

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

du

LUNDI 15 JANVIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 JANUARI 2007

Namiddag

La séance est ouverte à 14 h 21 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les données relatives aux retards des trains" (n° 13279)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le secrétaire d'État a répondu à une de mes questions écrites que les retards des trains n'étaient mesurés qu'à l'arrivée au terminus et non dans les gares intermédiaires. Le 26 juin 2006, j'ai posé une question relative au régime de compensation des retards appliqué par la SNCB. Le secrétaire d'État a répondu à cette occasion que les retards étaient toujours enregistrés à l'arrivée du train dans la gare où descend le client et que ces mesures étaient de plus en plus souvent réalisées par voie électronique. Ces deux réponses ne sont-elles pas contradictoires ?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une comparaison entre les deux réponses peut effectivement engendrer la confusion.

Il existe en fait deux systèmes différents permettant de mesurer les retards. Infrabel les mesure au moyen d'un premier système pour obtenir une image générale de la régularité du trafic ferroviaire. Ces données sont utilisées pour établir les données relatives à la ponctualité d'Infrabel. Ce système n'enregistre que les retards d'un train à l'arrivée à la gare de destination, à l'exception des trains qui empruntent la liaison Nord-Midi à Bruxelles, pour lesquels le retard est également enregistré dans la première gare à Bruxelles. Ces données relatives à la ponctualité seront examinées le 29 janvier au sein de cette commission.

Le deuxième système est utilisé pour le calcul des indemnités compensatoires pour les retards des trains, conformément à l'article 47 du contrat de gestion. Tous les retards sont mesurés dans les gares de destination des clients. Infrabel mesure les retards en temps réel et transmet ces données, par la voie électronique notamment, à la SNCB qui peut les utiliser dans le cadre du régime de compensations pour les clients. Ces données ne sont pas insérées dans des statistiques générales.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : D'après les chiffres de régularité de la SNCB, 90 à 95 % des trains circuleraient sans retard. C'est peu plausible, car les statistiques se fondent sur un seul élément, à savoir le retard à la gare terminus. La réponse du ministre révèle à présent que tout retard est effectivement enregistré dans l'optique du régime de compensations. Je regrette qu'il ne soit pas tenu compte de ces données dans les statistiques et lors de l'élaboration des horaires.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les problèmes futurs en ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontalier avec les Pays-Bas" (n° 13282)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Par le passé, presque tout le matériel de la SNCB pouvait desservir, sans pratiquement devoir subir d'aménagements, les gares frontalières néerlandaises de Roosendaal et de Maastricht. Ce n'est plus le cas pour le nouveau matériel qui ne fonctionne pas avec les caténaires néerlandaises. Les locomotives de la série 13 n'ont pas encore été testées aux Pays-Bas et il n'a pas été vérifié si les voitures à double étage peuvent y circuler. Dans la négative, seul du matériel ancien pourrait être utilisé pour le trafic transfrontalier, ce qui serait intenable.

La SNCB a-t-elle tenu compte, lors de la commande de nouveau matériel, du trafic transfrontalier avec les Pays-Bas ? Quel type de voitures sera utilisé sur la liaison Maastricht-Liège-Bruxelles ? Les trains à deux étages pourront-ils à l'avenir servir sur les trajets transfrontaliers et les locomotives de la série 13 seront-elles testées aux Pays-Bas ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les voitures et les locomotives utilisées sur le trajet Maastricht-Liège-Bruxelles sont homologuées pour le trajet aux Pays-Bas

Les motrices à quatre éléments ainsi que les sprinters sont admis aux Pays-Bas. Il en va de même pour les locomotives T11 et les voitures RIC de la SNCB.

La SNCB a l'intention, en collaboration avec les chemins de fer néerlandais, d'acquérir du matériel supplémentaire pour la liaison Bruxelles-Amsterdam.

