

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2012-2013



5-211COM

Commission des Finances et des Affaires économiques

Mardi 5 mars 2013

Séance de l'après-midi

Annales

Handelingen

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

Dinsdag 5 maart 2013

Namiddagvergadering

5-211COM

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 Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les retards et suppressions à répétition du train 7471 au départ de Virton» (n° 5-2991).....5</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 «la ligne ferroviaire 165 Virton-Athus» (n° 5-3167)6</p> <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 politique de la tarification des trajets transfrontaliers des Chemins de fer luxembourgeois et de la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-2581)8</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 «le coût des liaisons ferroviaires transfrontalières vers le Grand-Duché du Luxembourg» (n° 5-3169).....8</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'utilisation par la SNCB d'autres langues dans ses annonces faites dans des gares situées en région flamande unilingue» (n° 5-2537).....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 problèmes techniques des motrices MW41 de la SNCB» (n° 5-2573)13</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 budgétisation à la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-2606)14</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le précompte immobilier de Belgacom» (n° 5-2895)15</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le mauvais service de bpost en Brabant flamand» (n° 5-2954)16</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le placement d'installations de fibres optiques par Belgacom» (n° 5-2896)20</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de veelvuldige vertragingen en de afschaffingen van de trein 7471 vanuit Virton» (nr. 5-2991) 5</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de spoorlijn 165 Virton-Athus» (nr. 5-3167) 6</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het tarifieringsbeleid inzake grensoverschrijdende trajecten van de <i>Chemins de fer luxembourgeois</i> en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» (nr. 5-2581)..... 8</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de prijs van de grensoverschrijdende treinverbindingen naar het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-3169)..... 8</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het gebruik van andere talen door de NMBS in haar aankondigingen in de stations gelegen in het eentalig Nederlandstalige gebied» (nr. 5-2537) 11</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de technische problemen van de MW41- motorwagens van de NMBS» (nr. 5-2573)..... 13</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het budgetteren bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» (nr. 5-2606)..... 14</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de onroerende voorheffing van Belgacom» (nr. 5-2895) 15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de gebrekkige dienstverlening van bpost in Vlaams-Brabant» (nr. 5-2954) 16</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het plaatsen van optischevezelinstallaties door Belgacom» (nr. 5-2896) 20</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 rénovation des quais de la gare de Vilvorde» (n° 5-2725)	21	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de vernieuwing van de perrons van het station Vilvoorde» (nr. 5-2725)	21
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le report de la rénovation de la gare de Vilvorde» (n° 5-2898)	21	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het uitstel van de renovatie van het station van Vilvoorde» (nr. 5-2898)	21
Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le retard dans la rénovation de la gare de Vilvorde» (n° 5-2959)	21	Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de vertraagde renovatie van het treinstation van Vilvoorde» (nr. 5-2959)	21
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'ensemble des priorités ferroviaires du gouvernement flamand» (n° 5-3136)	25	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het pakket spoorprioriteiten vanwege de Vlaamse Regering» (nr. 5-3136)	25
Demande d'explications de M. Ludo Sannen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs» (n° 5-2804)	27	Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor» (nr. 5-2804)	27
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'aménagement d'une troisième et quatrième voie entre Bruges et Gand et la rénovation du pont ferroviaire de Moerbrugge» (n° 5-3207)	29	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent en de vernieuwing van de spoorwegbrug in Moerbrugge» (nr. 5-3207)	29
Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite» (n° 5-3084)	30	Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de toegankelijkheid van treinen voor personen met beperkte mobiliteit» (nr. 5-3084)	30
Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'offre ferroviaire du week-end» (n° 5-3133)	32	Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de spoorbediening tijdens het weekend» (nr. 5-3133)	32
Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le Rhin d'acier» (n° 5-3134)	33	Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de IJzeren Rijn» (nr. 5-3134)	33
Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la localisation de la voiture appropriée dans le convoi» (n° 5-3135)	35	Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het vinden van het juiste treinrijtuig» (nr. 5-3135)	35
Demande d'explications de Mme Helga Stevens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le service Securail» (n° 5-2584)	36	Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de dienst Securail» (nr. 5-2584)	36
Requalification en question écrite avec remise de la réponse	37	Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord	37

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 14 h 15.)***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 suppressions à répétition du train 7471 au départ de Virton» (n° 5-2991)**

Mme Dominique Tilmans (MR). – Monsieur le ministre, mes questions ont été rédigées bien avant notre rencontre à votre cabinet et je n'ai pas eu le temps de les actualiser.

Je ne reviendrai pas sur le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB puisque nous avons eu l'occasion d'en discuter. Je voudrais vous interroger sur un dossier très précis, à savoir les retards et suppressions à répétition du train 7471 au départ de Virton.

Depuis la mise en service des nouvelles rames Desiro, la situation, déjà désastreuse pour les voyageurs, se détériore à une allure fulgurante ! Entre le 14 et le 24 janvier, les étudiants et travailleurs ont subi jusqu'à quatre suppressions de train. Et quand train il y a eu, des retards furent au menu. Dernièrement, les voyageurs ont dû attendre trente-quatre minutes dans le froid, sans un mot d'explication. C'est inacceptable ! Outre les problèmes pratiques que ces retards ou suppressions engendrent, il faut ajouter les complications au quotidien. En proie au ras-le-bol journalier, les voyageurs, démunis, reprennent leur voiture puisqu'ils n'ont pas d'autre solution.

La désertification des navetteurs du rail devient un phénomène important. L'association « Les amis du rail » va jusqu'à tenir bénévolement des permanences aux guichets pour promouvoir l'utilisation du train. Vous comprendrez qu'ils sont, eux-aussi, extrêmement découragés par cette situation déplorable.

Monsieur le ministre, je suis profondément déçue par la tournure des événements ferroviaires dans le sud du pays. De telles conditions sont inadmissibles ! Il y a un minimum de service à prester pour des entreprises chargées d'une mission de service public et financées par le contribuable. Quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre pour remédier à la situation ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Je partage pleinement vos propos ; cette situation est regrettable.

Selon les informations qui m'ont été fournies et qui corroborent les vôtres, il est exact que la circulation des trains de voyageurs sur cette ligne Athus-Meuse a été fortement perturbée ces derniers jours, d'abord par les conditions hivernales. Le givre présent sur les caténaires a causé de nombreux problèmes sur les équipements électriques. De plus, les nouvelles automotrices Desiro ont connu des défaillances.

La ponctualité du train P 7471 a été analysée du 1^{er} au

Voorzitter: de heer Ludo Sannen*(De vergadering wordt geopend om 14.15 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de veelvuldige vertragingen en de afschaffingen van de trein 7471 vanuit Virton» (nr. 5-2991)**

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Mijnheer de minister, mijn vragen dateren van lang voor onze ontmoeting op uw kabinet en ik heb niet de tijd gehad om ze te actualiseren.

Ik kom niet terug op het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. Daarover hebben we het al gehad. Ik wens u wel te ondervragen over een bijzonder dossier, namelijk de talrijke vertragingen en afschaffingen van trein 7471 uit Virton.

Sinds de Desirotreinstellen in gebruik zijn genomen, gaat het voor de reizigers in ijlt tempo van kwaad naar erger! Tussen 14 en 24 januari hebben pendelende studenten en werknemers tot vier afschaffingen moeten verduren. Als er dan toch een trein reed, was dat met veel vertraging. Onlangs hebben de reizigers vierendertig minuten in de kou moeten wachten zonder een woord uitleg. Dat is onaanvaardbaar! Vertragingen en afschaffingen veroorzaken niet alleen praktische problemen, ze maken het dagdagelijkse leven van de mensen ingewikkeld. De reizigers hebben er hun buik van vol en bij gebrek aan een oplossing nemen ze dan maar hun wagen.

Dat pendelaars afhaken van het treinvervoer, wordt zodoende een belangrijk fenomeen. De vereniging Les amis du rail houdt vrijwillig permanenties aan de loketten om het gebruik van de trein aan te moedigen. U zal begrijpen dat ook zij ten zeerste ontmoedigd zijn door die betreurenswaardige situatie.

Mijnheer de minister, ik ben diep ontgoocheld over de ontwikkelingen bij het spoor in het zuiden van ons land. De situatie is onaanvaardbaar! Leveranciers van openbare diensten die gefinancierd worden door de belastingbetaler, horen een minimale dienstverlening te bieden. Welke maatregelen overweegt u om dat euvel te verhelpen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Volgens de informatie die ik heb gekregen en die uw gegevens bevestigt, klopt het dat het verkeer van de reizigerstreinen op de lijn Athus-Meuse de jongste dagen ernstig werd verstoord, in de eerste plaats door het winterweer. De rijm op de bovenleidingen heeft heel wat problemen veroorzaakt voor de elektrische uitrusting. Bovendien kregen de nieuwe Desirotreinstellen met pannes af te rekenen.

De stiptheid van P-trein 7471 werd over een periode van achttien werkdagen, van 1 tot 25 januari, bij aankomst in Aarlen vastgesteld. Twaalf keer zou de trein stipt, of met

25 janvier, soit une période de dix-huit jours ouvrables, à l'arrivée à Arlon. Il en ressort que ce train est arrivé à douze reprises à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes – je demanderai des éléments plus précis sur la ventilation de ces données. Ce même train est arrivé à deux reprises avec un retard de six minutes et une fois avec un retard de trente-cinq minutes. Ce train a également été supprimé à trois reprises. Ce bilan n'est pas particulièrement flatteur, j'en conviens.

La raison du retard le plus important était la maladie d'un conducteur, ce qui a nécessité de lui trouver un remplaçant au dépôt d'Arlon.

Jusqu'à présent, soixante et une automotrices Desiro ont été livrées à la SNCB. Au cours de la première année d'exploitation, elles ont rencontré un certain nombre de problèmes qui ont donné lieu à des retards et des suppressions de train.

La SNCB m'informe qu'elle entretient des contacts permanents avec le constructeur de ces rames, la firme Siemens. Des réunions sont organisées quotidiennement dans les ateliers d'entretien chargés du suivi de la situation. Mensuellement, tous les incidents sont synthétisés, afin d'en déterminer le caractère systématique.

La SNCB m'informe également qu'elle a suspendu la livraison des Desiro, le 24 décembre, à la suite des problèmes rencontrés. Tant que la fiabilité de ce matériel ne sera pas améliorée, les autorails de type 41 seront maintenus, en remplacement des Desiro.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Je remercie M. le ministre pour sa réponse et pour sa compréhension.

Je prenais le train mais je n'arrivais jamais à l'heure. Dès lors, je ne le prends plus. Les voyageurs, ne connaissant pas la raison du retard et ne sachant pas combien de temps ils devront attendre, retournent rapidement à leur voiture pour essayer d'arriver à l'heure. L'information est donc un point important.

Les rames Desiro connaissent un problème technique qu'il faut résoudre. Les habitants de la province du Luxembourg sont doublement pénalisés : ils doivent utiliser leur voiture et les trajets sont longs.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la ligne ferroviaire 165 Virton-Athus» (n° 5-3167)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Je tiens à porter à votre attention une nouvelle situation ferroviaire déficiente touchant directement les voyageurs de l'axe Virton-Athus.

Depuis décembre, la SNCB a effectué des modifications des plans tarifaires ainsi que des roulements de certains trains. Ces transformations occasionnent malheureusement des perturbations supplémentaires pour les navetteurs se rendant à Luxembourg ou à Esch.

Concrètement, les trains ne desservent plus Rodange, mais

minder dan zes minuten vertraging zijn aangekomen. Ik vraag meer precieze informatie over de spreiding van die gegevens. Dezelfde trein is tweemaal met een vertraging van zes minuten en eenmaal met een vertraging van vijftientig minuten aangekomen. De trein werd driemaal afgeschaft. Ik geef toe dat het plaatje niet aantrekkelijk is.

De grootste vertraging was te wijten aan ziekte van een treinconducteur, voor wie een vervanger van de stelplaats van Aarlen moest worden gevonden.

Tot op heden werden er 61 Desirotreinstellen aan de NMBS geleverd. Gedurende het eerste jaar waarin die modellen zijn ingezet, kregen ze met een aantal defecten af te rekenen, met vertragingen en afschaffingen tot gevolg.

De NMBS laat me weten dat ze voortdurend contact onderhoudt met de firma Siemens, bouwer van die treinstellen. Er wordt dagelijks vergaderd in de onderhoudswerkplaatsen die instaan voor de follow-up van de situatie. Elke maand wordt een synthese gemaakt van de voorvallen, om na te gaan of het om een systematische situatie gaat.

De NMBS laat me tevens weten dat ingevolge die problemen de oplevering van de Desiro's op 24 december werd geschorst. Zolang de Desirotreinstellen niet betrouwbaarder zijn, worden de motorwagens type 41 in dienst gehouden.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Ik dank de minister voor zijn antwoord en voor zijn begrip.

Ik nam die trein, maar ik kwam nooit op tijd. Dus neem ik hem niet meer. De reizigers kennen de reden van de vertraging niet en weten niet hoe groot die zal zijn. Ze lopen dan maar snel terug naar hun wagen en trachten nog op tijd te komen. Informatie is dus een belangrijk punt.

Het technische probleem van de Desirotreinstellen moet worden opgelost. De inwoners van de provincie Luxemburg worden tweemaal gestraft: ze moeten hun wagen nemen en een lang traject afleggen.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de spoorlijn 165 Virton-Athus» (nr. 5-3167)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Reizigers op de spoorlijn Virton-Athus worden met een nieuw probleem geconfronteerd.

Sinds december heeft de NMBS de tariefplannen en de verbindingen van sommige treinen aangepast. Die aanpassingen veroorzaken extra problemen voor de pendelaars die naar Luxemburg of Esch reizen.

Concreet stoppen de treinen niet meer in Rodange, maar in Athus. Dat station is nu het verbindingspunt voor de

bien la gare d'Athus qui fait désormais office de nouvelle plateforme de correspondance en direction du Luxembourg. Malheureusement, les délais de correspondance sont bien trop courts et ne dépassent quelquefois pas la minute. Les navetteurs, pressés, se voient parfois forcés d'embarquer malgré le retentissement sonore ou la fermeture des portes. Dernièrement, un voyageur a fait un infarctus dans le train, après son embarquement. Vous percevrez, monsieur le ministre, tout le danger d'une telle situation.

En conséquence, beaucoup de voyageurs qui déplorent ces délais trop courts préconisent l'utilisation de la voiture jusqu'à la gare d'Athus. Bien que compréhensible, cet afflux soudain de voitures engendre à son tour une circulation cauchemardesque pour les habitants ! Nul besoin, par ailleurs, d'aborder le problème des parkings devenus trop rares.

Bref, un nouveau ras-le-bol pour les navetteurs transfrontaliers qui demeurent trop souvent les premières victimes des plans de la SNCB.

Avez-vous connaissance de ce problème de timing et quelles mesures préconisez-vous pour une solution rapide et efficace ?

J'entends également, avec inquiétude, que l'État luxembourgeois rachète des terrains avoisinant les gares saturées pour une meilleure capacité d'accueil des parkings. Une solution similaire s'inscrit-elle dans les futures actions de la SNCB ? J'ai justement entendu dire que la SNCB cherchait à vendre des terrains situés près des gares, alors qu'elle ferait mieux de les conserver pour les aménager en parkings.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Comme l'avait mentionné mon prédécesseur, lors de la commission Infrastructure du 7 mars 2012, la SNCB termine d'équiper tout son matériel du système de sécurité TBL1+. Aussi, les autorails 41 équipés de ce dispositif ne peuvent plus circuler au Luxembourg, en raison d'une incompatibilité des systèmes de signalisation. Les automotrices Desiro équipées du système de sécurité ETCS n'ont pas encore reçu l'homologation de l'État luxembourgeois.

En effet, l'ETCS ne sera mis en service sur le réseau luxembourgeois que fin 2013. La SNCB a donc adapté son offre, afin d'assurer les correspondances vers Luxembourg depuis Athus au lieu de Rodange et des correspondances optimales, en six minutes, sont prévues avec le train CFL vers ou de Luxembourg, circulant par la ligne rapide de Dippach. Il faut noter que les temps de parcours entre Virton et Arlon ont été réduits d'une dizaine de minutes.

La SNCB affirme que les problèmes de timing mentionnés sont ponctuels et liés aux conditions hivernales. Certains jours, ces trains ont accusé des retards qui ont provoqué des ruptures de correspondances à Athus vers Luxembourg. Cette situation pénalisante n'a toutefois perduré que quelques jours.

Dans le même temps, la SNCB affirme avoir tout mis en œuvre pour résoudre les problèmes techniques rencontrés, ce qui a permis de remettre progressivement en service les automotrices Desiro.

Pour ce qui est de l'autre partie de votre question, la SNCB Holding n'a pas connaissance d'un manque de capacité des

aansluiting richting Luxemburg. Jammer genoeg zijn de overstaptijden veel te kort. Het gaat soms om minder dan een minuut. De gehaaste pendelaars zijn soms verplicht op de trein te stappen hoewel het vertreksignaal al is gegeven en de deuren al zijn gesloten. Onlangs kreeg een reiziger na het opstappen op de trein een hartaanval. Het gaat dus werkelijk om een gevaarlijke situatie.

Veel reizigers betreuren de te korte overstaptijden en geven er de voorkeur aan met de wagen tot het station van Athus te gaan. Hoewel dat begrijpelijk is, zorgt de plotse toevloed van wagens voor enorme verkeersproblemen voor de bewoners. Ik heb het dan nog niet over het gebrek aan parkeerplaatsen.

Kortom, het is eens te meer balen voor de grenspendelaars, die vaak het eerste slachtoffer zijn van de plannen van de NMBS.

Is de minister op de hoogte van het probleem? Welke maatregelen zal hij nemen om het snel en doeltreffend op te lossen?

Ik heb met onrust vernomen dat de Luxemburgse Staat terreinen nabij de overvolle stations opkoopt om over meer parkeerruimte te beschikken. Heeft de NMBS plannen voor een gelijkaardige oplossing? Ik heb net gehoord dat de NMBS terreinen nabij de stations wil verkopen, terwijl ze die beter zou behouden om er parkeerplaatsen maken.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Zoals mijn voorganger op 7 maart 2012 in de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer heeft aangegeven, legt de NMBS de laatste hand aan de uitrusting van zijn materieel met het veiligheidssysteem TBL1+. De 41 toestellen die met dat systeem zijn uitgerust, kunnen niet meer in Luxemburg rijden, omdat het systeem niet compatibel is met de signalatiesystemen. De Luxemburgse Staat heeft de Desirotreinstellen die met het ETCS-veiligheidssysteem zijn uitgerust nog niet gehomologeerd.

ETCS zal pas einde 2013 op het Luxemburgse net in werking worden gezet. De NMBS heeft haar aanbod aangepast teneinde de aansluiting naar Luxemburg vanuit Athus in plaats van vanuit Rodange te verzekeren. Ook is een optimale aansluiting, in zes minuten, voorzien met de CFL-trein van of naar Luxemburg, die over de snelle lijn van Dippach gaat. De reistijd tussen Virton en Aarlen is met elf minuten verminderd.

De NMBS deelt mee dat het probleem met de aansluiting tijdelijk is en te wijten is aan het winterweer. Sommige dagen hebben de treinen vertraging opgelopen, waardoor in Athus de aansluiting naar Luxemburg wegviel. Dat probleem heeft slechts enkele dagen geduurd.

De NMBS benadrukt ook dat ze alles in het werk stelt om de technische problemen op te lossen, zodat de Desirotreinstellen geleidelijk in dienst kunnen worden gebracht.

De NMBS Holding heeft geen weet van een tekort aan parkeerplaatsen nabij de stations op de lijn 165. Het dossier

parkings autour des gares de la ligne 165. Ces parkings feront toutefois l'objet d'un suivi dans les mois à venir. En cas de saturation, les possibilités d'extension seront examinées, afin de maintenir des conditions d'accueil confortables.

Aujourd'hui, la SNCB Holding me signale qu'elle n'a pas de projet d'achat de terrains autour des gares de cette ligne.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Permettez-moi de revenir à la deuxième partie de ma question. Un cheminot m'a dit avoir vu, vers la fin de l'année, un panneau qui annonçait que la SNCB mettait en vente ses terrains juxtaposés à la gare d'Athus. Paradoxe : à deux kilomètres de là, l'État luxembourgeois a racheté le terrain d'ArcelorMittal pour permettre aux Chemins de Fer Luxembourgeois – CFL – d'agrandir la capacité d'accueil des parkings de la gare de Rodange actuellement saturés.

Les nôtres le sont également. Il serait plus intéressant pour les habitants de la province du Luxembourg d'aller à Kleinbettingen, si cet endroit ne connaissait pas lui-même une affluence excessive. Reste Athus, mais il semblerait que des parkings y soient en vente, ce qui serait tout à fait anormal dans une zone extrêmement encombrée qui a bien besoin de parkings de délestage.

Si ces terrains étaient effectivement en vente, j'aimerais que la SNCB puisse réfléchir au bien-fondé d'une telle démarche qui va à l'encontre du bien-être des navetteurs dans cette région.

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la politique de la tarification des trajets transfrontaliers des Chemins de fer luxembourgeois et de la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-2581)

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le coût des liaisons ferroviaires transfrontalières vers le Grand-Duché du Luxembourg» (n° 5-3169)

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

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Monsieur le ministre, les CFL – Chemins de fer luxembourgeois – et la SNCB négocient des tarifs communs portant sur les trajets transfrontaliers. En février 2012, ils sont parvenus à un nouvel accord qui semblait s'apparenter à une bonne nouvelle pour les navetteurs frontaliers.

Mme Gilissen, porte-parole de la SNCB, avait déclaré :

van de parkings zal hoe dan ook de volgende maanden worden onderzocht. Mochten ze overvol zijn, dan zal worden nagegaan hoe ze kunnen worden uitgebreid zodat een comfortabele opvang gewaarborgd blijft.

