echter niet de oorzaak voor de huidige onderbreking van het traject in Aarlen, aangezien dergelijke stellen niet rijden tussen Brussel en Luxemburg.

Een ander probleem met de verbindingen naar het Groothertogdom Luxemburg betreft de grensoverschrijdende tarieven. De afspraak is om die eind juni met de Luxemburgse minister opnieuw te bekijken. Ik hoop dat we een oplossing kunnen vinden, maar daarbij zal uiteraard rekening moeten worden gehouden met alle soortgelijke problemen die België kent met Frankrijk, Nederland of Duitsland. Mijn kabinet buigt zich over het probleem en hopelijk vinden we snel een oplossing. Ik doe er alles aan om de termijnen zo kort mogelijk te houden.

Een laatste belangrijk punt is dat de as

j'espère pouvoir le régler rapidement. Je mets en tout cas tout en œuvre pour que les délais soient les plus courts possible.

Enfin, un dernier point important que je tiens à signaler est celui de la définition d'un axe prioritaire à prendre absolument en considération, notamment dans le plan pluriannuel d'investissement, à savoir l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. Si cet axe est réellement considéré comme prioritaire, beaucoup de problèmes pourront être résolus.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Monsieur le ministre, je sais que vous suivez ce dossier de très près, et je vous en remercie. L'établissement d'un tarif transfrontalier est une bonne nouvelle. Nous devons avancer dans ce dossier où nous sommes pénalisés.

J'intervenais surtout à la suite d'une réponse du ministre Wathelet à une intervention. Il pensait que les homologations nécessaires au confort des voyageurs allaient pouvoir être finalisées fin juin ou au début des vacances d'été. Ma question visait à savoir si ce délai était plausible. Or vous évoquez la fin de l'année, monsieur le ministre.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Le planning initial prévoyait la fin de l'année. J'ai demandé que l'on accélère les choses. Je constate que le secrétaire d'État Wathelet a fait vite, mais en ce qui me concerne, je n'ai pas le détail des tests Belgorail. Si les tests sont positifs, tout devrait s'accélérer. Je dois cependant rester prudent car je ne suis pas le seul à décider dans ce dossier, ce dernier devant aussi être transmis au Grand-Duché de Luxembourg qui a ses propres exigences.

Il est inadmissible au 21^e siècle de demander aux voyageurs de changer de train entre Bruxelles et Luxembourg.

Mme Dominique Tilmans (MR). – En outre, l'ancienneté du matériel est certainement à l'origine des pannes.

Faire embarquer les voyageurs de deux trains composés de six voitures, auxquels s'ajoutent les voyageurs déjà en gare, dans un seul train composé de trois voitures, c'est la dernière histoire belge !

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Vous avez raison, et je l'ai déjà signalé. Cela se fait dans d'autres endroits où l'on pousse les gens dans le train !

Mme Dominique Tilmans (MR). – Ces gens étaient excédés, et le mot est faible.

(La séance est levée à 11 h 40.)

Requalification en question écrite avec remise de la réponse

– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l'évolution du service universel obligatoire de Belgacom » (n° 5-3221) (QE 5-9201)

Brussel-Namen-Luxemburg een prioritaire as moet worden, onder meer in het meerjarig investeringsplan. Als die as echt prioriteit krijgt, zullen veel problemen kunnen worden opgelost.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Ik weet dat de minister dit dossier van nabij volgt, waarvoor dank. Een grensoverschrijdend tarief zou goed nieuws zijn. Er moet een oplossing komen in dit dossier waarin we worden bestraft.*

Ik stelde mijn vraag vooral naar aanleiding van de opmerking van staatssecretaris Wathelet dat de homologatie die voor het comfort van de reizigers is vereist, tegen einde juni of het begin van de zomervakantie rond zou kunnen zijn. Ik wou weten of dat haalbaar was. Minister Labille heeft het over het einde van het jaar.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Oorspronkelijk was het einde van het jaar vooropgesteld, maar ik heb gevraagd een beetje op te schieten. Ik stel vast dat staatssecretaris Wathelet zich heeft gehaast, maar ik heb nog geen details van de tests van Belgorail ontvangen. Ik blijf voorzichtig want ik ben niet de enige die in dit dossier beslist. Het moet ook worden bezorgd aan het Groothertogdom Luxemburg, dat zijn eigen eisen stelt.*

Het is ontoelaatbaar dat in de 21e eeuw treinreizigers tussen Brussel en Luxemburg moeten overstappen.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Bovendien zijn de defecten niet te wijten aan de ouderdom van het materieel.*

Reizigers uit twee treinen van zes wagons samen met reizigers die reeds in het station staan te wachten op één trein met drie wagons zetten, dat is de laatste Belgenmop!

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Mevrouw Tilmans heeft gelijk. Dit is geen normale situatie.*

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Die mensen waren boos, en dat is nog zacht uitgedrukt.*

(De vergadering wordt gesloten om 11.40 uur.)

Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord

– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de evolutie van de wettelijk verplichte dienstverlening van Belgacom” (nr. 5-3221) (SV 5-9201)

- Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « la démission du référent social de la SNCB pour les sans-abri » (n° 5-3296) (QE 5-9203)
- Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les problèmes de la SNCB pendant la dernière vague de froid » (n° 5-3305) (QE 5-9205)
- Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les plus de mille passagers bloqués pendant près de deux heures dans un train en rade à Bruxelles » (n° 5-3376) (QE 5-9207)
- Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l’endettement gigantesque de la SNCB » (n° 5-3498) (QE 5-9209)
- Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l’impossibilité pour les trains belges de circuler au grand-duché de Luxembourg » (n° 5-3542) (QE 5-9206)
- Demande d’explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les investissements dans les gares du Réseau express régional » (n° 5-3556) (QE 5-9210)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het ontslag van de NMBS-vertrouwenspersoon voor daklozen” (nr. 5-3296) (SV 5-9203)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de NMBS-problemen tijdens de laatste winterprik” (nr. 5-3305) (SV 5-9205)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het ruim twee uren vastzitten van meer dan duizend reizigers in een gestrande trein in Brussel” (nr. 5-3376) (SV 5-9207)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de schuldenberg van de NMBS” (nr. 5-3498) (SV 5-9209)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de onmogelijkheid voor Belgische treinen om het Groothertogdom Luxemburg binnen te rijden” (nr. 5-3542) (SV 5-9206)
- Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de investeringen in de stations van het Gewestelijk ExpresNet” (nr. 5-3556) (SV 5-9210)