Les voitures M6 ne sont utilisées que sur les lignes intérieures, pour faire face à l'affluence sur les liaisons chargées. Ce n'est provisoirement pas nécessaire sur les liaisons transfrontalières.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Servais Verherstraeten** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires à destination de la ville de Turnhout et au départ de celle-ci" (n° 13290)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le mécontentement des usagers du rail en Campine" (n° 13585)

- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les déficiences au niveau des liaisons ferroviaires avec la Campine" (n° 13586)

03.01 Servais Verherstraeten (CD&V) : La réalisation d'une liaison directe Turnhout-Anvers requiert un dédoublement de la voie à Tielen. Or, ce projet traîne déjà depuis des années. On avance actuellement le mois de juin 2007 comme date d'achèvement.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? La mise en place d'une liaison directe entre Turnhout et Anvers est-elle réalisable d'ici au mois de juin ? Quelles sont les raisons du retard de ce dossier ?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Lors de l'instauration des nouveaux horaires, la liaison Turnhout-Manage a été scindée en deux. Le train venant de Turnhout est désormais limité à Bruxelles-Midi. On n'enregistre cependant guère d'améliorations sur le plan de la ponctualité. La capacité a été augmentée, mais le confort laisserait encore à désirer en raison de l'utilisation d'anciennes voitures à double étage au lieu des nouvelles voitures M6. Après vérification, il apparaît cependant que ces informations ne sont pas tout à fait exactes.

Il a toujours été dit que les retards étaient provoqués par les problèmes rencontrés sur le tronçon entre Bruxelles et Manage mais, même après la scission de ce tronçon, la ponctualité laisse à désirer.

Pour la liaison Neerpelt-Lierre-Berchem, les nouveaux horaires constituent un progrès important. Les voyageurs à destination de Bruxelles doivent à présent prendre leur correspondance à Berchem, mais la perte de temps ainsi occasionnée est considérable et inacceptable.

Pourquoi la Campine, qui a toujours été traitée en parent pauvre par la SNCB, est-elle une fois de plus lésée par les nouveaux horaires ? Ceux-ci seront-ils adaptés au moment de l'achèvement des travaux à la gare d'Anvers-Central ? Quand le matériel vétuste utilisé sur ces lignes sera-t-il remplacé ?

03.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les lignes vers la Campine sont négligées depuis des années déjà. Les voyageurs doivent se contenter des déchets d'autres liaisons ; il y a des retards et les correspondances ne sont, par ailleurs, pas optimales. Les problèmes sont d'une gravité telle que les voyageurs ont créé un site internet pour faire part de leurs doléances. Dans l'intervalle, des améliorations ont certes été apportées mais beaucoup trop tardivement.

La scission de la ligne Turnhout-Manage devait être bénéfique, mais les retards n'y sont toujours pas résorbés.

Pourquoi n'affecte-t-on jamais de nouveau matériel aux liaisons ferroviaires vers la Campine ? Pourquoi l'entretien laisse-t-il tant à désirer ? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises pour remédier aux problèmes évoqués sur le site internet ?

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB affecte bel et bien du matériel récent aux liaisons vers la Campine. Les voitures à double étage ne circulent cependant qu'aux heures de pointe. À d'autres heures, leur occupation serait trop faible. Par ailleurs, lors de l'affectation de nouveau matériel, il est également vérifié s'il est possible d'en assurer la révision sous garantie dans les environs.

L'entretien doit garantir une sécurité et une fiabilité optimales mais une panne peut toujours se produire.

L'horaire sera amélioré pour les voyageurs de Turnhout et de Neerpelt lorsque les travaux du croisement ferroviaire de Tielen auront été menés à bonne fin. Le retard est dû à la délivrance tardive du permis de bâtir. J'ai demandé à Infrabel un rapport circonstancié sur ce retard et sur les possibilités de faire accélérer les travaux. En outre, l'achèvement des travaux à Anvers-Central permettra un horaire plus favorable.

La SNCB a pris des mesures pour tenir compte, avec le nouvel horaire, des plaintes des voyageurs qui empruntent la liaison Turnhout-Manage. Des voitures à deux étages ont été mises en service aux heures de pointe. La SNCB admet que l'amélioration escomptée n'a pas été observée les premiers jours. Elle s'efforce d'encore apporter les correctifs nécessaires, dans l'espoir que la ponctualité sera plus grande dans les prochains mois

03.05 Servais Verherstraeten (CD&V) : Cette réponse est de nature à m'inquiéter parce que le secrétaire d'État a omis de dire certaines choses. Surtout, il n'a pas avancé de dates à propos de Tielen et d'Anvers-Central.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je rejoins la position de mon collègue.

03.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Cette réponse est en effet inquiétante. Le gouvernement déclare depuis des années que la population doit utiliser les transports en public, mais il n'investit pas, surtout en Campine. On risque de perdre les voyageurs potentiels.