De NMBS Holding deelt me mee dat ze geen plannen heeft om terreinen rond de stations op die lijn aan te kopen.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Wat het tweede deel van mijn vraag betreft, heeft een spoorwegbeambte me verteld dat hij eind vorig jaar een bord heeft gezien waarop de NMBS terreinen nabij het station van Athus te koop aanbood. Paradoxaal genoeg heeft de Luxemburgse Staat twee kilometer verderop het terrein van ArcelorMittal opgekocht om de Chemins de Fer Luxembourgeois – CFL – in staat te stellen de verzadigde parkeer capaciteit rond het station van Rodange uit te breiden.*

Onze parkings zijn ook verzadigd. Het zou voor de inwoners van de provincie Luxemburg interessanter zijn om naar Kleinbettingen te gaan, ware het niet dat ook daar een grote toevloed is. Blijft over Athus, maar daar staan de parkeerterreinen blijkbaar te koop, wat zeer raar is in een gebied waar de overvolle parkings moeten worden ontlast.

Mochten er daadwerkelijk terreinen te koop zijn, dan hoop ik dat de NMBS nagaat of die demarche wel echt zinvol is, daar ze ingaat tegen het welzijn van de pendelaars in die regio.

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het tarifieringsbeleid inzake grensoverschrijdende trajecten van de Chemins de fer luxembourgeois en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» (nr. 5-2581)

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de prijs van de grensoverschrijdende treinverbindingen naar het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-3169)

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

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *De CFL, de Luxemburgse spoorwegmaatschappij, en de NMBS voeren onderhandelingen over gemeenschappelijke tarieven voor de grensoverschrijdende trajecten. In februari 2012 hebben ze een nieuwe overeenkomst bereikt die goed nieuws leek voor de grensoverschrijdende pendelaars.*

Mevrouw Gilissen, woordvoerder van de NMBS, verklaarde:

« Avec les CFL, nous avons décidé d’opter uniquement pour le tarif appliqué par chaque opérateur pour la zone parcourue sur le territoire. Il y avait une petite marge réalisée, dans le cadre d’un transfert international, qui sera abandonnée. Le prix du billet, peu importe le sens dans lequel on va, sera constitué d’une simple addition des tarifs intérieurs de chaque opérateur. Cette tarification sera d’application dès le premier mars prochain. »

Monsieur le ministre, pour quelles raisons ce nouveau mode de tarification, qui devait être effectif en mars 2012, n’est toujours pas d’application ?

Quelles sont les grandes lignes de cet accord ? Porte-t-il sur le billet, sur les formules d’abonnement ou sur les deux ?

Mme Dominique Tilmans (MR). – Liège et Maastricht sont distantes de trente kilomètres. Le trajet coûte cinq euros. Arlon et Luxembourg sont distantes de vingt-six kilomètres. Le trajet coûte dix euros quarante. Le trajet Lille-Tournai fait vingt-sept kilomètres et coûte sept euros.

L’abonnement mensuel en deuxième classe coûte 119 euros pour Liège-Maastricht, 90 euros pour Lille-Tournai et 108 euros pour Arlon-Luxembourg.

Les trajets Neufchâteau-Luxembourg, Troisvierges-Luxembourg et Ancy-sur-Moselle-Luxembourg font septante-deux kilomètres. Le premier trajet coûte 177 euros, le deuxième 50 euros et le troisième 149 euros.

Je ne m’explique pas ces différences considérables. Par ailleurs, ces tarifs exorbitants sont un véritable frein à la mobilité.

Les tickets Euregio sont uniquement valables sur les lignes SNCB deuxième classe Liège-Hasselt, Liège-Eisden, Liège-Spa-Géronstère, Liège-Eupen et Liège-Welkenraedt. Pourquoi ces tickets ne sont-ils pas disponibles entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché ? Cette formule avantageuse pour des trajets transfrontaliers devrait être rapidement mise en œuvre. La politique tarifaire de la SNCB, qui inclut une taxe transfrontalière, est inadmissible dans une Europe où les frontières ont été abolies.

La semaine dernière s’est tenue une réunion du Parlement du Benelux au cours de laquelle j’ai demandé que l’on se penche sur la tarification transfrontalière. À l’heure de la mobilité au sein de l’Europe, à l’heure où les directives européennes sont drastiques, comment est-il possible d’imaginer que l’on perçoive encore des taxes transfrontalières ?

À propos de la ligne 165, je voudrais connaître le nombre d’abonnements vendus aux gares de Virton, d’Halanzuy et d’Aubange pour le mois de novembre 2012 et le mois de février 2013, décembre et janvier étant des mois perturbés par les fêtes, et le nombre d’abonnements vendus à la gare d’Athus pour les mêmes mois.

La gare d’Athus, gare frontalière très vétuste, devient la plate-forme des navetteurs, attirés par la politique de mobilité du Grand-Duché, qui propose l’abonnement « OEKO-PASS », un produit exclusivement grand-ducal vendu dans les gares des CFL au prix de 50 euros pour un nombre illimité de voyages sur les quatre réseaux luxembourgeois et pour la correspondance assurée vers le Luxembourg.

samen met de CFL hebben we beslist uitsluitend te kiezen voor het tarief dat door elke operator wordt toegepast voor de zone die op het grondgebied doorkruist wordt. Er was een kleine marge voor het internationaal verkeer, maar die zal worden afgeschaft. De prijs van het ticket zal, ongeacht de richting, worden bepaald door een eenvoudige optelsom van de binnenlandse tarieven van elke operator. Die tarifiering zal vanaf 1 maart worden toegepast.

Mijnheer de minister, waarom is deze nieuwe tarifiering, die in maart 2012 moest ingaan, nog altijd niet van toepassing?

Wat zijn de grote lijnen van deze overeenkomst? Heeft ze betrekking op het ticket, op de abonnementen of op beide?

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *De afstand tussen Luik en Maastricht bedraagt dertig kilometer. De treinrit kost 5 euro. De afstand tussen Aarlen en Luxemburg bedraagt 26 kilometer. De treinrit kost 10,40 euro. Het traject Rijsel-Doornik bedraagt 27 kilometer. Die rit kost 7 euro.*

Het maandabonnement tweede klas kost 119 euro voor Luik-Maastricht, 90 euro voor Rijsel-Doornik en 108 euro voor Aarlen-Luxembourg.

De trajecten Neufchâteau-Luxembourg, Troisvierges-Luxembourg en Ancy-sur-Moselle-Luxembourg bedragen 72 kilometer. Het eerste traject kost 177 euro, het tweede 50 euro en het derde 149 euro.

Ik begrijp die aanzienlijke verschillen niet. Bovendien zijn deze buitensporige tarieven een rem op de mobiliteit.

De Euregiotickets zijn alleen geldig in tweede klas op de NMBS-lijnen Luik-Hasselt, Luik-Eijsden, Luik-Spa-Géronstère, Luik-Eupen en Luik-Welkenraedt. Waarom zijn die tickets niet beschikbaar voor de ritten tussen de provincie Luxemburg en het Groothertogdom? Die voordelige formule voor grensoverschrijdende trajecten zou snel moeten worden ingevoerd. Het tarifieringsbeleid van de NMBS, waarin ook een grenstaks is opgenomen, is onaanvaardbaar in een Europa waar de grenzen zijn afgeschaft.

Vorige week werd in het Beneluxparlement een vergadering gehouden, waar ik gevraagd heb de grensoverschrijdende tarifiering te bestuderen. Nu de mobiliteit binnen Europa een feit is en er drastische Europese richtlijnen worden uitgevaardigd, begrijp ik niet dat nog grenstaksen worden geheven.

Wat lijn 165 betreft, zou ik graag vernemen hoeveel abonnementen in de stations van Virton, Halanzuy en Aubange verkocht werden in de maanden november 2012 en februari 2013, want gelet op de feestdagen is een vergelijking met de maanden december en januari niet geschikt, dat geldt ook voor het aantal abonnementen dat in het station van Athus werd verkocht voor dezelfde periode.

Het station van Athus, een zeer bouwvallig grensstation, wordt het platform van de pendelaars, die aangetrokken worden door het mobiliteitsbeleid van het Groothertogdom. Daar wordt de “OEKO-PASS” aangeboden, een product dat uitsluitend in de stations van de CFL wordt verkocht tegen de prijs van 50 euro voor een onbeperkt aantal ritten op de vier Luxemburgse netten en voor de verzekerde aansluiting naar

Je crains que les voyageurs, alléchés par l'offre des CFL, ne délaissent les gares de Virton, d'Halanzy et d'Aubange au profit de la gare d'Athus. Monsieur le ministre, que comptez-vous faire par rapport à cette politique ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – En ce qui concerne les chiffres de vente des gares de Virton, Halanzy, Aubange et Athus, la SNCB m'a communiqué que, sur une base annuelle, quelque 1 250 voyageurs utilisent quotidiennement le train pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail au départ des gares de Virton, d'Halanzy et d'Aubange.

Le nombre d'abonnements vendus au départ d'Athus est limité, étant donné que cette gare est « autant belge que luxembourgeoise ». Il est dès lors possible d'acheter au départ de cette gare un abonnement exclusivement luxembourgeois. La SNCB ne dispose pas des chiffres de vente de ces abonnements « CFL ».

Quant à la structure tarifaire, il est exact qu'une politique tarifaire différente est appliquée aux divers points frontières. La SNCB est consciente du problème qui en résulte. Il y a deux ans, elle a établi un plan d'action précis en vue de définir une structure tarifaire identique pour tous les postes frontières depuis la Belgique. Il a déjà porté ses fruits pour Maastricht, Roosendaal et Aix-la-Chapelle.

Toutefois, la situation du Grand-Duché du Luxembourg est particulière. Il y a quelques années, la SNCB a introduit une offre transfrontalière spécifique de et vers le Grand-Duché du Luxembourg. Ces tarifs transfrontaliers sont constitués par l'addition de deux tarifs intérieurs, à savoir les tarifs de la SNCB et des CFL. Il n'est donc nullement question d'une quelconque taxe transfrontalière. Par ailleurs, le montant des deux tarifs intérieurs subventionnés additionnés reste, selon la SNCB, bien inférieur à ce que serait un tarif international calculé au prix du marché.

Toutefois, compte tenu de la tarification intérieure exceptionnellement basse des CFL, l'addition des deux tarifs est encore perçue comme onéreuse par les voyageurs qui habitent à proximité de la frontière luxembourgeoise et qui préfèrent souvent passer la frontière pour bénéficier d'un tarif plus avantageux.

Le problème trouve donc sa source dans les différences tarifaires appliquées par la Belgique et le Luxembourg. La SNCB poursuit les pourparlers avec les Chemins de fer luxembourgeois et les autorités luxembourgeoises en vue de rechercher des solutions qui permettraient d'atténuer les différences de tarifs à l'avenir.

J'ai déjà eu l'occasion de vous dire que, dans les prochaines semaines, au plus tard dans les prochains mois, j'aurai certainement, avec le ministre luxembourgeois des chemins de fer, un contact au cours duquel nous ne manquerons pas d'aborder le sujet.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – L'expérience qui devait être effective en mars 2012 n'a pas été concrétisée. Vous parlez

Luxemburg.

Ik vrees dat de reizigers, die door het aanbod van de CFL worden aangetrokken, de stations van Virton, Halanzy en Aubange zullen vermijden en zullen kiezen voor het station van Athus.

Mijnheer de minister, wat bent u van plan te ondernemen in verband met dit beleid?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Wat de verkoopcijfers in de stations van Virton, Halanzy, Aubange en Athus betreft, deelde de NMBS mee dat zo'n 1250 reizigers dagelijks de trein nemen voor hun woon-werkverplaatsingen vanuit de stations van Virton, Halanzy en Aubange.

Het aantal abonnementen dat in Athus wordt verkocht is beperkt, aangezien dit station "even Belgisch is als Luxemburgs". Bijgevolg is het mogelijk om in dit station een Luxemburgs abonnement te kopen. De NMBS beschikt niet over de cijfers met betrekking tot de verkoop van CFL-abonnementen.

Het klopt dat verschillende tarieven worden toegepast aan de grensovergangen. De NMBS is zich bewust van het daaruit voortvloeiende probleem. Twee jaar geleden werd een actieplan uitgewerkt om vanuit België eenzelfde tariefstructuur vast te leggen voor alle grensposten. Dat wierp al vruchten af voor Maastricht, Roosendaal en Aken.

Maar de situatie in Luxemburg is bijzonder. Enkele jaren geleden lanceerde de NMBS een specifiek grensoverschrijdend aanbod van en naar het Groothertogdom Luxemburg. Dat tarief is de optelsom van de twee binnenlandse tarieven van de NMBS en van de CFL. Er is dus zeker geen sprake van een grenstaks. Het bedrag van die twee binnenlandse gesubsidieerde, opgetelde tarieven blijft volgens de NMBS veel lager dan een internationaal tarief dat tegen de marktprijs zou berekend worden.

Rekening houdend met de uitzonderlijk lage prijzen van het binnenlands tarief van de CFL, wordt de optelsom toch nog als duur ervaren door reizigers die nabij de Luxemburgse grens wonen en er vaak de voorkeur aan geven de grens over te steken om zo goedkoper te reizen.

Het probleem vindt dus zijn oorsprong in de verschillende tarieven die in België en Luxemburg worden gehanteerd. De NMBS blijft onderhandelen met de CFL en de Luxemburgse overheid om de tarieven in de toekomst dichter bij elkaar te brengen.

In de komende weken of maanden zal ik contact opnemen met de Luxemburgse minister bevoegd voor de spoorwegen om dit probleem te bespreken.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Het experiment dat begin maart 2012 moest ingaan is nog niet operationeel. De*

aujourd'hui d'un point frontière. Or, s'agissant du Grand-Duché de Luxembourg, ce point frontière n'est pas la gare d'Arlon mais plutôt Sterpenich, si je ne m'abuse. C'est pourtant le point frontière qui permettrait d'additionner deux tarifs intérieurs, pour une formule plus avantageuse.

Vous avez parlé de la subvention des CFL, si importante et si enviable pour nos navetteurs frontaliers. Récemment, lors de la signature du schéma de mobilité transfrontalière, le ministre luxembourgeois des Infrastructures, M. Wiseler, n'était pas opposé au fait d'étendre cette subvention à tous les travailleurs frontaliers.

Je me réjouirais que vous alliez dans ce sens, lors de la prochaine rencontre. Les voyageurs du sud Luxembourg méritent toute l'attention, autant que ceux de Maastricht ou d'autres frontières.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Nous nous rejoignons dans notre réflexion, bien évidemment.

Je connais la détermination du ministre et je me réjouis de sa rencontre avec son homologue luxembourgeois, notamment pour aborder cette question.

Ce problème ancien a été évoqué maintes fois sans trouver de solution. Or, le nombre de frontaliers belges qui franchissent la frontière grand-ducale est considérable. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour qu'une véritable avancée soit réalisée.

**Demande d'explications de
M. Bart Laeremans au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «l'utilisation par la SNCB d'autres
langues dans ses annonces faites dans des
gares situées en région flamande
unilingue» (n° 5-2537)**

M. Bart Laeremans (VB). – Depuis plusieurs mois, nous constatons en gare de Malines que l'annonce de certains trains est faite en quatre langues : le néerlandais, le français, l'allemand et l'anglais. Il s'agit sans doute surtout de trains qui desservent l'aéroport de Zaventem et/ou qui ont une destination dite touristique.

Cependant, la législation sur l'emploi des langues en matière administrative prévoit que les services établis dans la région unilingue de langue néerlandaise peuvent utiliser exclusivement le néerlandais. Il est vrai que le paragraphe ayant trait au tourisme précise que « les conseils communaux des centres touristiques peuvent décider que les avis et communications destinés aux touristes sont rédigés dans au moins trois langues » mais ce paragraphe ne nous semble pas d'application dans ce cas, la SNCB ne pouvant être considérée comme un conseil communal autorisé à prendre de telles décisions. Ce qui se passe à Malines est du reste assez exceptionnel. Ce ne se fait pas en d'autres endroits ni en Wallonie.

L'emploi des langues pour la dénomination des gares citées dans ces communications est également assez curieux. Ainsi,

minister heeft het over grensovergangen. De grensovergang naar het Groothertogdom Luxemburg is niet het station van Aarlen, maar dat van Sterpenich. Als op die grensovergang de binnenlandse tarieven worden opgeteld, zou de formule voordeliger zijn.

De minister zegt ook dat de gesubsidieerde tarieven van de CFL veel grensarbeiders aantrekken. Onlangs liet de Luxemburgse minister van Infrastructuur Wiseler zich bij de ondertekening van het grensoverschrijdend mobiliteitsplan ontvallen dat hij er niet tegen was om die subsidie uit te breiden tot alle grensarbeiders.

Ik hoop dat u dit in die zin met hem zult bepreken. De treinreizigers in Zuid-Luxemburg verdienen evenveel aandacht als die in de regio Maastricht of in andere grensregio's.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – We zijn het daarover uiteraard eens.

Ik weet dat de minister vastberaden is en ik ben blij dat hij deze zaak zal bespreken met zijn Luxemburgse collega.

Dit probleem sleept al lang aan zonder dat er een oplossing voor gevonden werd. Zeer veel Belgen werken over de grens met Luxemburg. We rekenen op de minister om nu een echte doorbraak te bewerkstelligen.

**Vraag om uitleg van
de heer Bart Laeremans aan de minister
van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «het gebruik van andere
talen door de NMBS in haar
aankondigingen in de stations gelegen in
het eentalig Nederlandstalige gebied»
(nr. 5-2537)**

De heer Bart Laeremans (VB). – Sinds enkele maanden stellen wij in het station van Mechelen vast dat bepaalde treinen in vier talen worden aangekondigd, het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels. Het gaat vermoedelijk vooral om treinen die de luchthaven van Zaventem aandoen en/of zogenaamd toeristische bestemmingen hebben.

Nochtans schrijft de taalwet in bestuurszaken voor dat de plaatselijke diensten van het eentalig Nederlandstalige gebied uitsluitend het Nederlands mogen gebruiken. Er is weliswaar de zogenaamde toerismeparagraaf die bepaalt dat “de gemeenteraden van de toeristische centra mogen beslissen dat de berichten en mededelingen die voor de toeristen bestemd zijn, ten minste in drie talen gesteld worden”, maar die paragraaf lijkt ons hier niet van toepassing. De NMBS kan toch niet bepaald als een gemeenteraad worden omschreven, die ter zake beslissingen kan nemen. Wat in Mechelen gebeurt, is overigens vrij uitzonderlijk. Elders gebeurt dat niet, ook niet in Wallonië.

Merkwaardig aan die anderstalige aankondigingen is ook het taalgebruik bij de benoeming van de stations. Zo worden in de Engels- en Duitstalige aankondigingen sommige Brusselse

dans les communications en anglais et en allemand, certaines gares bruxelloises et celle de l'aéroport de Zaventem – Bruxelles-National-Aéroport – sont désignées par leur nom en néerlandais et d'autres gares en français. Jusqu'à nouvel ordre, Malines se trouve encore toujours dans la région de langue néerlandaise. Dans les gares situées dans la partie flamande du pays, on s'attendrait à tout le moins à ce que les villes et les gares soient désignées exclusivement par leur dénomination en néerlandais.

En vertu de quelle base légale la SNCB utilise-t-elle d'autres langues que le néerlandais pour les communications dans les gares situées dans la région de langue néerlandaise ?

Dans quelles gares de la région de langue néerlandaise cela se produit-il ?

Pour quelles liaisons ferroviaires cela se produit-il ?

Pour quelle raison désigne-t-on certaines gares situées à Bruxelles et en Flandre par leur dénomination en français dans les communications faites en anglais et en allemand ?

Quelles mesures le ministre prend-il pour veiller à l'application correcte par la SNCB de la législation sur l'emploi des langues en matière administrative dans ce genre de cas ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Il est parfaitement conforme aux avis de la Commission permanente de contrôle linguistique de diffuser dans les gares à caractère international les annonces relatives aux trains en quatre langues, lorsque c'est justifié. Cela se fait alors d'abord en néerlandais puis en français ou inversement, selon la langue de la région où la gare est située, ensuite en allemand et enfin en anglais.*

Actuellement, des annonces quadrilingues sont diffusées dans les gares néerlandophones qui sont équipées d'un système d'annonce automatique, à savoir Louvain, Malines et Bruxelles-National-Aéroport.

Les annonces quadrilingues sont faites pour des trains internationaux comme le Thalys et l'ICE ainsi que pour la liaison avec Bruxelles-National-Aéroport.

Lorsque des annonces sont diffusées en allemand ou en anglais, la dénomination des gares de provenance ou d'arrivée des trains en Belgique est soumise aux règles suivantes. Les gares situées dans une région unilingue sont mentionnées dans la langue de la région. En ce qui concerne les gares situées dans la Région bilingue de Bruxelles-Capitale, il y a lieu de veiller à ce que les voyageurs étrangers s'entendent annoncer le nom d'une gare dans la même langue, toujours et partout dans le pays, afin de ne pas les désorienter. Le français est toujours utilisé pour certaines gares bruxelloises, comme Bruxelles-Midi et Bruxelles-Chapelle et le néerlandais est toujours utilisé pour les autres gares bruxelloises, comme Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Congrès.

M. Bart Laeremans (VB). – *La réglementation esquissée par le ministre me semble très arbitraire. Je ne comprends vraiment pas pourquoi dans ces annonces quadrilingues, on mentionne toujours d'un côté, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Chapelle et, de l'autre côté, Brussel-Noord et*

stations en het station van de luchthaven van Zaventem – Brussel-Nationaal-Luchthaven – in het Nederlands benoemd, maar andere stations in het Frans. Dat is toch merkwaardig voor bijvoorbeeld Mechelen dat tot nader order nog altijd in het Nederlandse taalgebied ligt. Voor stations in het Vlaamse landsgedeelte mogen we dus minstens verwachten dat men de steden en stations uitsluitend met hun Nederlandse benaming vermeldt.

Op welke wettelijke basis gebruikt de NMBS andere talen dan het Nederlands voor aankondigingen in stations die in het Nederlandse taalgebied gelegen zijn?

In welke stations van het Nederlandse taalgebied gebeurt dat?

Voor welke treinverbindingen gebeurt dat?

Waarom wordt voor bepaalde stations die in Brussel en in Vlaanderen gelegen zijn, bij de Engels- en Duitstalige aankondigingen hun Franstalige benaming gebruikt?

Welke maatregelen neemt de minister om ervoor te zorgen dat de NMBS op dit vlak de taalwet in bestuurszaken voortaan correct toepast?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Het is volkomen in overeenstemming met de uitspraken van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht dat in stations met een internationaal karakter de treinen in vier talen worden aangekondigd als daar een geldige reden voor is. Dat gebeurt dan eerst in het Nederlands gevolgd door het Frans of omgekeerd, al naar het taalgebied waarin het station ligt, daarna in het Duits en ten slotte in het Engels.*

Er worden momenteel viertalige aankondigingen verspreid in de Nederlandstalige stations die uitgerust zijn met een automatisch aankondigingssysteem, namelijk in Leuven, Mechelen en Brussel-Nationaal-Luchthaven.

De viertalige aankondigingen worden gedaan voor de internationale treinen zoals de Thalys en de ICE en voor de verbindingen naar Brussel-Nationaal-Luchthaven.

Als er aankondigingen worden verspreid in het Duits of het Engels, gelden voor het benoemen van de stations van herkomst of bestemming van treinen in België volgende regels. Stations in eentalige taalgebieden worden vermeld in de taal van de regio. Voor stations in het tweetalige gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt ervoor gewaakt dat buitenlandse reizigers de naam van een station altijd en overal in het land in dezelfde taal te horen krijgen, om te voorkomen dat ze gedesoriënteerd geraken. Het Frans wordt altijd gebruikt voor bepaalde stations in Brussel, zoals voor Brussel-Zuid en Brussel-Kapellekerk en het Nederlands altijd voor de andere stations in Brussel zoals voor Brussel-Noord of Brussel-Congres.

De heer Bart Laeremans (VB). – *De regeling die de minister schetst, lijkt mij wel heel willekeurig. Ik begrijp totaal niet waarom men in de viertalige aankondigingen altijd spreekt over Bruxelles-Midi en Bruxelles-Chapelle aan de ene kant en over Brussel-Noord en Brussel-Congres aan de andere kant.*

Brussel-Congres. Il est encore plus difficile de comprendre que la possibilité d'utiliser quatre langues dépend des installations techniques. Je constate que la règle ne s'applique pas en Wallonie ni, à juste titre, dans bon nombre d'importantes gares flamandes. À la limite, je peux comprendre l'utilité des annonces quadrilingues pour l'aéroport international de Zaventem, mais je m'interroge concernant Louvain et Malines. J'examinerai si tout cela est vraiment nécessaire et conforme à la législation sur l'emploi des langues.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les problèmes techniques des motrices MW41 de la SNCB» (n° 5-2573)

Mme Lieve Maes (N-VA). – La nécessité d'investir dans les lignes non électrifiées est apparue au cours des années 1990 en raison de l'augmentation du nombre de voyageurs et de l'obsolescence de plusieurs voitures et motrices. La SNCB avait déjà décidé antérieurement de ne plus faire circuler de locomotives diesel sur ces lignes. C'est la raison pour laquelle il a été décidé d'acquérir 96 motrices MW41.

Entre-temps, ces motrices sont opérationnelles depuis un certain temps déjà. D'après la fiche de projet du SPF Mobilité, ces motrices présentent toutefois de nombreux défauts techniques qui ont nécessité des modifications du matériel.

Quelles modifications doivent-elles être apportées pour remédier aux défauts techniques des motrices MW41 ?

Quelle est la situation actuelle ? Quand les 96 motrices pourront-elles à nouveau toutes circuler sans problème ?

La période de garantie de ces motrices se termine sous peu. Les modifications sont-elles couvertes par la garantie ? Quelles démarches ont-elles été entreprises pour faire porter la responsabilité par le fabricant ? Les modifications requises sont-elles à charge du fabricant ou de la SNCB ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – La SNCB m'a informé que les motrices MW41 ont été livrées au cours de la période 1999-2003. Étant donné que les exigences de fiabilité et de disponibilité étaient remplies, la période de garantie s'est terminée en 2005.

À la suite de réactions des services d'entretien et des services opérationnels, la SNCB a apporté plusieurs améliorations techniques afin d'augmenter la fiabilité et la disponibilité du matériel. Ce genre d'actions est l'une des principales tâches des services d'études de la direction SNCB Technics. Les départements SNCB Technics sont chargés de l'entretien du matériel roulant. Pour ce qui concerne les MW41, l'usure du moteur, la transmission et les automotrices ont fait l'objet d'une étude afin de pouvoir déterminer les opérations d'entretien optimales.

Nog minder te begrijpen is dat het van de technische installatie afhangt of er vier talen kunnen worden gebruikt. Ik stel vast dat de regel niet geldt in Wallonië en terecht ook niet in veel grote Vlaamse stations. Voor een internationale luchthaven Zaventem kan ik de regeling nog enigszins begrijpen, maar voor een stad als Leuven of Mechelen stel ik me bij die viertalige aankondiging veel vragen. Ik wil alleszins verder onderzoeken of dat allemaal wel zo noodzakelijk is en of het klopt met de taalwetgeving.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de technische problemen van de MW41- motorwagens van de NMBS» (nr. 5-2573)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – In de loop van de jaren 1990 werd duidelijk dat de groei van het reizigersaantal en de verouderde staat van enkele treinstellen en motorwagens een investering nodig maakten voor de niet-geëlektrificeerde lijnen. De NMBS had namelijk eerder al beslist geen diesellocomotieven meer in te zetten op deze lijnen. Daarom werd beslist om 96 MW41-motorwagens aan te kopen.

Ondertussen zijn deze motorwagens al een hele tijd operationeel. Volgens de projectfiche van de FOD Mobiliteit vertonen deze motorwagens echter heel wat technische gebreken, die wijzigingen aan het materieel vereisen.

Kan de minister meedelen welke wijzigingen concreet dienen te worden aangebracht om de technische gebreken van de MW41-motorstellen te verhelpen?

Wat is de huidige stand van zaken? Tegen wanneer rijden alle 96 motorwagens weer volledig zonder gebreken?

De waarborg voor deze motorstellen vervalt binnenkort. Vallen de wijzigingen aan het materieel onder de waarborg? Welke stappen werden ondernomen om de fabrikant aansprakelijk te stellen? Zijn de wijzigingen die nodig zijn aan deze motorstellen ten laste van de fabrikant of ten laste van de NMBS?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS deelt me mee dat de motorwagens MW41 in de periode 1999-2003 werden geleverd. Aangezien de doelstellingen inzake betrouwbaarheid en beschikbaarheid bereikt waren, is de waarborgperiode in 2005 afgelopen.

Ingevolge de feedback van de uitvoerende onderhoudsdiensten en de operationele diensten, heeft de NMBS een aantal technische verbeteringen aangebracht om de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel te verbeteren. Dit soort acties is een van de hoofdtaken van de studiediensten van de directie NMBS Technics. De afdelingen NMBS Technics staat in voor het onderhoud van het rollend materieel. Wat de MW41 betreft, werd een studie uitgevoerd van de slijtage van de motor, de transmissie en de motorstellen om de optimale onderhoudsverrichtingen te

Mme Lieve Maes (N-VA). *Le ministre a déclaré qu'il s'agit d'améliorations techniques apportées par la SNCB elle-même. La formulation des fiches de projet est source de confusion. Il y est question de défauts techniques et je considère qu'une amélioration est différente d'un défaut technique. Je continuerai à suivre cette affaire.*

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la budgétisation à la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-2606)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Monsieur le ministre, au cours des deux dernières années, j'ai déjà posé au sein de cette commission, tant à vous qu'à vos prédécesseurs et à votre collègue compétent pour la Mobilité, des questions écrites et orales relatives aux projets d'investissement de la SNCB. Elles portaient principalement sur le RER et le projet Diabolo mais aussi sur les gares, les parkings et le matériel roulant.*

En guise de source d'information, j'ai utilisé à cet effet les fiches de projet du SPF Mobilité et Transport. Pendant quelques temps, elles n'étaient pas disponibles mais elles peuvent aujourd'hui à nouveau être consultées sur le site internet du SPF.

Les deux principaux motifs de mes questions sont le report de la date finale présumée et le dépassement des budgets initialement estimés. Bien que j'aie toujours reçu à mes questions relatives à des dossiers spécifiques une réponse plus ou moins satisfaisante, j'ai quand même quelques questions complémentaires pertinentes.

Les chiffres figurant sur les fiches de projet font-ils effectivement référence aux budgets initialement prévus ? Je le suppose mais j'aimerais que ce soit confirmé.

De quelle manière le budget des projets d'investissement est-il estimé ?

Comment les modifications budgétaires des projets individuels sont-elles effectuées ?

Comment tout cela est-il lié au budget pluriannuel et au plan établi par la SNCB ?

Enfin, quelles mesures ont-elles été prises pour mieux estimer les montants pour la période suivante, de manière à ce que les fiches fassent l'objet de moins de modifications budgétaires ?

M. Jean-Pascal Labille, *ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes.* – *Le groupe SNCB confirme que les budgets initialement fixés, également nommés budgets de référence, qui ont été officiellement adoptés par les organes de gestion, sont toujours mentionnés dans les fiches de projet. Les budgets révisés sont eux aussi toujours repris dans ces fiches.*

Les budgets pour les projets d'investissement sont estimés sur

kunnen bepalen.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Ik dank de minister voor zijn antwoord. Hij zegt dat het gaat om technische verbeteringen die de NMBS zelf aanbrengt. De formulering op de projectfiches vind ik wel enigszins verwarrend. Daar is wel degelijk sprake van technische gebreken, volgens mij is een verbetering iets anders dan een technisch gebrek. Ik zal deze zaak dus blijven volgen.*

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het budgetteren bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» (nr. 5-2606)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Mijnheer de minister, tijdens de voorbije twee jaar stelde ik in deze commissie zowel aan u, aan uw voorgangers, en aan uw collega's van Mobiliteit al ettelijke vragen, zowel schriftelijk als mondeling, over de investeringsprojecten van de NMBS. Die vragen gingen hoofdzakelijk over het GEN en het Diabolo-project, maar ook over stations, parkings en rollend materieel.*

Als bron van informatie gebruik ik daarvoor de projectfiches van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze waren een tijdje niet beschikbaar, maar kunnen nu opnieuw geraadpleegd worden op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De twee grote beweegredenen voor mijn vragen zijn: het uitstel van de vooropgestelde einddata en het overschrijden van de oorspronkelijk geraamde budgetten. Hoewel ik op de vragen over specifieke dossiers steeds een min of meer bevredigend antwoord kreeg, heb ik toch enkele relevante bijkomende vragen.

Verwijzen de cijfers op de projectfiches inderdaad naar de oorspronkelijk vastgelegde budgetten? Ik vermoed van wel, maar zou dit graag horen bevestigen.

Op welke manier wordt de begroting voor investeringsprojecten geraamd?

Hoe gebeuren de budgetaanpassingen voor de individuele projecten?

Hoe is dit alles gelinkt met de meerjarenbegroting en het beleidsplan dat de NMBS heeft opgesteld?

Ten slotte, welke maatregelen werden genomen om de cijfers voor de volgende periode beter te begroten, zodat er minder budgetaanpassingen op de fiches zullen voorkomen?

De heer Jean-Pascal Labille, *minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden.* – *De NMBS-Groep bevestigt dat de oorspronkelijk vastgelegde budgetten, ook referentiebudgetten genaamd, die officieel werden goedgekeurd door de beheersorganen, steeds in de projectfiches worden vermeld. Ook de herziene budgetten worden altijd in deze fiches opgenomen.*

la base des prix de chantiers semblables qui ont été adjudgés récemment.

Les modifications budgétaires ont lieu, d'une part, sur la base du budget d'investissement établi annuellement et de ses amendements et, d'autre part, sur la base du plan d'investissement pluriannuel révisé. Les révisions annuelles sont établies par les chefs de projet, les gestionnaires de programme et les maîtres d'ouvrage. Ils se basent pour ce faire sur la réalité opérationnelle comme les cahiers de charge et le planning. L'obtention des permis de bâtir joue elle aussi un rôle.

Le plan d'investissement pluriannuel résume les prévisions budgétaires pour tous les projets pour plusieurs années. Le contrat de gestion prescrit des actualisations annuelles lors desquelles il est tenu compte des évolutions les plus récentes. Le groupe SNCB négocie pour l'instant le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025.

Le groupe SNCB souligne que les modifications budgétaires ne peuvent pratiquement pas être évitées, surtout pour les projets pour lesquels les estimations sont réparties sur plusieurs années.

Mme Lieve Maes (N-VA). – Je comprends maintenant comment tout cela se passe mais cela ne m'empêche pas de me faire du souci au sujet des dépassements budgétaires. Le parlement reçoit un plan pluriannuel avec un certain budget. Si, pour chaque projet individuel, le budget risque d'être dépassé, cela a des conséquences pour les autres projets.

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le précompte immobilier de Belgacom» (n° 5-2895)

M. François Bellot (MR). – Une loi-programme de 2001 a mis fin à l'exonération du précompte immobilier dont bénéficiait Belgacom. Ce privilège avait été accordé en 1930, à l'époque de la RTT, mais ne se justifiait plus dans un marché des télécommunications libéralisé.

En principe, Belgacom est donc tenue au paiement d'un précompte immobilier au profit des communes dans lesquelles la société est propriétaire d'un immeuble.

Afin d'éviter le paiement de l'impôt, la société a transféré ses biens à une autre société, ConnectImmo. Ainsi, Belgacom mettait fin à l'immobilisation par destination de ses installations de télécommunications.

La société a toujours contesté le précompte immobilier réclamé depuis 2003. Les différents enrôlements ont donné lieu à un contentieux et il semblerait que la Cour de cassation ait rendu un arrêt qui confirme la thèse soutenue par Belgacom.

L'application de la jurisprudence de la Cour aurait des conséquences désastreuses pour les communes qui pourraient être amenées à rembourser plus de 50 millions d'euros à

De budgetten voor investeringsprojecten worden geraamd op basis van de prijzen van gelijkaardige werken die recent werden aanbesteed.

De budgetaanpassingen gebeuren, enerzijds, op basis van het jaarlijks opgestelde investeringsbudget en de amendering en, anderzijds, op basis van het herziene meerjareninvesteringsplan. De jaarlijkse herzieningen worden opgesteld door de projectleiders, de programmamanagers en de bouwheren. Ze baseren zich hiervoor op de operationele realiteit zoals lastenboeken en planning. Ook het verkrijgen van bouwvergunningen speelt een rol.

Het meerjareninvesteringsplan voegt de budgetvoorzieningen voor alle projecten voor meerdere jaren samen. Het beheerscontract schrijft jaarlijkse actualisering voor, waarbij wordt rekening gehouden met de meest recente evoluties. De NMBS-Groep onderhandelt momenteel over het meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

De NMBS-Groep wijst erop dat budgetaanpassingen nagenoeg niet te vermijden zijn, zeker voor projecten waarvan de ramingen over meerdere jaren gespreid zijn.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Ik begrijp nu hoe alles verloopt, maar dat neemt niet weg dat ik me zorgen blijf maken over de budgetoverschrijdingen. Het parlement krijgt een meerjarenplan voorgeschoteld voor een bepaald budget. Als voor elk individueel project het risico bestaat dat het budget wordt overschreden, dan heeft dat gevolgen voor andere projecten.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de onroerende voorheffing van Belgacom» (nr. 5-2895)

De heer François Bellot (MR). – Een programmawet van 2001 heeft een einde gemaakt aan de vrijstelling van de onroerende voorheffing die Belgacom genoot. Dat privilege werd in 1930, ten tijde van de RTT verleend, maar is in een vrije telecommunicatiemarkt niet meer gerechtvaardigd.

In principe is Belgacom dus verplicht tot betaling van een roerende voorheffing ten gunste van de gemeenten waarin de maatschappij eigenaar is van een onroerend goed.

Om de betaling van de belasting te vermijden heeft de maatschappij haar goederen aan een andere maatschappij, ConnectImmo, overgedragen. Op die manier zorgde Belgacom ervoor dat haar telecommunicatie-installaties niet langer onroerend waren volgens bestemming.

De maatschappij heeft steeds de onroerende voorheffing die sinds 2003 wordt geëist, betwist. De verschillende kohieren hebben steeds aanleiding gegeven tot een geschil en het Hof van Cassatie zou een arrest hebben geveld die de stelling van Belgacom bevestigt.

De toepassing van de rechtspraak van het Hof zou desastreuze gevolgen hebben voor de gemeenten die meer dan vijftig miljoen euro aan Belgacom zouden moeten

Belgacom.

Monsieur le ministre, voici mes questions.

Pourriez-vous me donner un aperçu de l'état actuel du dossier ?

Plus précisément, il semblerait que Belgacom ait conclu un accord avec la Flandre. Pouvez-vous le confirmer et, le cas échéant, nous faire part de son contenu ?

Où en sont les négociations de Belgacom avec le SPF Finances et la Région wallonne pour ce qui concerne le sud du pays ?

Enfin, ne s'agirait-il pas d'un montage purement juridique en vue d'éluider un impôt, fût-il local ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Je rappellerai tout d'abord que Belgacom est une entreprise publique autonome et que, par ailleurs, les questions fiscales – même si la journée est un peu particulière... – sont du ressort du ministre des Finances. Belgacom m'informe toutefois qu'il s'agit de la conséquence d'une décision de l'entreprise d'optimiser la gestion de son patrimoine immobilier au travers d'une filiale spécialisée (ConnectImmo), laquelle a été constituée en toute transparence vis-à-vis des autorités fiscales et avec l'obtention de décisions anticipées de la part de la commission de ruling.

Selon Belgacom, ConnectImmo a toujours payé le précompte sur les bâtiments, mais le groupe Belgacom a arrêté de payer les enrôlements sur le matériel et l'outillage à partir de 2010, car le groupe n'est pas d'accord avec les enrôlements sur son matériel.

Le groupe me signale enfin qu'il souhaite résoudre la problématique dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

M. François Bellot (MR). – J'ai été l'auteur de la proposition de loi de 2001 ; il a fallu neuf ans pour la contester. Sans doute d'autres dispositions seront-elles prises si Belgacom ne revoit pas son point de vue.

Vous n'avez pas donné de réponse sur les négociations entre Belgacom et la Flandre ; il y a apparemment eu un jeu de compensations.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Je n'en ai pas connaissance, mais je vais encore me renseigner.

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le mauvais service de bpost en Brabant flamand» (n° 5-2954)

M. Bart Laeremans (VB). – *De plus en plus souvent, nous devons constater que bpost ne parvient plus à servir convenablement les communes et les quartiers de la vaste périphérie flamande entourant Bruxelles. Dans certains*

terugbetalen.

Kan de minister me een overzicht geven van de huidige stand van het dossier?

Belgacom zou een akkoord hebben gesloten met Vlaanderen. Kan de minister dat bevestigen? Zo ja, kan hij de inhoud van dat akkoord meedelen?

Hoe ver staat het met de onderhandelingen van Belgacom met de FOD Financiën en met het Waals Gewest wat het zuiden van het land betreft?

Gaat het hier uiteindelijk niet om een zuiver juridische constructie om een belasting, in dit geval een lokale belasting, te ontwijken?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Allereerst wil ik eraan herinneren dat Belgacom een autonoom overheidsbedrijf is en dat fiscale aangelegenheden onder de bevoegdheid vallen van de minister van Financiën. Belgacom deelt me evenwel mee dat dit het gevolg is van een beslissing van de onderneming om het beheer van haar onroerend patrimonium te optimaliseren via een gespecialiseerd filiaal, ConnectImmo, dat volledig transparant werd opgericht ten aanzien van de fiscale autoriteiten en waarover de rulingcommissie zich vooraf had uitgesproken.*

Volgens Belgacom heeft ConnectImmo steeds de voorheffing op zijn gebouwen betaald, maar heeft de Belgacomgroep de betaling van de belastingen op het materieel en de uitrusting sinds 2010 gestopt, aangezien de groep niet akkoord gaat met de belasting op haar materieel.

De groep wijst er ten slotte op dat ze de problematiek wenst op te lossen in het belang van alle betrokken partijen.

De heer François Bellot (MR). – *Ik was de auteur van het wetsvoorstel van 2001. Het heeft negen jaar geduurd om het aan te vechten. Er zullen wellicht andere bepalingen worden ingevoerd als Belgacom haar standpunt niet wil herzien.*

De minister heeft geen antwoord gegeven wat de onderhandelingen betreft tussen Belgacom en Vlaanderen. Het gaat hier blijkbaar om compensaties.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Ik ben daar niet van op de hoogte, maar ik zal me daarover verder informeren.*

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de gebrekkige dienstverlening van bpost in Vlaams-Brabant» (nr. 5-2954)

De heer Bart Laeremans (VB). – *Steeds vaker moeten we vaststellen dat bpost er niet meer in slaagt om de gemeenten en wijken van de brede Vlaamse Rand rond Brussel op een behoorlijke wijze te bedienen. In sommige wijken van mijn*

quartiers de Grimbergen, ma commune, il n'y a même plus de tournée quotidienne et le rythme semble être passé à deux tournées par semaine. Des plaintes sont déposées pour non-distribution d'envois postaux, erreurs systématiques de boîtes aux lettres et retards dans la distribution de périodiques.

Des problèmes linguistiques se posent aussi sans cesse, certains distributeurs connaissant à peine ou pas du tout le néerlandais. Les entreprises publiques sont pourtant tenues de respecter la législation sur l'emploi des langues en matière administrative et bpost doit recruter, pour ses bureaux flamands, du personnel néerlandophone et pour ses bureaux bruxellois, du personnel bilingue.

J'apprends que bon nombre de communes de la périphérie flamande sont confrontées à ce problème parce que le chômage y est relativement limité et qu'il n'existe guère de possibilités de transport tôt le matin. Ces arguments ne me paraissent pas sérieux, surtout dans une période caractérisée par un chômage important. Bpost devrait résoudre ce problème en engageant des « équipes volantes » qui seraient éventuellement transportées par bpost elle-même, et qui pourraient combler les emplois vacants moyennant une rémunération suffisante. Selon moi, bpost raisonne en l'espèce dans un esprit purement commercial : la réduction du service lui rapporte étant donné qu'elle doit ainsi payer moins de personnel.