03.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai demandé à Infrabel un rapport circonstancié sur le retard accumulé dans ces travaux. Je recevrai sans doute ce rapport dans les prochains jours ou dans les semaines à venir. Comme je l'ai déjà précisé précédemment en commission, les travaux seraient achevés en juin 2007. Je ne dispose d'aucune information faisant état d'une modification de cette date.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les perspectives d'avenir de la gare 'Noorderkempen'" (n° 13291)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ma question s'inspire d'une question précédemment posée par Mme Inga Verhaert à propos de l'investissement en personnel à la gare Noorderkempen. Entre-temps, Mme Verhaert a déjà fait une série de déclarations à ce sujet en tant que députée permanente de la province d'Anvers. Ainsi, elle a exprimé sa déception, entre autres, à propos de l'offre de trains de la SNCB à partir du 1^{er} juin 2007, à savoir un train à l'heure et par direction. Ses propos montrent qu'il existe dans la région, au-delà des partis, une demande en faveur d'une véritable offre minimum. Le ministre est-il encore disposé à fournir des efforts en la matière ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Il n'y a pas lieu de douter de mes efforts. Cependant, je ne dispose pas encore des informations complémentaires depuis que les questions orales m'ont été posées, le 16 juin 2006.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je devrai donc décevoir la députée permanente.

L'incident est clos.

05 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le congé politique pour les agents de La Poste" (n° 13307)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit) : En ce qui concerne le congé politique, ni la loi du 18 septembre 1986 relative aux agents de la fonction publique, ni la loi du 23 mars 2001 relative au secteur privé ne sont applicables aux travailleurs de La Poste, comme celle-ci l'a indiqué dans une circulaire de décembre 2000. Les agents de La Poste qui souhaitent un congé politique doivent prendre un congé ordinaire. Le secrétaire d'État juge-t-il normale l'absence de toute réglementation adéquate à La Poste en ce qui concerne le congé politique ? Envisage-t-il des mesures ?

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : La réglementation instaurée au 1^{er} janvier 2001 reste d'application. Il existe deux régimes de congé politique au sein de La Poste. Le droit facultatif au congé politique est limité à trois jours maximum par mois et destiné aux bourgmestres et échevins des communes comptant jusqu'à 50.000 habitants et à tous les membres du conseil communal, quel que soit le nombre d'habitants de la commune. Le congé politique obligatoire est destiné aux bourgmestres et échevins des communes de plus de 50.000 habitants et aux parlementaires. Les périodes de congé politique ne sont pas rémunérées mais néanmoins considérées comme des périodes d'activité de service. Cette mesure a été instaurée par le biais d'une modification d'application avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2001.

L'application à La Poste de la réglementation applicable au secteur privé ou à la fonction publique fédérale ne va pas de soi, pas plus qu'une initiative de ma part. La loi du 21 mars 1991 s'applique à l'entreprise publique autonome La Poste qui doit arrêter elle-même, en concertation avec les partenaires sociaux, son statut administratif et pécuniaire, ce qu'elle a fait.

05.03 David Geerts (sp.a-spirit) : Nous examinerons ce dossier avec les délégués syndicaux.

L'incident est clos.

06 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'implantation de la gare SNCB à proximité de 'Brussels South Charleroi Airport'" (n° 13341)

06.01 Éric Massin (PS) : En juin, vous m'aviez indiqué que les dernières études menées par Infrabel portaient sur la construction d'une gare en cul-de-sac au nord de l'autoroute de Wallonie, raccordée sur la ligne 140 Charleroi-Ottignies. Une nouvelle étude dont les résultats auraient dû être publiés le 15 novembre privilégierait une implantation au sud des autoroutes. Quelles sont les indications nouvelles qui ressortent de cette étude ?

Envisage-t-on de construire une gare souterraine ? Quels sont les délais prévus pour la concrétisation du chantier ? Dans l'hypothèse de l'implantation au sud, je suppose que la gare se raccrocherait à la ligne 124, Charleroi-Bruxelles, plutôt qu'à la ligne 140. S'agit-il d'une volonté de s'intégrer dans la stratégie de

développement de l'axe Charleroi-Mons-Lille-Paris ?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Depuis le mois de juin, Infrabel a mené une concertation avec la SNCB pour vérifier que le schéma des infrastructures retenu jusque-là pour le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Gosselies correspondait bien à l'évolution des besoins de l'opérateur. À la suite de cette concertation, Infrabel a en effet développé des nouvelles études qui font actuellement l'objet d'un examen avec la Région wallonne. Plusieurs options restent ouvertes et je ne suis pas en mesure de prendre position sur les questions spécifiques que vous soulevez.