La faible attractivité du métier de distributeur est sans doute aussi liée au faible niveau du salaire, ce qui fait que les candidats sont de moins en moins nombreux. Ce métier reste pourtant indispensable et il faudra toujours des gens pour l'exercer. Il faut dès lors leur offrir un salaire convenable.

Le ministre peut-il confirmer que le service s'est détérioré dans la périphérie flamande et que dans beaucoup de quartiers, la distribution du courrier n'est plus assurée quotidiennement ? Bpost se satisfait-elle de cette situation ou a-t-elle un plan d'action pour remédier aux problèmes ? A-t-elle toujours pour objectif d'assurer une tournée quotidienne dans tout le pays ou y a-t-elle renoncé ?

Comment le ministre explique-t-il le nombre croissant de plaintes pour erreurs manifestes dans la distribution du courrier, comme des envois manquants ou des confusions de rues ? Le ministre reconnaît-il le problème et quelles initiatives prendra-t-il pour améliorer la qualité du service ?

Comment le ministre explique-t-il que dans le Brabant flamand et à Bruxelles, l'on recrute systématiquement du personnel qui ne peut ou ne veut pas parler le néerlandais ? Pourquoi bpost enfreint-elle la loi sur l'emploi des langues en matière administrative ? A-t-elle l'intention de la respecter à l'avenir ? Organise-t-elle des exercices ou des cours de langues pour les candidats facteurs ou pour le personnel qui souhaite améliorer ses connaissances linguistiques ?

Combien d'offres d'emploi de distributeur dénombre-t-on actuellement à Bruxelles ? Combien y en a-t-il à Hal-Vilvorde ? Pourquoi bpost ne recrute-t-elle pas des « brigades volantes » de distributeurs qui pourraient venir prêter main-forte à ceux qui peuvent ou veulent travailler dans les endroits mal pourvus en personnel et cela, pour que leur charge de travail reste supportable ?

eigen gemeente, Grimbergen, is er van een dagelijkse postbedeling geen sprake meer en lijkt men overgeschakeld te zijn naar een ritme van ongeveer twee bedelingen per week. Er zijn klachten over poststukken die ontbreken, over systematisch verkeerd bussen en over tijdschriften die veel te laat in de bus vallen.

Ook zijn er voortdurend taalproblemen. Sommige uitreikers kennen nauwelijks of geen Nederlands en zijn bijvoorbeeld niet in staat om de woorden "goeiedag" of "aangetekend schrijven" uit te spreken. Nochtans moeten overheidsbedrijven de wet op het taalgebruik in bestuurszaken naleven en dient bpost voor zijn Vlaamse kantoren dus Nederlandstalig personeel en voor zijn Brusselse kantoren tweetalig personeel te rekruteren.

Ik verneem dat veel gemeenten van de Vlaamse Rand met deze problemen kampen, omdat de werkloosheid er vrij beperkt is en omdat er 's morgens vroeg weinig transportmogelijkheden zouden zijn. Dat lijken me geen ernstige argumenten te zijn, zeker in een periode met zoveel werkloosheid. Bpost zou deze problemen kunnen oplossen door "vliegende ploegen" in te schakelen, eventueel getransporteerd door bpost zelf, die de vacatures kunnen opvullen en daarvoor ook voldoende worden vergoed. Maar volgens mij redeneert bpost hier louter commercieel: een verminderde dienstverlening brengt geld op, omdat men minder personeel moet betalen.

Dat het beroep van postuitreiker weinig aantrekkelijk is, heeft ongetwijfeld ook te maken met de zwakke bezoldiging. Dat zorgt voor steeds minder gegadigden. Nochtans blijft het een noodzakelijk beroep en zullen er dus altijd mensen nodig zijn om dat werk uit te voeren. Er moet dan ook een gepast loon worden uitbetaald.

Kan de minister bevestigen dat de dienstverlening in de Vlaamse Rand rond Brussel is achteruitgegaan en dat de dagelijkse postbedeling in vele wijken niet meer gewaarborgd is? Neemt bpost vrede met deze situatie of is er een actieplan om de problemen te verhelpen? Is een dagelijkse postronde in heel het land nog steeds de doelstelling of is men daarvan afgestapt?

Hoe verklaart de minister het stijgende aantal klachten wegens manifeste fouten in de dienstverlening, zoals ontbrekende poststukken, verwisseling van straten? Erkent de minister het probleem en wat wordt ondernomen om de kwaliteit van de dienstverlening opnieuw te verhogen?

Hoe verklaart de minister de systematische aanwerving van personeel in Vlaams-Brabant en Brussel dat het Nederlands onvoldoende machtig is of onwillig is om Nederlands te spreken? Waarom negeert bpost de wet op het taalgebruik in bestuurszaken? Op welke wijze is bpost van plan om in de toekomst de taalwet na te leven? Biedt bpost zelf trainingen of taalcursussen aan voor sollicitanten of personeel dat zijn taalkennis wil verbeteren?

Hoeveel vacatures voor uitreiker zijn er momenteel in Brussel? Hoeveel zijn er in Halle-Vilvoorde? Waarom stelt bpost geen "vliegende brigades" van postuitreikers aan die kunnen inspringen op plaatsen met veel vacatures, zodat het werk draaglijk blijft voor degenen die wel kunnen of willen werken? Liggen er budgettaire problemen aan de basis van de

Des problèmes budgétaires expliquent-ils la persistance de vacances d'emploi de distributeurs ?

Le ministre pense-t-il que le salaire des distributeurs soit suffisant pour qu'il reste attractif par rapport à une allocation de chômage ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Bpost est chargée de l'enlèvement, du tri et de la distribution journaliers du courrier sur l'ensemble du territoire, ce que l'on appelle le service universel. Bpost nous assure qu'elle met en œuvre tous les moyens humains et matériels permettant d'assurer quotidiennement ce service universel. Il n'empêche que dans des cas exceptionnels, cette distribution quotidienne ne peut être effectuée partout. En décembre de l'année dernière, on a connu de telles circonstances exceptionnelles à Overijse, où beaucoup de facteurs étaient absents en raison d'une maladie ou d'un accident de travail et n'ont pu être remplacés à temps. Malgré les efforts des facteurs présents, la distribution du courrier n'a pu être assurée partout à Overijse. Bpost m'assure que le problème est resté limité, aussi bien dans le temps – décembre 2012 – que géographiquement – dans la commune d'Overijse – et non toute la périphérie flamande.*

Des erreurs se produisent effectivement chaque jour et nous enregistrons des plaintes justifiées à propos du service de bpost. Chaque erreur est une erreur de trop et nous devons tout mettre en œuvre pour les éviter et le cas échéant, y remédier, et pour traiter correctement les plaintes ou questions des clients. Si le médiateur constate une augmentation de certaines plaintes, bpost doit prendre ce signal au sérieux et entreprendre les actions qui s'imposent. De très nombreux indicateurs montrent cependant que la qualité du service s'est considérablement améliorée ces dernières années. Des évaluations indépendantes montrent qu'environ 95% de tous les envois confiés à bpost arrivent dans les délais, à savoir J+1. Pour les colis, on arrive même à 96%. Bpost se situe ainsi dans le peloton de tête des opérateurs européens. En raison de la forte automatisation du tri, des problèmes se posent cependant plus souvent lorsque les adresses sont erronées ou incomplètes.

Bpost est soumise à la législation sur l'emploi des langues en matière administrative et s'efforce de respecter ses dispositions. La connaissance du néerlandais est déterminante dans le recrutement de facteurs dans le Brabant flamand. En raison de la pénurie de main-d'œuvre dans certaines régions du Brabant flamand, nous recrutons du personnel ayant une connaissance limitée du néerlandais. Bpost lance d'ailleurs un projet d'apprentissage du néerlandais sur le lieu de travail dans le Brabant flamand, destiné précisément à améliorer la formation de cette catégorie de collaborateurs. Avant d'être envoyés sur le terrain, certains suivent après leur engagement une formation en néerlandais.

Actuellement, neuf postes sont vacants dans la région de Hal-Vilvorde, et aucun dans les mailcenters de la Région de Bruxelles-Capitale. La pénurie de main-d'œuvre dans certaines régions rend plus difficile le recrutement. Bpost m'informe qu'elle a expérimenté, voici quelques années, la formule des brigades volantes, sans succès néanmoins. Une distribution rapide du courrier suppose une connaissance

aanhoudende reeks vacatures?

Denkt de minister dat het loon van postuitreiker voldoende hoog is om het beroep aantrekkelijk te houden en het verschil te maken met een werkloosheidsvergoeding?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Bpost is belast met het dagelijks ophalen, sorteren en uitreiken van briefwisseling over het hele grondgebied van het rijk, de zogenaamde universele dienst. Bpost verzekert ons dat alle noodzakelijke mensen en middelen worden ingezet om deze universele dienst elke dag te realiseren. Dat neemt niet weg dat in uitzonderlijke gevallen de dagelijkse uitreiking niet overal kan worden uitgevoerd. In december van vorig jaar waren er dergelijke uitzonderlijke omstandigheden in Overijse. Een groot aantal personeelsleden was afwezig wegens ziekte of arbeidsongeval en kon niet tijdig worden vervangen. Ondanks de inspanningen van de postbodes die wel aanwezig waren – de overblijvende rondes worden onder de aanwezige personeelsleden verdeeld – kon de uitreiking in Overijse niet overal worden gewaarborgd. Bpost verzekert me dat het probleem beperkt bleef, zowel in tijd – de maand december van 2012 –, als geografisch – de gemeente Overijse en niet de hele Vlaamse Rand rond Brussel.*

Elke dag worden er inderdaad fouten gemaakt en zijn er klanten die terecht klachten hebben over de dienstverlening van bpost. Elke fout is er één te veel en bpost moet dus alles in het werk stellen om tekortkomingen te vermijden, ze desgevallend recht te zetten en de klachten of vragen van de klanten correct te behandelen. Als de ombudsdienst vaststelt dat het aantal klachten op een bepaald punt toeneemt, moet bpost dat signaal ernstig nemen en de nodige acties ondernemen. Toch wijzen heel wat indicatoren op een belangrijke verbetering in de afgelopen jaren. De kwaliteit van de dienstverlening is aanzienlijk toegenomen. Uit onafhankelijke metingen blijkt dat ongeveer 95% van alle aan bpost toevertrouwde zendingen binnen de afgesproken tijd aankomt. Voor brieven is dat bijvoorbeeld D+1. Voor pakjes wordt voor de kwaliteitsindicator D+1 zelfs 96% gehaald. Hiermee plaatst bpost zich in het koppeloton van Europese operatoren. Door de sterke automatisering in de sortering leveren foutieve of onvolledige adressen wel vaker een probleem op.

Bpost is onderworpen aan de wetgeving op het gebruik van de landstalen in bestuurszaken en doet alle nodige inspanningen om de bepalingen van deze wetgeving na te leven. Bij aanwervingen van postbodes in Vlaams-Brabant is de kennis van het Nederlands een bepalend gegeven. Wel worden er wegens de krappe arbeidsmarkt in sommige regio's van Vlaams-Brabant personeelsleden met een beperkte kennis van het Nederlands aangeworven. Overigens start bpost in Vlaams-Brabant met een project "Nederlands op de werkvloer" om net die categorie medewerkers nog beter op te leiden. Bepaalde medewerkers volgen na hun aanwerving eerst een opleiding Nederlands vooraleer ze op het terrein worden ingeschakeld.

Er zijn momenteel negen vacatures in de regio Halle-Vilvoorde en geen vacatures voor de mailcentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In sommige regio's verloopt

approfondie du terrain, ce dont ne dispose pas une équipe volante. Un manque de connaissance du terrain entraîne une perte de qualité et allonge la durée des tournées. Les brigades volantes mettaient parfois deux heures de plus pour achever leurs tournées. L'expérience a été arrêtée aussi parce qu'il s'est révélé impossible de trouver suffisamment de candidats pour ces brigades volantes.

Bpost est une entreprise publique autonome et la loi du 21 mars 1991 prévoit que les salaires des collaborateurs de ces entreprises ne relèvent pas de la compétence du ministre.

M. Bart Laeremans (VB). – *J'admets que le ministre n'est pas habilité à s'exprimer sur les conditions salariales de bpost, mais en tant que membre du Parti Socialiste, il devrait tout de même s'inquiéter du salaire au rabais des distributeurs.*

À en croire le ministre, la distribution du courrier n'a jamais été aussi bonne. Avec sa qualité de distribution de 95%, bpost figure dans le peloton de tête européen. Il faut toutefois noter qu'il n'y a jamais eu autant de plaintes sur le terrain. Il y a dix ans, je n'avais vent d'aucune plainte dans ma région, alors qu'aujourd'hui, nous ne cessons d'entendre que la distribution est médiocre, que certains jours le courrier n'arrive pas, et ainsi de suite. Dès lors, le chiffre de 95% me semble curieux.

D'après le ministre, le problème touchait surtout la commune d'Overijse, mais selon moi il était beaucoup plus répandu. À un certain moment, la télévision régionale en faisait même état. Je pense donc que bpost a informé le ministre de façon quelque peu sélective.

À Grimbergen, j'ai pu constater que des travailleurs de terrain ne maîtrisaient pas suffisamment le néerlandais et ne pouvaient donc communiquer de façon satisfaisante avec les citoyens. Pourtant, la poste doit aussi remplir cette fonction sociale importante. Je réclame par conséquent plus d'attention pour ce problème et plus de respect de la loi linguistique. Dans une région exclusivement néerlandophone, on ne recrute pas des personnes qui parlent mal le néerlandais et en ignorent les notions élémentaires. Je n'ai bien entendu aucune objection contre la formation des allophones et l'incitation à leur apprentissage de l'autre langue nationale, a fortiori à Bruxelles. Ils y ont tout intérêt à être multilingues. Toutefois, la maîtrise de la langue doit être un prérequis du recrutement. J'appelle à une plus grande vigilance à ce sujet.

de aanwerving moeilijker door de krappe arbeidsmarkt. Bpost informeert mij dat er enkele jaren geleden werd geëxperimenteerd met vliegende brigades, maar zonder succes. Een vlotte uitreiking van de briefwisseling vereist een grondige terreinkennis, die een team dat steeds op andere plaatsen wordt ingezet, niet bezit. Een gebrek aan terreinkennis leidt tot een verlies aan kwaliteit en een langere doorlooptijd van de uitreikingsronde. Vliegende brigades deden er soms wel twee uur langer over. Het experiment werd stopgezet, ook omdat het onmogelijk bleek om voldoende personeel te vinden dat bereid was om deel uit te maken van dergelijke brigades.

Bpost is een autonoom overheidsbedrijf en de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat lonen van de medewerkers van dergelijke bedrijven niet onder de bevoegdheid van de minister vallen.

De heer Bart Laeremans (VB). – Ik neem aan dat minister niet bevoegd is om uitspraken te doen over de lonen van bpost, maar als lid van de Parti Socialiste zou hij toch bekommerd moeten zijn om de onderbetaling van postuitreikers.

Volgens de minister is de postbedeling nog nooit zo goed geweest. Bpost haalt 95% en zit daarmee in de kopgroep van Europa. Merkwaardig is echter dat wij van de mensen op het terrein veel meer klachten horen dan ooit tevoren. Tien jaar geleden hoorde ik bij ons in de streek nooit klagen, terwijl we vandaag voortdurend horen dat de bedeling ondermaats is, dat er op bepaalde dagen geen post is, enzovoorts. Ik vind dat percentage van 95% dan ook merkwaardig.

Volgens de minister was het probleem vooral in Overijse, maar volgens mij was het veel ruimer. Op een bepaald ogenblik was het zelfs een item op de regionale televisie. Ik denk dat bpost de minister dus vrij selectief op de hoogte heeft gebracht.

In Grimbergen merk ik echt wel dat er mensen op het terrein werken die onvoldoende Nederlands kennen en dus onvoldoende met de mensen kunnen communiceren. Nochtans heeft de post ook die belangrijke sociale functie. Ik dring er dus op aan dat men alerter is voor dat probleem en de taalwet naleeft. Dat betekent in een eentalig Nederlandstalig gebied dat er geen mensen worden aangeworven die de elementaire begrippen niet kennen en onvoldoende Nederlands spreken. Ik heb er natuurlijk geen probleem mee dat anderstaligen worden opgeleid en worden aangezet om de andere landstaal te leren, zeker in Brussel. Ze hebben er alle voordeel bij meertalig te zijn. Ze mogen echter niet in dienst worden genomen wanneer ze de taal onvoldoende machtig zijn. Ik vraag dat daarvoor een grotere waakzaamheid aan de dag wordt gelegd.

**Demande d'explications de
M. François Bellot au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «le placement d'installations de
fibres optiques par Belgacom» (n° 5-2896)**

M. François Bellot (MR). – L'utilisation accrue des nouvelles technologies de télécommunication exige des équipements de plus en plus performants et à large bande. Grâce à ces derniers, la simple paire de fils de cuivre a pu être renforcée. Toutefois, étant donné que des câbles parfois vieux de plusieurs dizaines d'années sont utilisés pour le transfert de volumes de plus en plus importants, cette technologie a atteint ses limites.

Compte tenu de cette évolution technologique, et afin de maîtriser les coûts, l'usage de la fibre optique est de plus en plus répandu.

Pouvez-vous m'indiquer la répartition actuelle des installations de câbles souterrains composés, partiellement ou totalement, de fibres optiques en faisant la distinction entre les régions flamande, bruxelloise et wallonne et la communauté germanophone ?

Enfin, pouvez-vous m'indiquer le nombre de hubs de terminaison de fibre optique avec la répartition entre ces quatre entités ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Belgacom est une entreprise publique autonome, libre de ses choix en matière d'investissements et de déploiement de réseaux. Compte tenu du marché particulièrement concurrentiel dans lequel elle évolue, les détails relatifs au déploiement de son réseau constituent une information confidentielle qui, pour des raisons stratégiques, ne peut être dévoilée.

Belgacom attire toutefois l'attention sur le fait qu'elle a entamé dès 2003 le déploiement massif de la fibre optique et d'armoires optiques dans le réseau local et, dès 2008, celui de la technologie VDSL2, en partant des grands centres urbains pour s'étendre progressivement vers les zones rurales (projet Broadway).

Depuis fin 2011, le VDSL2 est présent dans tous les réseaux de Belgacom. Grâce aux investissements déjà réalisés en fibres et armoires optiques, la technologie VDSL2 est actuellement disponible pour 85% de la population belge.

Par ailleurs, Belgacom compte déployer une nouvelle technologie du VDSL2 appelée le *vectoring*, qui permettra d'atteindre des vitesses supérieures à celle offerte par la technologie actuelle. Le déploiement du *vectoring* sera graduel et les clients pourront bénéficier de cette nouvelle technologie à partir de 2014.

**Vraag om uitleg van
de heer François Bellot aan de minister van
Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «het plaatsen van
optischevezelinstallaties door Belgacom»
(nr. 5-2896)**

De heer François Bellot (MR). – Mijnheer de minister, er wordt steeds meer gebruik gemaakt van nieuwe telecommunicatietechnologieën. Dit vergt meer breedbandtechnologieën en performantere installaties, ter versterking van de eenvoudige koperen draadjes. De kabels die soms tientallen jaren oud zijn, en die worden gebruikt voor de overdracht van steeds grotere volumes, voldoen niet meer aan de vereisten van de moderne technologie.

Omwille van deze technologische evolutie en om kosten te besparen, wordt steeds meer gebruik gemaakt van optische vezel.

Kunt u me zeggen hoe de ondergrondse kabels die geheel of gedeeltelijk uit optische vezel bestaan, verdeeld zijn over de het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Gewest, en het Duitstalige gebied?

Ten slotte, hoeveel hubs van optische vezels zijn er en hoe zijn ze verdeeld over deze vier entiteiten?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Belgacom is een autonoom overheidsbedrijf en heeft dus de vrije keuze wat investeringen en het ontwikkelen van netwerken betreft. Aangezien het om een bijzonder concurrentiële markt gaat, zijn de details over de ontwikkeling van de netwerken geheim. Ze mogen om strategische redenen niet worden vrijgegeven.

Belgacom vestigt wel de aandacht op de massale uitrol van optischevezelkabel en -verdeelkasten sinds 2003. Vanaf 2008 is er de VDSL2-technologie. Die vertrekt vanuit gebieden met een grote bevolkingsdichtheid om geleidelijk aan uit te breiden naar landelijke gebieden. Het gaat om het zogenaamde Broadwayproject.

Alle netwerken van Belgacom zijn sinds eind 2011 voorzien van VDSL2-technologie. Dankzij de investeringen die al gedaan zijn in optischevezelkabel en -verdeelkasten kan momenteel 85% van de Belgische bevolking gebruik maken de VDSL2 technologie.

Belgacom is van plan de nieuwe supersnelle VDSL2-technologie, de zogenaamde vectortechnologie, toe te passen. Dat zal geleidelijk aan gebeuren. De klanten zullen deze nieuwe technologie vanaf 2014 kunnen gebruiken.

M. François Bellot (MR). – Sur la base des adjudications de poses de câbles, je peux affirmer que 75% des installations de câbles de fibres optiques se font actuellement en Région flamande. Or je souhaiterais un développement harmonisé sur l'ensemble du territoire belge.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la rénovation des quais de la gare de Vilvorde» (n° 5-2725)

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le report de la rénovation de la gare de Vilvorde» (n° 5-2898)

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le retard dans la rénovation de la gare de Vilvorde» (n° 5-2959)

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

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La gare de Vilvorde est depuis 2000 un monument protégé. Ce n'est que justice, car l'édifice, qui date de 1883, est l'une des plus anciennes gares belges. En 2001, le bâtiment a été rénové avec d'heureux résultats. Les quais, les rails et la toiture devaient faire l'objet d'une seconde phase. Mais nous sommes en 2013 et n'avons toujours rien vu.*

Quitter le beau bâtiment de la gare en direction des quais ressemble à une remontée dans le temps, vers un passé lointain et sombre. Le voyageur a l'impression de se retrouver au fort de Breendonk : pénombre, bruits sourds, châssis rouillés dépourvus de vitres, dalles usées voire gravier au sol, bancs à la peinture écaillée, un escalier vétuste ... Que font les personnes moins valides ou conduisant une poussette ? Il n'y a pas non plus la moindre indication au sujet des trains attendus.

Depuis des années, l'infrastructure de la gare de Vilvorde offre un spectacle de dégradation totale. Le lieu est peu sûr en raison de l'obscurité et peu pratique en raison de l'absence d'informations sur les trains qui arrivent, arrivent en retard ou n'arrivent jamais. Des étaçons branlants, des châssis sans vitres, du gravier comme revêtement de sol, bref, une situation qui illustre la manière inadmissible dont on traite le patrimoine public. Il s'agit sans exagérer d'un scandale.

De heer François Bellot (MR). – *Op basis van de gunningen van kabels blijkt dat 75% van de installaties van optischevezelkabel momenteel in Vlaanderen gebeuren. Ik wens een evenwichtige ontwikkeling over het hele Belgische grondgebied.*

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de vernieuwing van de perrons van het station Vilvoorde» (nr. 5-2725)

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het uitstel van de renovatie van het station van Vilvoorde» (nr. 5-2898)

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de vertraagde renovatie van het treinstation van Vilvoorde» (nr. 5-2959)

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

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het stationsgebouw van Vilvoorde is sinds 2000 een beschermd monument. Dat is volkomen terecht want het gebouw uit 1883 is een van de oudste stations in België. In 2001 werd het gebouw dan ook grondig gerenoveerd en het resultaat mag er zijn. In een tweede fase zouden ook de sporen, de perrons en de overkapping worden vernieuwd. Alleen is er anno 2013 nog steeds niets gebeurd.

Een verplaatsing van het mooie stationsgebouw naar de perrons lijkt wel een reis in de tijd naar een donker en ver verleden. Het lijkt wel of de reiziger zich in het fort van Breendonk begeeft: halve duisternis, holle klanken, roestige metalen raamvormen zonder glas, grijze afgeleefde tegels of gewoon grind op de grond, afgebladderde banken, een helemaal versleten trap ... Wat doen mensen met een beperking of met kinderwagens? Er is ook geen enkele aanduiding van welke treinen worden verwacht.

Al jaren lang geeft de infrastructuur van het station van Vilvoorde de aanblik van totale verloedering. Het is er onveilig wegens de duisternis en het is onpraktisch omdat elke basisinformatie over de treinen die komen, te laat komen of nooit komen volledig ontbreekt. Constructies die krakkemikkig worden ondersteund, geen glas in de ramen, een bodembedekking uit grind ... Kortom, een situatie die op onaanvaardbare wijze het behoud van het publieke patrimonium illustreert. Het is zonder enige overdrijving een

Après toutes ces années, Infrabel elle-même veut s'attaquer à la situation, mais avec un plan qui s'étendrait jusqu'en 2019. La réalité d'Infrabel ne correspond apparemment pas à celle du reste du monde. Lors de la demande de réalisation des travaux, elle n'a en effet pas tenu compte de l'extension de l'hôpital voisin, des travaux à la gare des autobus et à la liaison par tram prévue avec le Heysel et l'aéroport. Cet oubli – que je dois peut-être interpréter comme de la nonchalance ou un décalage par rapport à la réalité – fait en sorte que l'on reporte à nouveau le traitement si urgent de ce dossier. C'est probablement la raison pour laquelle les travaux ne débiteront pas en 2013 et que rien ne changera à cette situation insupportable.

Je sais que le ministre a hérité de ce dossier de ses prédécesseurs et qu'il n'est pas responsable de la situation de la gare de Vilvorde. Je l'invite donc à aller malgré tout contempler ce merveilleux édifice. Il lui faudra faire preuve de beaucoup de fantaisie pour ne pas déprimer. Je me suis d'ailleurs trouvé là plusieurs fois, engourdi par le froid, à attendre des trains qui n'arrivaient pas, sans obtenir la moindre information. Pour trouver cette information, il faut descendre l'escalier et prendre garde à ne pas glisser.

Le ministre reconnaît-il qu'à la gare de Vilvorde, les accès aux quais et même les quais se trouvent dans un état inacceptable et qu'une intervention radicale est nécessaire ? Si oui, quand répondra-t-on à cette urgence ? Si non, à quel état de délabrement faudra-t-il arriver pour qu'il estime que l'état de cet équipement public, situé sur une des lignes les plus fréquentées de Belgique, est suffisamment alarmant pour justifier une action immédiate ?

Il peut évidemment aussi s'agir d'une politique délibérée pour que le voyageur qui va de Bruxelles en Flandre soit confronté dès l'abord à cette situation. Il est tout aussi possible que l'objectif soit de donner un avant-goût au voyageur qui se rend de Flandre à Bruxelles. En tant que Bruxellois, je trouve d'ailleurs que Bruxelles n'est pas non plus particulièrement gâté mais le comble est quand même la situation de la gare de Vilvorde.

Le ministre sait-il que les arrivées de trains ne sont indiquées ni dans les couloirs ni sur les quais et que les retards, devenus systématiques, ne sont donc annoncés que par des haut-parleurs complètement obsolètes ?

La SNCB a-t-elle encore l'intention d'entamer la rénovation des quais de Vilvorde et de leurs accès ? Quand cette rénovation commencera-t-elle et quelle en sera la durée ?

Le ministre est-il d'accord pour prendre sur-le-champ des mesures garantissant la sécurité et le confort des usagers ?

Le ministre pense-t-il, comme moi, qu'il est temps d'agir et qu'il est inadmissible que les travaux soient à nouveau reportés pour une durée indéterminée en raison du manque de professionnalisme d'Infrabel ? Celle-ci n'était d'ailleurs apparemment pas du tout au courant des différents travaux projetés à Vilvorde. La liaison par tram, dont je suis un fervent partisan, ne sera pas réalisée par la SNCB.

Le ministre se montrera-t-il ferme en obligeant Infrabel à exécuter l'intégralité des travaux à la gare de Vilvorde ? Je ne vois vraiment pas pourquoi il faudrait reporter les travaux. J'en ai par-dessus la tête. Il y a trop longtemps que cela dure,

schande.

Na al die jaren lijkt zelfs Infrabel de toestand te willen aanpakken, weliswaar met een plan dat zich tot 2019 zou uitstrekken. Blijkbaar leeft Infrabel in een werkelijkheid die niet overeenstemt met die van de rest van de wereld. Bij de aanvraag voor de werken werd immers geen rekening gehouden met de uitbreiding van het nabijgelegen ziekenhuis, de werken aan het busstation en de geplande tramverbinding met de Heizel en de luchthaven. Die vergetelheid – of moet ik het interpreteren als nonchalance of wereldvreemdheid – zorgt er wel voor dat de zo urgente aanpak van het desolate station opnieuw naar de plantafel verhuist. Wellicht zullen daarom ook in 2013 geen werken beginnen. Zo verandert weerom niets aan de onverantwoorde en ondraaglijke toestand.

Ik weet dat de minister dit dossier van zijn voorgangers heeft geërfd en dat hij niet verantwoordelijk is voor de toestand van het station van Vilvoorde. Ik nodig hem toch uit om dat prachtige gebouw te gaan bekijken. Al zal hij daarbij de nodige fantasie aan de dag moet leggen, zo niet zal hij mistroostig worden. Ik heb daar trouwens al herhaalde malen in de kou staan verkleumen, wachtend op treinen die niet kwamen, zonder dat hierover informatie werd gegeven. Wie informatie wil moet een trap afdalen en daarbij opletten dat hij niet uitglijdt.

Beaamt de minister dat de toegang tot de perrons en de perrons zelf in het station van Vilvoorde zich in een onaanvaardbare staat bevinden en dat een drastische ingreep urgent en noodzakelijk is? Zo ja, wanneer zal die urgentie zijn beslag krijgen? Zo nee, hoe diep moet het verval toeslaan alvorens de minister en vooral de NMBS een toestand van een publieke voorziening, het station van Vilvoorde, op een van de drukste lijnen van België, als voldoende alarmerend beoordelen en een urgente ingreep noodzakelijk achten?

Het kan natuurlijk ook een doelbewuste politiek zijn om wie vanuit Brussel Vlaanderen binnenrijdt deze toestand als eerste aanblik voor te schotelen. Evengoed is het mogelijk de bedoeling om wie vanuit Vlaanderen naar Brussel reist alvast een voorsmaakje te geven. Als Brusselaar vind ik overigens dat Brussel ook niet goed wordt bedeed, maar de toestand van het station van Vilvoorde spant de kroon.

Is de minister ervan op de hoogte dat zich in de toegang tot de perrons en op de perrons geen enkele aanduiding bevindt van welke trein op welk moment zal aankomen en dat dus ook de ondertussen systematische vertragingen enkel via de totaal verouderde luidsprekers kunnen worden gecommuniceerd?

Is de NMBS nog zinnens om de renovatie van de perrons en de toegang daartoe in Vilvoorde aan te vatten? Wanneer zal de renovatie worden aangevat en hoeveel tijd zal dat in beslag nemen?

Gaat de minister akkoord om meteen maatregelen te nemen die de veiligheid en het comfort van de gebruikers zullen waarborgen?

Is de minister het met mij eens dat er nu iets moet gebeuren en dat het onaanvaardbaar is dat de werken door de onprofessionele aanpak van Infrabel opnieuw met onbepaalde duur worden uitgesteld? Infrabel was blijkbaar totaal niet op de hoogte van het feit dat in Vilvoorde werken zullen worden

c'est inadmissible.

M. Bart Laeremans (VB). – *Je suis tout à fait d'accord avec M. Anciaux, cela fait des années que je suis moi-même indigné par l'état de la gare de Vilvorde.*

Lorsque j'avais interrogé le prédécesseur du ministre début 2005 à propos de la dégradation des quais de cette gare, il m'avait répondu que le passage souterrain et les quais seraient modernisés à partir de 2007. Un budget compris entre 11 300 000 euros et 14 100 000 euros avait été dégagé à cet effet.

Huit ans ont passé et on n'a pas avancé, au contraire. Toute la rénovation est à nouveau reportée. On avance à présent 2019 comme date de fin des travaux mais rien n'est certain. Tout semble dépendre de l'aménagement d'une liaison de tram sous les voies, de la construction d'un hôpital, etc.

Il faut à tout le moins une solution provisoire afin d'assurer un minimum de confort aux voyageurs qui auront encore à supporter cette situation navrante pendant six ans.

Où en est ce dossier ? Des plans ont-ils déjà été dessinés pour les quais ou cela pourrait-il faire l'objet d'un concours d'architecture en attendant qu'il y ait des certitudes à propos du passage souterrain ? On ne peut plus perdre de temps.

Pourquoi la construction d'un nouvel hôpital et l'extension du parking retardent-ils les plans de rénovation ? Quelle incidence cela aura-t-il sur le dossier de rénovation ?

Quelle incidence le passage souterrain éventuel destiné à la liaison de tram entre Jette et Tervuren aura-t-elle sur les travaux prévus ? Infrabel était pourtant au courant de ce projet depuis longtemps. Quand y aura-t-il des éclaircissements à ce sujet et où en sont les pourparlers avec De Lijn ? Dans quelle mesure les travaux devront-ils être étendus à la suite de la construction de ce passage souterrain ?

Quel est le calendrier prévu aujourd'hui ? Quand entamera-t-on les grands travaux et quand seront-ils finalisés ? Quel est le budget prévu ? Quels seront les surcoûts liés au passage souterrain et qui les supportera ?

Quels travaux seront-ils entre-temps effectués pour embellir les quais et assurer aux passagers un minimum de confort ? De petites interventions comme des travaux de peinture et des bacs à fleurs peuvent déjà faire la différence. Laisser tout en l'état n'est pas une solution et fait honte à tous les voyageurs et à Vilvorde. Il s'agit en effet d'une liaison importante entre Anvers et Bruxelles.

Le temps presse. J'espère que le ministre prendra une initiative.

uitgevoerd, zoals de werken aan het ziekenhuis, de bouw van een busstation en de aanleg van een tramverbinding naar de Heizel, enerzijds, en naar Zaventem en Tervuren, anderzijds. Die tramverbinding, waarvan ik een grote voorstander ben, wordt niet door de NMBS gerealiseerd.

Zal de minister streng optreden en Infrabel verplichten om de werken aan het station van Vilvoorde onverkort uit te voeren? Ik zie echt niet in waarom de werken moeten worden uitgesteld. Ik ben het echt beu. De toestand sleept zo verschrikkelijk lang aan en is echt niet meer aanvaardbaar.

De heer Bart Laeremans (VB). – Ik kan de woorden van collega Anciaux alleen maar beamen. Ik erger me ook al jaren aan de toestand van het station van Vilvoorde.

Begin 2005 ondervroeg ik de voorganger van de minister al over de zwaar onderkomen toestand van de perrons van het treinstation van Vilvoorde. Toen werd geantwoord dat de onderdoorgang en de perrons – het hoofdgebouw is inderdaad mooi gerestaureerd – vanaf 2007 zouden worden gemoderniseerd. Daarvoor werd een budget tussen de 11 300 000 en de 14 100 000 euro vrijgemaakt.

We zijn inmiddels acht jaar verder en in dit dossier is helemaal geen vooruitgang geboekt, wel integendeel. De hele renovatie wordt opnieuw uitgesteld. Nu wordt 2019 als einddatum naar voren geschoven, maar duidelijkheid is er niet. Alles blijkt af te hangen van de aanleg van een tramverbinding onder de sporen, de bouw van een ziekenhuis enzovoort.

Er moet minstens een tijdelijke oplossing komen, zodat toch een minimum aan comfort kan worden verzekerd voor de reizigers, die nog zes jaar met die schrijnende toestand zullen moeten leven.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Werden reeds plannen getekend voor de perrons of kan dat in afwachting van duidelijkheid over de ondertunneling het voorwerp uitmaken van een architectuurwedstrijd? Het is belangrijk dat nu geen tijd meer wordt verloren.

Op welke wijze zorgen de bouw van een nieuw ziekenhuis en de uitbreiding van de parking voor vertraging van de renovatieplannen? Wat zouden de concrete gevolgen zijn voor het renovatiedossier? Mij is niet echt duidelijk wat de impact van die werken is voor de renovatie van het station.

Wat is de impact van de mogelijke ondertunneling voor een tramlijn tussen Jette en Tervuren op de geplande werken? Infrabel was toch al lang op de hoogte van die ondertunneling. Wanneer komt er daarover duidelijkheid en hoever zijn de gesprekken hieromtrent met De Lijn gevorderd? In welke mate zullen de werken als gevolg van die ondertunneling moeten worden uitgebreid?

Met welke planning wordt vandaag rekening gehouden? Wanneer zullen de grote werken een aanvang nemen en wanneer zullen ze gefinaliseerd zijn?

Wat is het voorziene budget? Wat zijn de meerkosten bij een ondertunneling en door wie worden die kosten gedragen?

Welke werken zullen intussen gebeuren om de perrons te verfraaien en om de reizigers opnieuw een minimum aan comfort te bezorgen? Kleine ingrepen, zoals schilderwerken en bloembakken, kunnen al een verschil maken. Alles bij het

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le 19 mars 2008, Infrabel avait demandé un permis de bâtir pour les travaux à Vilvorde, sur la base des conditions préalables connues à l'époque. Ces travaux avaient trait à la construction d'un nouveau passage souterrain de six mètres, d'ascenseurs et de nouveaux auvents, ainsi qu'à la rénovation des anciens passages et à l'installation d'escalators.*

Le 24 novembre 2008, Infrabel avait obtenu le permis de bâtir. Les premiers travaux avaient été entrepris le 18 octobre 2010. En 2012, la société avait lancé une procédure négociée avec publicité préalable pour le début des travaux cités. Infrabel ne fut provisoirement pas en mesure de les adjuger à l'entrepreneur en raison de l'annulation du permis de bâtir.

Lors de la demande de ce permis en 2008, nul ne pouvait en effet prévoir que le développement du « CAT-site », un ancien terrain industriel de Renault, aurait un impact important sur la gare et ses environs. L'édification du nouvel hôpital et l'installation possible de bureaux exigent elles aussi une adaptation de la largeur du passage souterrain.

Infrabel revoit le plan et calcule les coûts supplémentaires. Un nouveau permis de bâtir sera demandé sur la base des résultats. La liaison de tram sous les voies n'est actuellement pas prise en compte dans la construction du passage souterrain et n'a dès lors pas d'incidence sur la réalisation des travaux.

Infrabel estime que ces derniers pourraient commencer fin 2013 et s'étaleraient sur six années. Le budget nécessaire à la construction d'un tunnel de six mètres, aux auvents et à la rénovation des quais a été estimé à 19 millions d'euros et inclus dans le projet de plan pluriannuel 2013-2025.

Les différents partenaires devront conclure une convention de coopération.

Dans l'attente des travaux, les quais actuels continueront à être entretenus.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je remercie le ministre pour cette réponse claire. J'ignorais que le permis de bâtir avait été entre-temps annulé. Je m'en offusque. Le commencement des travaux fin 2013 me redonne l'espoir, mais une durée de six ans me semble très longue.*

J'ai cru comprendre que des travaux de rénovation seraient réalisés dans l'intervalle et j'en suis ravi, étant donné que la situation actuelle est une véritable gifle pour les voyageurs. Un permis de bâtir n'est heureusement pas obligatoire pour ces travaux-là.

Je suis convaincu que la commune de Vilvorde approuvera le permis de bâtir en un temps record. Par conséquent, je réclame une demande rapide du permis, car seule la largeur du tunnel, qui est de six mètres, doit être adaptée pour

oude laten is geen oplossing en doet alle reizigers en ook Vilvoorde oneer aan. Het gaat inderdaad om de zeer belangrijke verbinding tussen Antwerpen en Brussel.

Er moet zeer dringend iets gebeuren. Ik hoop dat de minister een initiatief zal nemen.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Infrabel heeft op 19 maart 2008 een bouwvergunning ingediend voor de werken te Vilvoorde op basis van de toen bekende randvoorwaarden. De werken hadden betrekking op de bouw van een nieuwe onderdoorgang van zes meter, het bouwen van liften en nieuwe luifels, het verfraaien van de bestaande onderdoorgang en het plaatsen van roltrappen.

Op 24 november 2008 heeft Infrabel de bouwvergunning ontvangen. De eerste werken zijn op 18 oktober 2010 aangevat. In 2012 heeft Infrabel een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking uitgeschreven voor de aanvang van de bovenvermelde werken. Infrabel kon de werken voorlopig niet gunnen aan de aannemer omdat de bouwvergunning vervallen was.

Bij het indienen van de bouwvergunning in 2008 kon immers niet worden verwacht dat de ontwikkeling van de CAT-site, het voormalige bedrijfsterrein van Renault, een belangrijke impact zou hebben op het station en de stationsomgeving. Ook de komst van het nieuwe ziekenhuis en de mogelijke vestiging van kantoren vragen een aanpassing van de breedte van de onderdoorgang.

Infrabel werkt het plan uit en berekent de bijkomende kost. Op basis hiervan zal dan een nieuwe bouwvergunning worden ingediend. Voor de bouw van de onderdoorgang wordt nog geen rekening gehouden met de tramverbinding onder de sporen en die heeft dan ook geen invloed op de uitvoering van de werken.

Volgens Infrabel zouden de werken eind 2013 kunnen starten; ze zouden zes jaar duren. Het budget voor de bouw van een tunnel van zes meter, de luifels en de perronvernieuwing is begroot op 19 miljoen euro en is opgenomen in het ontwerp van meerjarenplan 2013-2025.

Er zal een samenwerkingsovereenkomst moeten worden gesloten tussen de verschillende partners.

In afwachting van de werken zal de bestaande perronuitrusting verder worden onderhouden.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik dank de minister voor dit duidelijke antwoord. Ik wist niet dat de bouwvergunning ondertussen vervallen is. Ik vind dat erg. Dat de werken eind 2013 zullen beginnen, stemt mij hoopvol. Maar dat ze zes jaar zullen duren, vind ik wel heel lang.

Ik heb begrepen dat ondertussen verfraaiingswerken zullen worden uitgevoerd, wat mij tevreden stemt, want de huidige situatie is een kaakslag voor de reizigers. Gelukkig is een bouwvergunning niet verplicht voor deze verfraaiingswerken.

Ik ben er ook van overtuigd dat de bouwvergunning door het stadsbestuur van Vilvoorde in een recordtempo zal worden goedgekeurd. Ik vraag dan ook dat die vergunning snel wordt aangevraagd, want alleen de breedte van de tunnel, zes meter, moet worden aangepast om een betere doorgang naar de

garantir un accès plus aisé au parking.

Certes, il faut aussi tenir compte de la future construction de l'hôpital à l'arrière de la gare, mais il n'en convient pas moins de s'atteler rapidement aux travaux relatifs aux auvents, aux escalators et aux quais. Dès lors, je demande au ministre d'insister au plus vite sur ce point auprès d'Infrabel.

M. Bart Laeremans (VB). – *La demande de permis de bâtir à la fin de cette année est un point relativement positif. J'espère toutefois que les quais seront rénovés et que la sécurité dans les environs de la gare sera renforcée dès cet été. La population pourra-t-elle prendre connaissance des plans qui seront proposés sans que cela ne ralentisse le projet ? Il s'agit en effet d'une gare importante. Sa façade a été magnifiquement rénovée et il serait regrettable que les quais soient laissés en plan. Je suis moi-même intéressé par la consultation de ces plans.*

J'ai cru comprendre que les travaux avaient été entamés, mais avaient dû être interrompus en raison de l'apparition de nouveaux éléments. Dans l'intervalle, le permis de bâtir a été manifestement annulé.

De Lijn a conçu le plan de façon à transformer le quartier de la gare en un important nœud de circulation. Il serait un peu fort de constater, après l'obtention du permis à la fin de cette année, qu'un certain nombre d'éléments doivent à nouveau être adaptés, que les travaux doivent à nouveau être interrompus et que le projet est reporté à 2020. Je demande dès lors que l'on s'attelle dans les mois à venir à élaborer avec De Lijn une solution définitive, conforme à ses plans pour le quartier de la gare, de sorte qu'un dossier qui tienne compte de ces plans puisse être déposé à la fin de cette année et que les travaux ne soient pas retardés.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'ensemble des priorités ferroviaires du gouvernement flamand» (n° 5-3136)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le gouvernement flamand a récemment présenté la stratégie ferroviaire flamande, un paquet de 51 mesures devant faire l'objet d'un traitement prioritaire par le groupe SNCB. Outre les plans concrets, la note fait clairement état de la volonté de collaboration structurelle des autorités flamandes. Il est aussi question, mais de façon très vague, d'un éventuel cofinancement. Cette demande de collaboration est évidemment dictée par un souci de complémentarité et de répartition optimale des tâches entre De Lijn et la SNCB.*

Comment le ministre perçoit-il et évalue-t-il la stratégie ferroviaire flamande ainsi que la demande des autorités flamandes de collaborer structurellement et concrètement avec la SNCB ? Quel suivi le ministre réservera-t-il à ce dossier et à cette requête ? Le ministre confirme-t-il que le gouvernement fédéral traitera ce dossier avant l'été et prendra éventuellement des décisions à ce sujet ? Les choix d'investissement et autres feront-ils l'objet de négociations

parkeerplaats te garanderen.

Er moet inderdaad ook aandacht worden besteed aan het feit dat het ziekenhuis achter het station zal worden gebouwd, maar dat mag niet beletten dat de luifels, de roltrappen en de perrons snel worden aangepakt. Ik vraag de minister dan ook dringend hierop aan te dringen bij Infrabel.

De heer Bart Laeremans (VB). – Het geeft enig perspectief dat de nieuwe bouwvergunning eind dit jaar wordt ingediend. Ik hoop echter dat in afwachting daarvan deze zomer de perrons worden verfraaid en de stationsomgeving veiliger wordt gemaakt. Zal de bevolking kennis kunnen nemen van de plannen die zullen worden ingediend, zonder het project te vertragen? Het gaat immers om een belangrijk station. De gevel is mooi gerenoveerd en het zou jammer zijn dat dit voor de perrons niet het geval zou zijn. Ik ben zelf ook geïnteresseerd om die plannen in te zien.

Ik heb begrepen dat de werken waren aangevat maar moesten worden stilgelegd omdat er nieuwe elementen waren opgedoken. Ondertussen is de bouwvergunning blijkbaar vervallen.

De Lijn heeft het plan opgevat om van de stationsbuurt een groot verkeersknooppunt te maken. Het zou kras zijn mocht, wanneer de bouwvergunning eind dit jaar wordt uitgereikt, worden vastgesteld dat opnieuw een aantal elementen moeten worden aangepast, de werken weer moeten worden stilgelegd en het project wordt uitgesteld tot 2020. Ik vraag dan ook dat de komende maanden benut worden om samen met De Lijn een definitieve oplossing uit te werken die overeenstemt met haar plannen voor de stationsomgeving, zodat eind dit jaar een volledig dossier kan worden ingediend dat met de plannen van De Lijn rekening houdt en de werken geen vertraging oplopen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het pakket spoorprioriteiten vanwege de Vlaamse Regering» (nr. 5-3136)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Onlangs presenteerde de Vlaamse regering de Vlaamse Spoorstrategie, een pakket van 51 maatregelen die volgens de Vlaamse regering prioritair door het NMBS-conglomeraat moeten worden aangepakt. Naast de concrete plannen, geeft de nota ook duidelijk te kennen dat de Vlaamse overheid structureel wil samenwerken met de NMBS. Er wordt ook gewaagd van een mogelijke cofinanciering, maar hierover bleef de Vlaamse nota erg vaag. De gevraagde samenwerking wordt uiteraard ook ingegeven door een streven naar complementariteit en naar een optimale taakverdeling tussen De Lijn en de NMBS.

Hoe apprecieert en evalueert de minister de Vlaamse Spoorstrategie en de vraag van de Vlaamse overheid naar een structurele en concrete samenwerking met de NMBS? Op welke wijze zal de minister dit dossier en dit verzoek verder opvolgen? Bevestigt de minister dat de federale regering nog voor de komende zomer dit plan formeel zal behandelen en hierover mogelijk beslissingen zal nemen? Zal er ook in de

structurelles avec les régions au fil des futurs développements stratégiques de la SNCB ?

Est-il envisageable d'entamer un dialogue avec la Région de Bruxelles-Capitale, puisque la majorité des problèmes relatifs aux liaisons ferroviaires concernent la jonction Nord-Midi et le centre de Bruxelles ? Pour des raisons financières, le plan pluriannuel de la SNCB ne prévoit pas vraiment de nouvelles initiatives à cet égard. L'objectif pourrait être résumé en deux points : entretien et sécurité. Étant donné la situation financière problématique de la SNCB, le cofinancement par les régions pourrait constituer une option intéressante.

M. le président. – *J'interviens dans cette question en tant que sénateur de communauté. Jeudi après-midi, le Parlement flamand se concertera avec les responsables de la SNCB au sujet de la stratégie ferroviaire flamande.*

Par ailleurs, le Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat – le SALK – réclame aussi un engagement de la SNCB sur de nouveaux investissements destinés à soutenir la reconversion imposée par la fermeture de Ford Genk.

Le ministre et la SNCB tiendront-ils compte du SALK ? Outre la réunion des comités interministériels, peut-on aussi espérer un engagement direct du ministre et de la SNCB ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Jeudi, je rencontrerai la ministre flamande, Mme Crevits, pour débattre des priorités ferroviaires du gouvernement flamand. La concertation est essentielle, tant avec De Lijn qu'avec les TEC et la STIB. La jonction Nord-Sud est un très grand, sinon le plus grand problème. Le rôle des gouvernements régionaux est également crucial pour des provinces comme celle du Limbourg. Je suis conscient du manque de concertation entre la SNCB, De Lijn, le gouvernement fédéral et le gouvernement flamand.*

Selon le projet de plan d'investissement 2013-2025, 1,5 milliard d'euros sera, à partir de 2017, affecté à la réalisation de projets prioritaires pour les régions. Le niveau fédéral intervient aussi à hauteur de 500 millions d'euros dans l'éventuel cofinancement avec les régions.

Ces projets doivent être débattus avec les régions, tout comme la manière dont le cofinancement sera réglé ; la concertation est en cours. L'objectif est de soumettre le plan pluriannuel d'investissement au Conseil des ministres avant juillet 2013.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'attendrai impatiemment les résultats de la concertation. Je note qu'à partir de 2017, un milliard et demi sera affecté aux priorités des régions. Si j'ai bien compris, le niveau fédéral interviendra à hauteur d'un demi-milliard supplémentaire dans le cadre du cofinancement.*

Je m'associe évidemment à la question de M. Sannen. Comparé aux autres provinces, le désenclavement du Limbourg laisse vraiment à désirer et il s'agit d'ailleurs d'une légitime exigence de toute la région flamande.

toekomst, bij de verdere beleidsontwikkelingen van de NMBS, keuzes voor investeringen en andere op structurele wijze met de gewesten worden onderhandeld?

Kan er overwogen worden om een gesprek aan te gaan met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aangezien het merendeel van de problemen met de treinverbindingen verband houden met de Noord-Zuidverbinding en het knooppunt Brussel? In het meerjarenplan van de NMBS worden, wegens financiële redenen, niet echt nieuwe initiatieven genomen voor de Noord-Zuidverbinding. Naar verluidt kan het worden samengevat in twee punten: onderhoud en veiligheid. Gelet op de financieel moeilijke situatie van de NMBS kan cofinanciering door de gewesten een interessante optie zijn.

De voorzitter. – Als gemeenschapssenator sluit ik mij aan bij deze vraag. Donderdagnamiddag pleegt het Vlaams parlement met verantwoordelijken van de NMBS overleg over de Vlaamse Spoorstrategie.

Er is niet alleen de Vlaamse Spoorstrategie. Ook in het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK) worden van de NMBS engagementen gevraagd voor nieuwe investeringen, die de reconversie na de sluiting van Ford Genk zouden moeten ondersteunen.

Zullen de minister en de NMBS rekening houden met het SALK? Kan er, naast het bijeenroepen van interministeriële comités, ook een direct engagement van de minister en van de NMBS worden verwacht?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Donderdag ontmoet ik Vlaams minister Crevits om de spoorprioriteiten van de Vlaamse regering te bespreken. Overleg vind ik zeer belangrijk, zowel met De Lijn, de TEC en de MIVB. De Noord-Zuidverbinding is een heel groot, zo niet het grootste probleem. De rol van de gewestregeringen is ook voor provincies zoals Limburg heel belangrijk; ik ben me ervan bewust dat er nog te weinig overleg is tussen de NMBS, De Lijn, de federale en de Vlaamse regering.

Volgens het ontwerp van investeringsplan 2013-2025 zal vanaf 2017 1,5 miljard euro worden uitgetrokken voor de realisatie van prioritaire projecten voor de gewesten. Daarenboven wordt ook 500 miljoen euro uitgetrokken voor het aandeel van het federale niveau in de mogelijke cofinanciering met de gewesten. Deze projecten moeten met de gewesten worden besproken, evenals de manier waarop de cofinanciering geregeld zal worden. Het overleg daarover tussen de federale overheid en de gewesten loopt. Het doel is vóór juli 2013 het meerjareninvesteringsplan ter goedkeuring aan de Ministerraad voor te leggen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik kijk uit naar de concrete resultaten van het overleg. Ik noteer dat er vanaf 2017 anderhalf miljard wordt uitgetrokken voor de prioriteiten van de gewesten. Begrijp ik het goed dat daar bovenop nog een half miljard komt als federale inbreng in het kader van de cofinanciering, die los staat van die 1,5 miljard voor de prioriteiten?

Ik sta natuurlijk ook achter de vraag van collega Sannen. Vergeleken met de andere provincies, laat de ontsluiting van Limburg echt wel te wensen over. Dat is niet enkel een

J'ai attiré l'attention du ministre sur la jonction Nord-Midi, mais je demande aussi aux régions de ne pas la considérer uniquement comme un problème bruxellois, mais comme une solution possible à de nombreux problèmes qui se posent en Flandre et en Wallonie.

(M. Patrick De Grootte prend place au fauteuil présidentiel.)

**Demande d'explications de
M. Ludo Sannen au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «le transport ferroviaire
transfrontalier de voyageurs» (n° 5-2804)**

M. Ludo Sannen (sp.a). – Nos deux collègues luxembourgeois viennent de poser des questions sur la tarification des trajets transfrontaliers. Ce sont des questions pertinentes mais elles suscitent une certaine jalousie de ma part. Tous les exemples de trafic transfrontalier qu'ils ont évoqués pour comparer les tarifs concernaient la Wallonie. Dans toute la Flandre, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire transfrontalière pour le transport de voyageurs, celle d'Anvers vers le nord. À l'heure de l'intégration européenne, de l'esprit Benelux, de la libre circulation des personnes et étant donné l'étendue de la frontière avec les Pays-Bas, c'est quand même hallucinant.

Le Limbourg a une frontière plus longue avec les Pays-Bas qu'avec toute autre province belge. La Ville de Maastricht se situe pratiquement sur la frontière ; plus loin, on a Eindhoven et, si on traverse la Campine, on arrive à Tilburg ; mais il n'y a pas de trafic ferroviaire transfrontalier pour les voyageurs. Cette situation est difficile à maintenir.

Le plan d'investissements de la SNCB prévoit des investissements jusque 2020. Il n'y aura donc pas de nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière dans l'environnement urbanisé Flandre-Pays-Bas avant 2025. Au Benelux et dans l'Europe unifiée, les Flamands et les Néerlandais peuvent uniquement franchir leur frontière commune en train sur la ligne Essen-Roosendaal.

Je me fais quand même du souci. La liaison avec Maastricht demande peut-être plus d'investissements, mais, en direction, de Weert et d'Eindhoven, il y a déjà des lignes pour le transport de marchandises. Ces liaisons ont été annoncées dans le plan ferroviaire pour la Flandre.

Le ministre reconnaît-il l'insuffisance de transport ferroviaire transfrontalier ?

Peut-il donner un aperçu des lignes ferroviaires transfrontalières vers les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et la France ? Lesquelles de ces lignes ferroviaires sont-elles actives et lesquelles ne le sont-elles pas ?

Quels sont les projets en matière de transport ferroviaire transfrontalier ?

Quels efforts l'autorité fédérale fait-elle pour que l'Europe

noodkreet vanuit Limburg, maar een terechte eis voor heel het Vlaams Gewest.

Ik vroeg de aandacht van de minister voor de Noord-Zuidverbinding, maar ik wil ook aan alle gewesten vragen om die verbinding niet alleen te zien als een Brussel probleem, maar als een mogelijk oplossing voor veel problemen in Vlaanderen en Wallonië.

(Voorzitter: de heer Patrick De Grootte.)

**Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen
aan de minister van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «het
grensoverschrijdend personenvervoer per
spoor» (nr. 5-2804)**

De heer Ludo Sannen (sp.a). – Daarnet stelden onze beide Luxemburgse collega's vragen over de tarieven voor het grensoverschrijdend spoorverkeer. Het waren terechte vragen, maar ze hebben me wel jaloers gemaakt. Alle voorbeelden van grensoverschrijdend verkeer die ze hebben aangehaald om tarieven te vergelijken, hadden betrekking op Wallonië. In heel Vlaanderen ligt er voor personenvervoer maar één grensoverschrijdende spoorlijn, namelijk die van Antwerpen naar het noorden? In het licht van de Europese integratie, van de Benelux-gedachte, van het vrij verkeer van personen en van de kilometerslange grens met Nederland is dat toch hallucinant. Probeer dat maar eens uit te leggen!

Limburg heeft een langere grens met Nederland dan met gelijk welke Belgische provincie. De stad Maastricht ligt nagenoeg op de grens; verder zijn er Eindhoven en, als we de Kempen doorsteken, ook nog Tilburg, maar grensoverschrijdend treinverkeer voor personen is er niet. Die toestand valt moeilijk te handhaven.

Het NMBS-investeringsplan legt de investeringen tot 2020 vast. Vóór 2025 komt er dus geen nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding in de verstedelijkte omgeving Vlaanderen – Nederland. In de Benelux en in het eengemaakt Europa kunnen Vlamingen en Nederlanders hun gemeenschappelijke grens alleen op de lijn Essen–Roosendaal per trein oversteken.

Ik maak me toch zorgen. De verbinding met Maastricht vraagt wellicht een wat grotere investering, maar naar Weert en Eindhoven liggen er al goederensporen. Die verbindingen werden al in het vooruitzicht gesteld in het spoorplan van Vlaanderen.

Erkent de minister dat er een gebrek is aan grensoverschrijdend spoorvervoer?

Kan de minister een overzicht geven van de grensoverschrijdende spoorlijnen naar Nederland, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk?

Welke van die spoorlijnen zijn actief en welke niet? Met welke intensiteit worden ze gebruikt?

Welke plannen inzake grensoverschrijdend spoorvervoer zijn er?

Welke inspanningen doet de federale overheid om Europese

finance le développement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs ?

Une concertation structurelle est-elle menée avec les régions pour conclure des accords sur les différents modes de transports transfrontaliers ?

Ma question date du 4 décembre 2012, et nous avons entre-temps pris connaissance du plan d'investissements de la SNCB. Mais ce plan doit encore être approuvé par le gouvernement. Il y a donc encore des possibilités pour la concertation.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je partage le point de vue de M. Sannen concernant l'importance du transport ferroviaire transfrontalier pour l'unification européenne. Mais selon moi, il y a suffisamment de liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas.*

Neuf trains à grande vitesse font chaque jour l'aller-retour Bruxelles-Amsterdam. Outre les liaisons par TGV, le contrat de gestion prévoit des liaisons via Roosendaal et Maastricht. Dans l'attente d'une solution structurelle, la SNCB prévoit à partir du 11 mars huit trains aller-retour supplémentaires entre Bruxelles et La Haye.

Voici un aperçu des lignes ferroviaires transfrontalières pour le transport international des voyageurs :

- avec les Pays-Bas : ligne 4 d'Anvers via le point frontière de Meer (Thalys+Fyra)
- avec l'Allemagne : ligne 3 via Liège (Thalys+ICE)
- avec la France : ligne 1 Bruxelles-Paris (Thalys), Bruxelles-Lille-Londres (Eurostar) et Bruxelles-France (TGV)
- avec le Luxembourg et au-delà : lignes 161/162 Bruxelles-Strasbourg-Bâle (EC+) et Treski (trains de nuit – hiver).

Pour le transport transfrontalier de voyageurs avec des trains ordinaires – article 24 du contrat de gestion avec la SNCB – les liaisons suivantes sont prévues :

- Aux Pays-Bas : Maastricht, avec un minimum de douze trains par jour et par direction, Roosendaal
 - en Allemagne : Aix-la-Chapelle
 - en France : Lille
 - au Luxembourg : Luxembourg, Troisvierges, Rodange
- Ces lignes sont utilisées selon les fréquences suivantes :*
- Vers Paris : 24 Thalys aller/retour par jour
 - Vers Amsterdam : 9 Thalys aller/retour par jour
 - Vers La Haye : à partir du 11 mars 2013 : 8 trajets aller-retour Bruxelles-La Haye
 - Vers Londres : 9 Eurostar aller/retour par jour
 - Vers Aix-la-Chapelle et Cologne : 5 Thalys aller-retour par jour + 4 ICE aller/retour par jour (roulent jusque Francfort)
 - Vers Düsseldorf, Duisburg et Essen : 3 Thalys aller/retour

financiering voor de uitbouw van grensoverschrijdend personenvervoer te krijgen?

Is er structureel overleg met de gewesten om afspraken te maken over de verschillende vervoersmodi voor het grensoverschrijdend vervoer?

Mijn vraag dateert van 4 december 2012 en het NMBS-investeringsplan is inmiddels bekend. Dat plan moet echter nog door de regering worden goedgekeurd. Er is dus nog ruimte voor overleg.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Ik deel het standpunt van de heer Sannen over het belang van het grensoverschrijdende spoorwegvervoer voor de Europese eenwording. Mijns inziens ontbreekt het echter niet aan verbindingen tussen België en Nederland.

Vandaag rijden er dagelijks negen hogesnelheidstreinen heen en terug tussen Brussel en Amsterdam. Naast de HST-verbindingen voorziet het beheerscontract ook in grensverbindingen via Roosendaal en Maastricht. In afwachting van een structurele oplossing voegt de NMBS hieraan vanaf 11 maart nog acht treinen heen en terug tussen Brussel en Den Haag toe.

Ziehier het overzicht van de grensoverschrijdende spoorlijnen voor internationaal personenverkeer:

- met Nederland: lijn 4 van Antwerpen via grenspunt Meer (Thalys+Fyra)
- met Duitsland: lijn 3 via Luik (Thalys+ICE)
- met Frankrijk: lijn 1 Brussel-Parijs (Thalys), Brussel-Rijsel-Londen (Eurostar) en Brussel-Frankrijk (TGV)
- met Luxemburg en verder: lijnen 161/162 Brussel-Straatsburg-Bazel (EC+) en Treski (nacht trein – winterseizoen)

Voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer met gewone treinen – artikel 24 van het beheerscontract met de NMBS – bestaan volgende verbindingen:

- In Nederland: Maastricht met een minimum van twaalf treinen per dag en per richting, Roosendaal
- In Duitsland: Aken
- In Frankrijk: Rijsel
- In Luxemburg: Luxemburg, Troisvierges, Rodange

Op die lijnen geldt volgende gebruiksfrequentie:

- Naar Parijs: 24 Thalys heen/terug per dag
- Naar Amsterdam: 9 Thalys heen/terug per dag
- Naar Den Haag: vanaf 11 maart 2013: 8 heen/terug Brussel-Den Haag
- Naar Londen: 9 Eurostar heen/terug per dag
- Naar Aken en Keulen: 5 Thalys heen/terug per dag + 4 ICE heen/terug per dag (rijden verder tot Frankfurt)

par jour

- Vers Lille : 5 TGV et 9 Eurostar aller/retour par jour
- Vers Luxembourg et Bâle : 2 EC aller/retour par jour

Toutes les liaisons énumérées du service ordinaire – article 24 du contrat de gestion avec la SNCB – roulent actuellement à horaires cadencés, toutes les heures. Ils ne roulent à horaires cadencés que toutes les deux heures uniquement sur les liaisons vers Aix-la-Chapelle et Troisvierges.

En matière de politique de subvention, l'autorité fédérale suit les appels à projets européens et encourage les sociétés de chemin de fer à les utiliser.

Pour stimuler l'intermodalité transfrontalière, la SNCB se concerta régulièrement avec l'autorité fédérale et les régions à propos des services de train. Il y a aussi une plateforme de concertation structurelle entre la SNCB et les régions concernant les liaisons internationales et transfrontalières.

M. Ludo Sannen (sp.a). – À l'aide de cet aperçu, le ministre illustre ce que je souhaitais souligner. Entre la Flandre et les Pays-Bas, il n'y a qu'une seule liaison ferroviaire transfrontalière pour le transport des voyageurs, celle qui passe à Anvers. Si l'on fait une distinction entre la ligne TGV et l'ancienne ligne, on en compte deux. Hasselt se situe à environ 25 kilomètres de Maastricht. Celui qui souhaite se rendre à Maastricht au départ de Hasselt doit d'abord faire 35 à 40 kilomètres en direction de Liège où il pourra prendre un train pour Maastricht. On peut difficilement parler de liaison transfrontalière.

Les chiffres cités par le ministre démontrent un besoin. Peu d'investissements sont nécessaires pour affecter de nouveau au transport de voyageurs les lignes qui passent par Turnhout et Neerpelt. On devrait s'y atteler rapidement.

(M. Ludo Sannen prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'aménagement d'une troisième et quatrième voie entre Bruges et Gand et la rénovation du pont ferroviaire de Moerbrugge» (n° 5-3207)

M. Patrick De Groote (N-VA). – Infrabel envisage de réaliser des travaux à Moerbrugge à l'occasion de l'aménagement d'une troisième et quatrième voie entre Bruges et Gand. Certains des travaux ont été avancés et la démolition des habitations, adjugée le 25 janvier 2012, est déjà terminée.

En réponse à une question antérieure, le ministre alors en fonction a déclaré que les travaux restants commenceraient dans une phase ultérieure, conformément à la décision finale relative au plan pluriannuel d'investissement. J'aimerais donc savoir où en sont l'aménagement de la troisième et quatrième voie, la démolition et le déplacement de la gare et la rénovation du pont de la rue de Moerbrugge.

– Naar Düsseldorf, Duisburg en Essen: 3 Thalys heen/terug per dag

– Naar Rijsel: 5 TGV en 9 Eurostar heen/terug per dag

– Naar Luxemburg en Bazel: 2 EC heen/terug per dag

Alle opgesomde verbindingen van de gewone dienst – artikel 24 van het beheerscontract met de NMBS – rijden momenteel klokvast om het uur. Alleen op de verbindingen naar Aken en Troisvierges rijden de treinen klokvast om de twee uur.

Inzake subsidiebeleid volgt de federale overheid de Europese projectoproepen en moedigt ze de spoorwegmaatschappijen aan hiervan gebruik te maken.

Ter bevordering van de grensoverschrijdende intermodaliteit overlegt de NMBS geregeld met de federale overheid en met de gewesten over de treindiensten. Er is ook een structureel overlegplatform tussen de NMBS en de gewesten over de internationale en de grensoverschrijdende verbindingen.

De heer Ludo Sannen (sp.a). – Met zijn overzicht illustreert de minister wat ik wenste te beklemtonen. Tussen Vlaanderen en Nederland is er maar één rechtstreekse grensoverschrijdende spoorverbinding voor reizigersvervoer, die via Antwerpen. Wie een onderscheid maakt tussen de HST-lijn en de oude lijn, telt er twee. Hasselt ligt ongeveer 25 kilometer van Maastricht. Wie met de trein van Hasselt naar Maastricht wil, moet eerst 35 à 40 kilometer naar Luik sporen en daar de trein naar Maastricht nemen. Dat kunnen we moeilijk een grensoverschrijdende verbinding noemen.

De cijfers die de minister heeft geciteerd, tonen aan dat er een behoefte is. Om de lijnen over Turnhout en Neerpelt opnieuw voor reizigersvervoer in gebruik te nemen, zijn relatief kleine investeringen nodig. Daar zou snel werk van moeten worden gemaakt.

(Voorzitter: de heer Ludo Sannen.)

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent en de vernieuwing van de spoorwegbrug in Moerbrugge» (nr. 5-3207)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Infrabel plant in het kader van de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent werken te Moerbrugge. Een aantal daarvan zijn in de tijd vooruitgeschoven. De afbraak van de woningen daarentegen, die werd aanbesteed op 25 januari 2012, is al uitgevoerd.

Op een eerdere vraag antwoordde de vorige minister dat de overige werken in een latere fase zouden opstarten, in overeenstemming met de definitieve beslissing over het meerjareninvesteringsplan. Ik had dan ook graag de stand van zaken gekend met betrekking tot de aanleg van het derde en vierde spoor, de afbraak en het verplaatsen van het stationsgebouw en de vernieuwing van de brug in de

Je souhaiterais également connaître les dates et le calendrier du début de chacun des travaux et savoir lesquels sont prioritaires.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La réalisation des travaux d'aménagement de la troisième et de la quatrième voie sur la ligne 50A entre Gand et Bruges figure dans la proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Les prochains travaux, après ceux actuellement en cours, seront conformes au plan pluriannuel d'investissement qui doit encore être approuvé par le pouvoir fédéral.*

Comme la suppression de passages à niveau influence positivement la sécurité et la ponctualité, les travaux à cette fin et l'aménagement de véritables alternatives pendant les premières années font l'objet de provisions financières. La proposition de plan pluriannuel d'investissement prévoit donc qu'après les travaux actuellement en cours sur les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Oostkamp, on commencera d'abord les travaux spécifiques visant à la suppression des passages à niveau entre Landegem et Beernem. Les travaux de réalisation de la plate-forme et d'équipement du tronçon Landegem-Beernem suivront.

Les travaux de démolition et de déplacement de la gare et de rénovation du pont de la rue de Moerbrugge font partie des travaux pour la traversée d'Oostkamp. La proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 prévoit qu'ils débiteront en 2021 et se termineront en 2023. Il faut attendre la décision du gouvernement fédéral sur le plan d'investissement pour pouvoir confirmer définitivement les délais effectifs d'exécution à certains endroits, notamment à Moerbrugge-Oostkamp.

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Il faudra donc encore attendre longtemps, bien au-delà du printemps 2012. Le précédent ministre avait déjà précisé que les travaux se suivraient et que le calendrier ne serait pas actualisé.*

Je vais lire attentivement la réponse et je poserai des questions complémentaires si nécessaire, même si je comprends que les incertitudes budgétaires bouleversent les prévisions. Il incombe au gouvernement de lever au plus vite cette incertitude.

Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite» (n° 5-3084)

M. Johan Verstreken (CD&V). – *Pour les personnes à mobilité réduite, il n'est pas toujours facile de se déplacer.*

Moerbruggestraat.

Daarnaast wil ik graag de data en planning vernemen voor de aanvang van de afzonderlijke werken en weten wat prioritair is.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De uitvoering van de werken voor de aanleg van het derde en vierde spoor langs de lijn 50A tussen Gent en Brugge is opgenomen in het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2013-2025. De eerstvolgende werkzaamheden, volgend op de werken die thans in uitvoering zijn, zijn afgestemd op dit meerjareninvesteringsplan dat nog door de federale overheid dient te worden goedgekeurd.

Aangezien het afschaffen van overwegen een gunstige invloed heeft op de veiligheid en de stiptheid, zijn de werkzaamheden voor het afschaffen van overwegen en ook het voorzien in volwaardige alternatieven in de eerste jaren, opgenomen in de financiële voorzieningen. Het voorstel van meerjareninvesteringsplan houdt bijgevolg in dat na de werken die momenteel in uitvoering zijn op de baanvakken Gent-Landegem en Beernem-Oostkamp, eerst de specifieke werken voor de afschaffing van de overwegen tussen Landegem en Beernem worden aangevat. Vervolgens is gepland te starten met de beddings- en uitrustingswerken op het baanvak Landegem-Beernem.

De werken voor de afbraak en het verplaatsen van het stationsgebouw en die voor de vernieuwing van de brug in de Moerbruggestraat zijn vervat in de werkzaamheden voor de doortocht van Oostkamp. In het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2013-2025 staat dat die werkzaamheden starten in 2021 en in 2023 worden beëindigd. Voor diverse plaatsen, in het bijzonder te Moerbrugge-Oostkamp, dient voor een definitieve bevestiging van de effectieve uitvoeringsperioden de beslissing van de federale overheid omtrent het meerjareninvesteringsplan te worden afgewacht.

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Het zal dus nog een hele tijd duren, dus heel wat later dan het voorjaar 2012. De vorige minister maakte al duidelijk dat de werken elkaar zullen opvolgen en dat er geen actualisering van de planning komt.

Ik lees het antwoord nog eens grondig na en zal indien nodig bijkomende vragen stellen, al begrijp ik dat onzekere budgetvooruitzichten de planning in de war kunnen sturen. Het is wel de verantwoordelijkheid van de regering die onzekerheid zo snel mogelijk weg te nemen.

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de toegankelijkheid van treinen voor personen met beperkte mobiliteit» (nr. 5-3084)

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Personen met een beperkte mobiliteit hebben het niet altijd gemakkelijk als ze

Lorsque j'étais échevin chargé de cette matière, j'ai essayé de voyager en transports en commun, une fois les yeux bandés, une autre en fauteuil roulant. Ce n'était pas évident : monter sur le bus, le tram, le train ; en descendre. Je recommande aux politiques de tenter l'expérience.

Le groupe SNCB veut transporter les usagers dans le confort et la sécurité. Il est positif que la SNCB s'efforce de faciliter l'accès à ses services aux personnes à mobilité réduite, et l'ensemble des voyageurs en bénéficiera.

Les choses ne sont cependant pas si simples. La semaine dernière, j'ai dû accompagner un aveugle descendu du train à Bruxelles vers la sortie, car personne n'était présent pour l'aider. Voici deux semaines, j'ai dû intervenir à Ostende pour éviter qu'une dame en fauteuil roulant ne reste dans un train qui poursuivait sa route vers le dépôt !

Outre les aménagements aux abords des gares, il est primordial que les trains, actuels et futurs, soient adaptés aux besoins des personnes handicapées qu'on aide de plus en plus à s'intégrer à la société. La pratique et l'expérience montrent pourtant que les nouveaux trains ne sont pas toujours aussi faciles d'accès.

Je souhaiterais une réponse aux questions suivantes. Quelles sont les exigences d'accessibilité pour nouvelles acquisitions de trains ? Comment se déroule l'étude d'accessibilité aux personnes handicapées pour les nouvelles rames ? Les modèles plus anciens seront-ils adaptés en vue de rendre leur accès plus aisé ?

Quelles règles la SNCB applique-t-elle aux usagers de « scootmobiles » (scooters médicaux électriques), sortes de fauteuil roulant en plus large ? Assouplit-on les critères de poids et de taille valables pour les fauteuils ? Quelle est la position du ministre quant à l'usage du « scootmobile » et l'accessibilité des trains ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *L'accessibilité des nouveaux trains doit répondre à la réglementation européenne. L'accessibilité dépend de l'adéquation de l'infrastructure existante avec le matériel. Par exemple, les voitures M6 disposent d'une porte plus basse et plus large, il n'y a pas d'escaliers à monter et les toilettes ont été adaptées.*

La SNCB regarde ce que le marché propose et ce que font les autres opérateurs. Les études relèvent des constructeurs, dont le matériel doit toujours répondre à la réglementation européenne. Lors de la dernière modernisation, le marchepied des M5 à impériale a été élargi. Cela n'est hélas pas toujours possible pour les voitures à marchepied fixe car l'espace disponible fait défaut. Les aménagements des anciens modèles dépendent donc de ce qui est possible.

À chaque modernisation, on inclut un espace destiné au voyageur handicapé, équipé d'une large porte automatique, de toilettes multifonctionnelles et de strapontins, ce qui libère de l'espace pour les fauteuils roulants.

Le « scootmobile », que la SNCB assimile au fauteuil roulant, doit donc obéir aux mêmes conditions de dimensions et de

zich willen verplaatsen. Toen ik als schepen voor de materie bevoegd was, heb ik me één keer geblinddoekt en één keer in een rolstoel met het openbaar vervoer verplaatst. Dat was niet evident: bus op, bus af, tram op, tram af, trein op, trein af. Ik kan het politici aanraden die oefening ook eens te doen.

De NMBS-Groep wil de reiziger in comfortabele en betrouwbare omstandigheden vervoeren. Het is positief dat de NMBS inspanningen levert om haar diensten beter toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit. Dat komt trouwens alle reizigers ten goede.

Toch is het allemaal nog te weinig vanzelfsprekend. Vorige week nog moest ik een blinde bij de aankomst van de trein in Brussel naar de uitgang begeleiden omdat er daarvoor niemand klaar stond. Een paar weken geleden moest ik ingrijpen in Oostende. Had ik dat niet gedaan dan was een dame in een rolstoel op de trein blijven zitten die wel naar de stelplaats reed!

Naast de aanpassing van de stationsomgeving is het uiteraard belangrijk dat ook de huidige en nieuwe treinstellen aangepast worden aan de behoeften van mindervalide personen die dank zij steeds meer hulpmiddelen makkelijker dan vroeger kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. De praktijk en de ervaring leert echter dat nieuwe treinstellen nog niet allemaal even toegankelijk zijn.

Graag kreeg ik een antwoord op volgende vragen. Wat zijn de toegankelijkheidsvereisten bij de aankoop van nieuwe treinstellen? Hoe gebeurt het onderzoek naar de toegankelijkheid van die nieuwe treinstellen voor minder mobiele mensen? Zullen oudere treinstellen aangepast worden om ze beter toegankelijk te maken?

Welke regels hanteert de NMBS voor mensen die een scootmobiel, een bredere elektrische rolstoel, gebruiken? Worden voor de scootmobiel de regels voor gewicht en grootte die gelden voor de rolstoel, aangepast? Hoe staat de minister tegenover het gebruik van de scootmobiel en de toegankelijkheid van de treinstellen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De toegankelijkheid van nieuwe treinstellen moet conform de Europese regelgeving zijn. De toegankelijkheid steunt altijd op een wisselwerking tussen de bestaande infrastructuur en het materieel. De M6-rijtuigen hebben bijvoorbeeld een lagere en bredere toegangsdeur, geen trappen om het rijtuig te betreden en een aangepast toilet.*

De NMBS kijkt naar wat er op de markt bestaat en naar de tendensen en ervaringen bij andere operatoren. Het onderzoek zelf gebeurt door de constructeurs. Hun materieel moet steeds beantwoorden aan de Europese regelgeving. De opstap van de dubbeldekkers M5 werd bij de laatste modernisering breder gemaakt dan de oorspronkelijke opstaptrede. Dat is jammer genoeg niet altijd mogelijk voor treinstellen met vaste opstaptrede omdat de grens van vrije ruimte al is bereikt. Aanpassingen aan oudere modellen gebeuren dus op basis van wat mogelijk is.

Bij een modernisering wordt steeds een ruimte voor de minder mobiele reiziger ingebouwd. Die ruimte wordt voorzien van een brede automatische deur, een multifunctioneel toilet en klapstoelen, waardoor ruimte kan

poids imposées par la réglementation européenne. La SNCB n'entend pas les modifier pour le moment.

M. Johan Verstreken (CD&V). – *Je déduis de la réponse que la Belgique est en queue du peloton européen. En France, par exemple, les utilisateurs de « scootmobiles » ont accès à de belles voitures offrant beaucoup d'espace.*

Il y a une différence entre un fauteuil roulant et un « scootmobile », ce dernier étant plus large. J'espère que le ministre indiquera à la SNCB que des règles différentes doivent s'appliquer aux fauteuils roulants et aux « scootmobiles », qui seront de plus en plus utilisés.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l'offre ferroviaire du week-end » (n° 5-3133)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Un des objectifs de plan IC/IR initial de 1984 était d'uniformiser les horaires afin de permettre aux voyageurs de planifier plus facilement leur voyage. À l'origine, il y avait peu de différence entre les horaires de la semaine et du week-end, à l'exception des heures de pointe. Au fil des ans, ce plan a été modifié à plusieurs reprises et deux horaires distincts sont apparus : un pour la semaine et un pour le week-end. Certaines gares et certaines lignes ne sont absolument pas desservies pendant le week-end tandis que pour d'autres, il y a des modifications de fréquence ou d'horaire.*

La SNCB est en train de travailler à la création d'un horaire totalement nouveau qui entrerait en vigueur à la fin de 2014. Il semble souhaitable de revoir ensemble les horaires de la semaine et ceux du week-end afin de les harmoniser davantage.

Lors de l'établissement des horaires totalement renouvelés, vise-t-on à harmoniser davantage les horaires de la semaine et ceux du week-end et envisage-t-on de prévoir à nouveau une liaison sur les lignes où il n'y en a pas le week-end, par exemple la L52 Anvers-Boom-Puurs, la L96 Mons-Quévy et la L15 Lierre-Malines ?

Le ministre pense-t-il que l'exploitation actuelle se déroule de manière optimale pendant le week-end ? Y a-t-il de nombreuses plaintes ou remarques éventuelles au sujet des horaires du week-end ?

worden vrijgemaakt voor rolstoelen.

De scootmobiel wordt door de NMBS als een rolstoel beschouwd en dient bijgevolg wat betreft gewicht en afmetingen, aan de voorwaarden voor een rolstoel te voldoen. Deze beperking in gewicht en grootte is conform de Europese richtlijnen. De NMBS denkt voorlopig niet aan een aanpassing.

De heer Johan Verstreken (CD&V). – Uit het antwoord leid ik af dat België achter is op de Europese regelgeving. Dat is anders in andere Europese landen. In Frankrijk bijvoorbeeld heeft iemand met een scootmobiel wel toegang tot mooie en ruime treinstellen.

Er is wel degelijk een verschil tussen een rolstoel en een scootmobiel. De scootmobiel is ruimer en breder. Ik hoop dat de minister de NMBS duidelijk maakt dat er verschillende regels moet komen voor de rolstoel en de scootmobiel, want steeds meer mensen zullen gebruik maken van een scootmobiel.

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over « de spoorbediening tijdens het weekend » (nr. 5-3133)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Een van de doelstellingen van het initiële IC/IR-plan van 1984 was uniformiteit creëren in de dienstverlening om het voor reizigers eenvoudiger te maken om hun reis te plannen. Oorspronkelijk was er nauwelijks een verschil tussen de dienstregelingen van de week en weekend, met uitzondering van de piekurtreinen. Doorheen de jaren werd dat plan verschillende keren aangepast, waardoor er intussen twee duidelijk te onderscheiden dienstregelingen zijn, een voor de week en een voor de weekends. Sommige stations en sommige lijnen worden tijdens de weekends helemaal niet bediend, voor andere lijnen wordt de verbinding omgelegd of gelden andere frequenties of een andere uurregeling.

Binnen de NMBS is men intussen volop bezig met de opmaak van een totaal nieuwe dienstregeling die eind 2014 zou ingaan. Het lijkt wenselijk om de dienstverlening voor de week en die voor het weekend samen te herbekijken en ze meer op elkaar af te stemmen.

Wordt er bij de opmaak van de volledig vernieuwde dienstregeling naar gestreefd om de week- en weekenddienstregeling meer op elkaar af te stemmen?

Wordt er bij de opmaak van de volledig vernieuwde dienstregeling overwogen om op lijnen waarop op dit moment tijdens het weekend geen verbinding is, zoals L52 Antwerpen-Boom-Puurs, L96 Mons-Quévy, L15 Lier-Mechelen, daar wel in te voorzien?

Is de minister van mening dat de huidige exploitatie tijdens het weekend optimaal verloopt? Zijn over de weekenddienstregeling veel voorkomende klachten of opmerkingen van reizigers of belangengroeperingen bekend?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Dans l'étude relative à la création du nouveau plan de transport, les services du week-end et de la semaine sont harmonisés autant que possible. Pour de nombreuses liaisons, les haltes et les horaires sont les mêmes durant le week-end et la semaine.*

Il était toutefois impossible de le faire pour toutes les liaisons du plan de transport. Il y a en effet moins de liaisons durant le week-end et de bonnes correspondances doivent en outre rester possibles aux carrefours ferroviaires.

Avec le cadre budgétaire établi pour le nouveau plan de transport, il est impossible d'étendre l'offre ferroviaire aux lignes qui ne sont pas desservies dans le plan existant.

Au cours de 2012, la SNCB a enregistré 4 401 réactions relatives au service du week-end. Elles portaient principalement sur les changements d'horaire à la suite de travaux d'infrastructure et sur des problèmes avec la composition des trains. Aucune plainte n'a été reçue quant à l'organisation générale du service du week-end.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *La SNCB veut harmoniser les deux horaires. C'est une bonne nouvelle. Il y a bien entendu des limites budgétaires.*

Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions spécifiques relatives à certaines lignes. Sur la ligne L15 Lierre-Malines, une ligne très fréquentée du centre du pays, le voyageur doit, durant le week-end, transiter par Anvers pour se rendre de Lierre à Malines. C'est non seulement perturbant pour les voyageurs mais cela fait aussi perdre du temps. Ce service du week-end sera-t-il revu ? J'aurais aimé obtenir une réponse complémentaire à cette question, éventuellement par écrit.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le Rhin d'acier» (n° 5-3134)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Le dossier du Rhin d'acier est ouvert depuis longtemps mais il reste encore beaucoup de flou à son sujet. Dans les communes situées sur le tracé historique, on pose régulièrement des questions.*

Pendant la discussion du nouveau plan d'investissement du groupe SNCB, le mardi 5 février, plusieurs questions ont été posées sur le deuxième désenclavement portuaire et la réactivation du Rhin d'acier. Le directeur général d'Infrabel a expliqué que, dans le dossier du deuxième désenclavement portuaire, le choix du tracé restait le plus grand obstacle.

Il a fait mention de négociations avec les Pays-Bas sur le Rhin d'acier, mais pour les autres questions, il a renvoyé au ministre compétent.

Dans le dossier du Rhin d'acier, nous pouvons distinguer deux aspects : la réouverture des liaisons transfrontalières

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *In de studie voor de opmaak van het nieuwe vervoerplan werden de weekenddienst en de weekdienst zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Tijdens het weekend zijn er heel wat verbindingen waarvan de haltes en de uurregeling niet verschillen in vergelijking met die van de weekdienst.*

Het was echter onmogelijk om dat voor alle verbindingen uit het vervoerplan te doen. Er zijn immers minder verbindingen tijdens het weekend en bovendien moeten er in de spoorwegknooppunten ook goede aansluitingen mogelijk blijven.

Met het budgettair kader dat is vastgesteld voor het nieuwe vervoerplan, is het onmogelijk om het spoorwegaanbod uit te breiden tot lijnen die in het bestaande plan niet worden bediend.

Over heel 2012 heeft de NMBS 4401 reacties opgetekend over de weekenddienst. De reacties hadden voornamelijk betrekking op gewijzigde dienstregelingen naar aanleiding van infrastructuurwerken en problemen met de samenstelling van de treinen. Over de algemene organisatie van de weekenddienst zijn geen klachten ontvangen.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *Het goede nieuws is dat de NMBS beide dienstregelingen op elkaar wil afstemmen. Uiteraard zijn er budgettaire beperkingen.*

Ik heb geen antwoord gekregen op enkele van mijn specifieke vragen over bepaalde lijnen. Op de lijn L15 Lier-Mechelen, een druk bezette lijn in het centrum van het land, moet de reiziger tijdens het weekend via Antwerpen van Lier naar Mechelen. Dat is niet alleen verwarrend voor de reizigers, maar ook tijdrovend. Zal die weekenddienst worden herbekeken? Ik had graag een bijkomend antwoord op die vraag, eventueel schriftelijk.

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de IJzeren Rijn» (nr. 5-3134)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *Het dossier van de IJzeren Rijn loopt al heel lang, maar er bestaat nog altijd weinig duidelijkheid over. In de gemeenten die op het historische tracé liggen, worden daarover geregeld vragen gesteld.*

Tijdens de bespreking van het nieuwe investeringsplan van de NMBS-groep op dinsdag 5 februari werden enkele vragen gesteld over de tweede havenontsluiting en de reactivering van de IJzeren Rijn. De CEO van Infrabel verduidelijkte dat in het dossier van de tweede havenontsluiting de tracékeuze nog steeds de grootste hinderpaal is. De onderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn werden vermeld, maar voor verdere vragen verwees de CEO door naar de bevoegde minister.

In het dossier van de IJzeren Rijn kunnen twee aspecten

avec la Ruhr, pour laquelle les négociations avec les Pays-Bas sont évidemment décisives, et les travaux d'amélioration de l'actuelle liaison très utilisée entre Lierre et Mol, et les mesures afférentes. Cette ligne traverse en effet les centres de Lierre, Nijlen, Geel et Mol et est actuellement réellement surchargée, parce qu'il subsiste des passages à niveau sur l'ensemble de ce trajet.

Pour les travaux d'amélioration sur ce trajet, il n'est toutefois pas nécessaire d'avoir une concertation avec les Pays-Bas.

Quelle a été l'évolution l'an dernier des négociations sur la réactivation du Rhin d'acier ? Quel est l'état actuel de la situation ?

Quelles démarches ont-elles été effectuées l'an dernier pour les travaux d'amélioration, et les mesures y afférentes, sur la ligne actuelle de Lierre-Mol ? Y a-t-il eu une concertation avec les communes alentour ?

Quelles initiatives seront-elles prises cette année tant pour ce qui concerne la réactivation du Rhin d'acier que pour l'amélioration des passages à niveau sur l'actuelle ligne Lierre-Mol ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Il y a un projet de protocole de convention sur lequel les Pays-Bas et la Belgique se sont en grande mesure accordés. Certains points sont encore en discussion, entre autres la TVA et la planification des procédures. Le projet sera porté à la connaissance du conseil des ministres avant l'été.*

Dans la période 2007-2008, Infrabel s'est rendu dans toutes les communes situées sur le trajet belge du Rhin d'acier et a été associé à l'étude de l'Intercommunale de développement de la Campine commandée par les communes en 2009. De cette manière, tant Infrabel que les autorités ont une vision des mesures d'adoucissement souhaitées par les différentes communes et de leur faisabilité. L'an dernier, les travaux en cours sur la ligne actuelle Lierre-Mol se sont poursuivis. L'exécution de ces travaux ne dépend pas de la décision sur la réactivation du Rhin d'acier.

En 2013, les travaux d'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol seront poursuivis, ce qui aura pour effet une amélioration de la qualité et un meilleur service aux voyageurs. La suppression d'un passage à niveau se fera toujours en concertation étroite avec les administrations locales concernées.

Sitôt que mon collègue de la Mobilité et moi-même recevrons le feu vert du conseil des ministres pour poursuivre les négociations, nous reprendrons la concertation avec les Pays-Bas.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Je connais l'étude de l'Intercommunale de développement de la Campine. Le ministre répond qu'entre-temps les travaux se poursuivent. Ces travaux concernent, pour ce que j'en sais, l'électrification quoique l'étude en question soit surtout focalisée sur les mesures de réduction du bruit et sur les passages à niveau qui créent des problèmes particulièrement nombreux dans les centres de village. Dans le plan d'investissement d'Infrabel on ne trouve rien de tout cela. Il*

worden onderscheiden: de heropening van de grensoverschrijdende verbindingen met het Ruhrgebied, waarvoor inderdaad de onderhandelingen met Nederland doorslaggevend zijn, en de verbeteringswerken en begeleidende maatregelen op de nu al zeer drukke verbinding tussen Lier en Mol. Die lijn doorkruist immers de centra van Lier, Nijlen, Herentals, Geel en Mol en zorgt daar nu reeds voor een reële overlast, omdat op het gehele traject nog overwegen te vinden zijn. Voor verbeteringswerken op dit tracé is uiteraard geen overleg met Nederland noodzakelijk.

Welke evoluties vonden het afgelopen jaar plaats in de onderhandelingen over de reactivering van de IJzeren Rijn? Wat is de huidige stand van zaken?

Welke stappen zijn er het afgelopen jaar gedaan voor de verbeteringswerken en begeleidende maatregelen op de bestaande lijn Lier-Mol? Is er overleg geweest met de omliggende gemeentes?

Welke initiatieven zullen er dit jaar worden genomen, zowel met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn als inzake de verbetering van de overwegen op de bestaande lijn Lier-Mol?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Er is een ontwerp van memorandum van overeenstemming waarover Nederland en België het in grote mate eens zijn. Een aantal punten, waaronder de btw en de procedureplanning, worden nog besproken. Het ontwerp zal voor de zomer ter kennisname aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Infrabel heeft in de periode 2007-2008 alle gemeenten langs het Belgisch traject van de IJzeren Rijn bezocht en was ook betrokken bij de door de gemeenten in november 2009 gevraagde studie van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen. Op die manier hebben zowel Infrabel als de overheid een beeld van de door de verschillende gemeenten gewenste mitigerende maatregelen en de haalbaarheid ervan. Het voorbije jaar werden de lopende werken op de bestaande lijn Lier-Mol voortgezet. De uitvoering van die werken hangt niet af van de beslissing over een reactivering van de IJzeren Rijn.

In 2013 zullen de elektrificatiewerken op de spoorlijn 15 tussen Herentals en Mol worden voortgezet, wat zal leiden tot een kwaliteitsverbetering op die spoorlijn en dus ook tot een betere dienstverlening aan de treinreizigers. Een afschaffing van een overweg zal altijd gebeuren in nauw overleg met de betrokken lokale besturen.

Zodra mijn collega bevoegd voor Mobiliteit en ikzelf groen licht krijgen van de Ministerraad om verder te onderhandelen, zal het overleg met Nederland worden hernomen.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Ik ken de studie van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen over de mitigerende maatregelen. De minister antwoordt dat er ondertussen wordt voortgewerkt. Die werken betreffen voor zover ik weet de elektrificatie, maar in de genoemde studie wordt vooral gefocust op de overwegen, die in de dorpskernen voor bijzonder veel problemen zorgen, en op de geluidsmilderende maatregelen. In het investeringsplan van Infrabel staat daarover niets. Er is dus nog werk aan de

reste donc du pain sur la planche. Peut-être est-il indiqué de refaire le tour des communes comme ce fut fait il y a quatre ans. Le ministre peut-il faire cette proposition à Infrabel ?

**Demande d'explications de
Mme Martine Taelman au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes sur «la localisation de la voiture
appropriée dans le convoi» (n° 5-3135)**

Mme Martine Taelman (Open Vld). – Les Chemins de fer néerlandais testent pour l'instant sur le parcours de Roosendaal à Zwolle une application pour smartphone permettant aux voyageurs de savoir où se trouvent des places libres dans le train. Les voitures de première classe et les équipements pour handicapés et pour les cyclistes peuvent être également localisés grâce à cette application avant que le train n'entre en gare.

Pareil système peut éviter de nombreux inconvénients lorsque les trains sont longs, tant pour les voyageurs en première classe, les handicapés et les cyclistes, qui peuvent repérer rapidement la voiture adéquate que les voyageurs ordinaires qui peuvent ainsi utiliser chaque place disponible.

J'aimerais connaître les mesures prises par la SNCB pour répartir de manière optimale le flot de voyageurs entre les voitures. Un système électronique pourrait-il être envisageable sur le réseau de la SNCB ? Y a-t-il des exemples d'autres réseaux de chemin de fer où de telles solutions sont disponibles ?

Quelles sont les mesures qu'envisage la SNCB pour diriger les handicapés, les cyclistes et les voyageurs de première classe aussi aisément que possible vers la bonne voiture ? Un système électronique pourrait-il aussi être installé sur le réseau de la SNCB ? Y a-t-il des exemples d'autres réseaux de chemin de fer qui le font déjà ? Serait-il utile de répéter les tests néerlandais en Belgique ? Ce système nécessiterait-il de lourds investissements dans l'infrastructure des gares et le matériel roulant ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Pour orienter au mieux les voyageurs, la SNCB, comme tous les opérateurs ferroviaires, utilise la signalisation indiquant les voitures et les classes, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des voitures. Certains réseaux ferroviaires recourent en outre à une division des quais en secteurs pour renseigner la position des voitures par des panneaux d'information et des annonces sur les quais. C'est surtout important pour les trains où des places peuvent être réservées, généralement pour le trafic international.

La signalisation est complétée d'annonces sur les quais et dans les trains expliquant la composition des trains. L'accompagnateur de train est chargé de faire savoir où des places sont encore disponibles, en indiquant le numéro de la voiture. Ce dernier est indiqué au-dessus des portes de la voiture. Les trains assurant des liaisons sur une longue distance sont équipés d'un système électronique indiquant les places libres. Ce système est lié à une réservation obligatoire.

winkel. Misschien is het aangewezen de gemeenten die vier jaar geleden werden bezocht, opnieuw te bezoeken. Kan de minister dat voorstellen aan Infrabel?

**Vraag om uitleg van
mevrouw Martine Taelman aan de minister
van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden over «het vinden van het
juiste treinrijtuig» (nr. 5-3135)**

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – De Nederlandse Spoorwegen testen op dit moment op het traject Roosendaal-Zwolle een systeem waarbij reizigers via een applicatie op hun smartphone kunnen zien waar er vrije zitplaatsen in de trein te vinden zijn. Ook de locatie van eersteklasrijtuigen en voorzieningen voor gehandicapten en fietsen kunnen via deze app worden gevonden, voordat de trein aankomt in het station.

Een dergelijk systeem kan bij lange treinen veel ongemakken voorkomen, zowel voor eersteklasreizigers, gehandicapten en mensen met fietsen, die snel het geschikte rijtuig kunnen vinden, als voor gewone reizigers, die elke beschikbare zitplaats kunnen benutten.

Graag had ik vernomen in welke maatregelen de NMBS voorziet om de reizigersdrukke optimaal te verspreiden over de rijtuigen. Zou een elektronisch systeem ook op het NMBS-net kunnen worden ingevoerd? Zijn er voorbeelden van andere spoornetten waar er dergelijke oplossingen voorhanden zijn?

Welke maatregelen plant de NMBS om gehandicapten, fietsers en eersteklasreizigers zo vlot mogelijk naar het juiste rijtuig te begeleiden? Zou een elektronisch systeem ook op het NMBS-net kunnen worden ingevoerd? Zijn er voorbeelden van andere spoornetten die dit al doen? Lijkt het nuttig om het Nederlandse experiment ook in België uit te testen? Zijn hiervoor zware investeringen aan de stationsinfrastructuur en het rollend materieel noodzakelijk?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Om de reizigersstromen beter te kunnen sturen, vermeldt de NMBS dat ze, zoals alle spoorwegoperatoren, met signalisatie werkt voor het aanduiden van de rijtuigen en de rijtuigklas, dit zowel aan de binnen- als aan de buitenkant van de rijtuigen. Daarnaast gebruiken vele spoorwegnetten ook een indeling van de perrons in sectoren om de positie van de rijtuigen mee te delen via infoborden en omroepen op de perrons. Dit is vooral van belang voor treinen waarin plaatsen kunnen worden gereserveerd, meestal in het internationaal verkeer.

De signalisatie wordt aangevuld met omroepen op het perron met betrekking tot de treinsamenstelling en in de treinen. De treinbegeleider heeft als opdracht in de trein om te roepen in welke rijtuigen nog plaatsen vrij zijn en waar die zich bevinden. Elk rijtuig heeft een rijtuignummer dat wordt meegedeeld boven de deuren van het rijtuig. Een elektronisch systeem voor het aanduiden van al dan niet vrije plaatsen

La SNCB signale que la solution proposée, qui est expérimentée par les Chemins de fer néerlandais (NS) entre Roosendaal et Zwolle, n'est accessible qu'aux détenteurs d'un smartphone. Il ne s'adresse donc qu'à un segment limité de voyageurs et a un coût élevé (2 millions d'euros). Les avantages du système restent à démontrer.

Jusqu'à présent, la SNCB offre un accompagnement personnel aux personnes en chaise roulante et veille à une signalisation et à des annonces sur les quais et dans les trains. Dans la nouvelle structure, la SNCB sera la seule responsable de la communication aux voyageurs. Elle disposera alors de tous les éléments nécessaires pour développer et améliorer la diffusion d'informations utiles.

L'utilité d'une application comme celle des NS doit être étudiée par la SNCB. Cette analyse devra tenir compte du coût. L'adaptation du matériel, entre autres l'installation d'internet et de lecteurs infrarouge dans les voitures, de systèmes TI et d'applications client, nécessite en effet de gros investissements. Les travaux d'adaptation rendraient en outre certains trains indisponibles pendant un certain temps.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Je prends parfois le train mais je n'ai jamais remarqué la signalisation sur les voitures. J'y prêterai désormais attention.*

Je suis consciente qu'il s'agit d'un investissement important mais il faut faire preuve de créativité dans la recherche de solutions. Le train Ostende-Eupen, par exemple, est extrêmement long et ne compte qu'une seule voiture pouvant accueillir les vélos. Il faut être sportif pour trouver et rejoindre cette voiture. J'insiste donc pour que les moyens abordables budgétairement soient mis en œuvre.

Demande d'explications de Mme Helga Stevens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le service Securail» (n° 5-2584)

Mme Helga Stevens (N-VA). – *Lorsque j'ai déposé ma question, on trouvait dans les gares de la SNCB des affiches indiquant que les voyageurs pouvaient appeler directement et gratuitement Securail au numéro 800 s'ils remarquaient quelque chose de suspect ou un incident.*

À la gare de Gand, des brochures ont été distribuées par d'aimables agents de Securail en uniforme. Je leur ai demandé comment les personnes sourdes, qui peuvent envoyer un SMS mais pas appeler, pouvaient joindre Securail. Ils n'ont pu me répondre mais ont promis d'étudier la question en interne. Je leur ai remis ma carte de visite mais n'ai hélas encore reçu aucune réaction. Ces personnes ont

bestaat in langeafstandsverbindingen en is gekoppeld aan verplichte plaatsreservering.

De NMBS meldt dat de voorgestelde oplossing, waarvoor de NS een proefproject heeft lopen tussen Roosendaal en Zwolle, enkel toegankelijk is voor de bezitters van een smartphone. Het gelimiteerde studieproject van de NS richt zich tot een beperkt reizigerssegment en heeft een aanzienlijke kostprijs, namelijk 2 miljoen euro. De voordelen dienen nog te worden aangetoond.

De NMBS voorziet tot nu toe in een persoonlijke begeleiding van rolstoelgebruikers en in signalisatie en omroepen op het perron en in de treinen. In het kader van de nieuwe structuur die binnenkort wordt opgericht, zal de NMBS de enige verantwoordelijke zijn voor de communicatie aan de reizigers. De NMBS zal zo over alle elementen beschikken om de verspreiding van nuttige informatie te ontwikkelen en te verbeteren.

Het nut van een toepassing zoals die van de NS moet door de NMBS worden onderzocht. Daarbij moet onder meer rekening worden gehouden met de kostprijs ervan. Er zijn immers zware investeringen nodig om het materieel aan te passen, onder meer de installatie van internet en infraroodlezers in de rijtuigen, IT-systemen en klantapplicaties. De aanpassingswerkzaamheden zouden tevens impliceren dat er tijdelijk minder treinen beschikbaar zouden zijn.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *Ik moet mij verontschuldigen, ik maak namelijk af en toe gebruik van de trein, maar heb nog nooit de signalisatie van de rijtuigen opgemerkt. Ik zal daar voortaan op letten.*

Ik heb er begrip voor dat het om een aanzienlijke investering gaat, maar men moet creatief naar oplossingen blijven zoeken. De trein Oostende-Eupen bijvoorbeeld is een halve kilometer lang, maar heeft slechts één rijtuig ter beschikking voor reizigers met een fiets. Wie dat rijtuig bij aankomst van de trein wil vinden, moet al bijna een sporter zijn. Daarom dring ik erop aan dat de middelen die budgettair haalbaar zijn, worden toegepast.

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de dienst Securail» (nr. 5-2584)

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – *Toen ik mijn vraag indiende – dat is intussen al enige tijd geleden – hingen er in de NMBS-stations affiches die aankondigden dat treinreizigers de dienst Securail rechtstreeks en gratis kunnen bereiken op het 800-nummer ingeval ze iets verdachts zien of een incident meemaken.*

In het station van Gent werden folders uitgedeeld door vriendelijke mensen in uniform van Securail. Ik vroeg hen hoe dove mensen, die wel een sms kunnen sturen, maar niet kunnen bellen, Securail kunnen bereiken. Ze moesten me het antwoord schuldig blijven, maar ze beloofden mijn opmerking ter harte te nemen en de kwestie intern te

pourtant été très serviables. Offrir aux voyageurs la possibilité de joindre rapidement et gratuitement Securail me paraît du reste une bonne idée.

Comment les voyageurs atteints de surdité peuvent-ils contacter Securail ? Le ministre a-t-il déjà des propositions à ce sujet et, si oui, comment compte-t-il communiquer à ce sujet avec ce groupe cible ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le Security Operations Center du Holding SNCB a été créé en 2008 et reçoit à ce jour plus 80 000 appels urgents par an. Ceux-ci proviennent tant de travailleurs de la SNCB que de tiers.*

Pour pouvoir répondre à tous ces appels, le Corporate Security Service travaille actuellement à une modernisation de la technologie du centre d'appel.   cette occasion on a examiné également la possibilité d'atteindre ce service par SMS ou par une application sur smartphone. Dans le cadre des meilleurs pratiques, on prendra aussi contact avec les services de police et de secours qui utilisent déjà un système de ce type.

Mme Helga Stevens (N-VA). – *Je remercie le ministre pour sa réponse, mais je n'ai pas entendu grand-chose de concret. J'espère que la modernisation de l'accès à Securail portera rapidement ses fruits. Comme la police a le même problème, j'écouterai attentivement ce que dira la ministre de l'Intérieur. Il y a bien un concept de SMS d'urgence, mais le dossier est au point mort depuis déjà quelques années.*

En Flandre, on teste un système d'interprètes à distance, mais ce service ne communique malheureusement qu'en néerlandais et n'est donc pas accessible aux francophones. J'espère dans quelques années nous pourrions disposer d'un service d'interprètes à distance accessible de partout en Belgique et disponible aussi pour les francophones. De cette façon les sourds pourraient s'adresser directement aux services de secours comme Securail.

(La séance est levée à 16 h 25.)

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 « la disparition du train international vers les Pays-Bas » (n  5-2719) (QE 5-8405)
- Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le caractère opérationnel du Fyra » (n  5-2946) (QE 5-8406)

onderzoeken. Ik heb hen mijn naamkaartje gegeven, maar helaas heb ik van hen nog altijd geen reactie ontvangen. Nochtans benadruk ik dat deze mensen heel behulpzaam waren. Ik vind het overigens een heel goed initiatief dat treinreizigers Securail snel en gratis kunnen bereiken.

Hoe kunnen dove treinreizigers Securail bereiken? Heeft de minister daarover nagedacht? Heeft hij daar al voorstellen voor en zo ja, hoe denkt hij daarover met deze doelgroep te communiceren?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Het Security Operations Center van de NMBS-Holding werd in 2008 opgericht en ontvangt vandaag de dag meer dan 80 000 noodoproepen per jaar. Die komen zowel van NMBS-werknemers als van derden.

Om al die oproepen aan te kunnen, werkt de Corporate Security Service momenteel aan een modernisering van de huidige meldkamertechnologie. Daarbij wordt ook de mogelijkheid onderzocht om via sms of via een smartphoneapplicatie het Security Operations Center te bereiken. In het kader van best practices zal hierbij ook contact worden opgenomen met politie- en hulpdiensten die een dergelijk systeem al gebruiken.

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – Ik dank de minister voor zijn antwoord, maar heel veel concrete zaken heb ik niet gehoord. Ik hoop dat de modernisering van de bereikbaarheid van Securail snel resultaten zal opleveren. Omdat de politie met precies hetzelfde probleem kampt, zal ik mijn oor te luisteren leggen bij de minister die daarvoor bevoegd is. Er bestaat wel het concept van een nood-sms, maar dat dossier sleept ook al een aantal jaren aan.

In Vlaanderen is men een systeem met afstandstolken aan het uittesten, maar helaas communiceert die dienst uitsluitend in het Nederlands en is die dus niet toegankelijk voor Franstaligen. Ik hoop dat we over enkele jaren kunnen beschikken over een afstandstolkendienst die in heel België bereikbaar is en ook voor Franstaligen openstaat. Daarmee zouden doven dan toch bij nooddiensten zoals Securail terechtkunnen.

(De vergadering wordt gesloten om 16.25 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 “het wegvallen van de internationale trein naar Nederland” (nr. 5-2719) (SV 5-8405)
- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de operationaliteit van de Fyra” (nr. 5-2946) (SV 5-8406)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l'avenir des liaisons ferroviaires avec les Pays-Bas » (n° 5-3219) (QE 5-8407)– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le nombre record de plaintes relatives aux services de bpost » (n° 5-2843) (QE 5-8408)– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les conséquences d'une fuite de données à la Société nationale des chemins de fer belges » (n° 5-2885) (QE 5-8409)– 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 causés par les aiguillages ferroviaires » (n° 5-2891) (QE 5-8410) | <ul style="list-style-type: none">– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de toekomst van de treinverbindingen met Nederland” (nr. 5-3219) (SV 5-8407)– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het recordaantal klachten over de dienstverlening van bpost” (nr. 5-2843) (SV 5-8408)– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de gevolgen van een datalek bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” (nr. 5-2885) (SV 5-8409)– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de problemen met spoorwegwissels” (nr. 5-2891) (SV 5-8410) |
|--|--|