06.03 Éric Massin (PS) : À force de se dire que plusieurs options sont sur la table et d'attendre de connaître les desiderata de la SNCB, les terrains initialement disponibles ne le seront plus, et la gare ne sera jamais mise en chantier. Or, la SNCB est demandeuse, vu la constante augmentation du nombre de voyageurs qui fréquentent l'aéroport et dont la moitié vient de Flandre.

Je peux comprendre l'existence de plusieurs options mais, en principe, les résultats de l'étude auraient dû être publiés le 15 novembre. En fonction de ces résultats, une décision aurait dû intervenir. Je ne peux qu'attirer votre attention sur ce sujet et vous demander de bien vouloir rappeler à la SNCB que des options fondamentales doivent être prises et qu'il serait malheureux de traîner car cela risque d'alourdir les coûts à sa charge.

L'incident est clos.

07 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'évolution du marché pour l'achat des rames RER" (n° 13342)

07.01 Éric Massin (PS) : Vous indiquez, avant la trêve estivale, qu'aucune décision n'avait été prise quant au matériel roulant à commander pour les rames RER mais que les cahiers des charges adaptés sortiraient courant 2006. L'enjeu est fondamental en termes économiques mais aussi pour la SNCB, qui doit pouvoir offrir du matériel adapté aux voyageurs, et pour l'atelier de traction de Charleroi, puisqu'il entrerait dans les intentions de la SNCB d'y entretenir les rames.

Disposez-vous d'un échéancier relatif à la passation du marché ? Les cahiers des charges sont-ils aujourd'hui plus précis ? Dispose-t-on de données plus précises quant au nombre de rames à acquérir ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le dossier de l'achat de nouvelles rames RER est en pleine évolution. La SNCB a présenté un rapport complet sur le matériel à acquérir, sur la base duquel j'ai développé une solution concrète qui a été approuvée par le gouvernement le 21 décembre 2006.

La SNCB pourra commander 95 rames auto-motrices électriques représentant environ 17.000 places supplémentaires, qui seront entièrement affectées au RER. Le gouvernement s'est engagé à prendre en charge le financement de ces rames. Le cahier des charges est en cours de finalisation. La commande pourrait intervenir en juin 2007 et les rames pourraient entrer en service en 2010.

07.03 Éric Massin (PS) : Nous vérifierons que le cahier des charges suit son cours.

L'incident est clos.

08 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les aménagements prévus à la gare de triage de Monceau" (n° 13343)

08.01 Éric Massin (PS) : Le développement de la gare de formation de Monceau-sur-Sambre, gare relativement importante dans le transit de marchandises, a fait l'objet de plusieurs questions de ma part.

Monceau s'imposait comme l'une des deux grandes gares de triage, avec Anvers, lors de la mise en place par la SNCB du plan de transport « Plan Top », en 1986. Entre-temps, votre prédécesseur, M. Vande

Lanotte, m'avait indiqué que le plan de transport 2004 ne modifiait en rien cette logique. Dans ce cadre, il était prévu de moderniser les freins de voies de Monceau entre 2005 et 2007. M. Vande Lanotte annonçait que la gare de triage serait rénovée mi-2008. Vous avez indiqué, en réponse à ma question du 22 février 2006, qu'Infrabel envisageait la construction d'un nouveau bâtiment de commandes de triage, qui faisait l'objet d'une étude technique et dont la mise à disposition était souhaitée pour mi-2008.

Il me revient aujourd'hui que la construction du bloc de signalisation pourrait être retardée de plus de quatre ans.

Ces informations sont-elles fondées ? À quel stade en est l'étude technique ? Le report de quatre ans n'est-il pas justifié par une réaffectation budgétaire ? N'est-ce pas là plutôt le signe d'une volonté délibérée de déplacer les activités du couloir ouest sur l'axe Anvers-France, remettant en cause, à terme, le développement de la gare de Monceau ?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Sur la base de l'étude dont je parlais dans ma réponse à votre question du 22 février, le groupe SNCB a décidé d'équiper la gare de triage en technologies en phase de développement plutôt que d'opter pour des technologies existantes. Un seul bâtiment sera construit, qui abritera le système de commandes de triage et les installations de signalisation. Au stade actuel, sa mise à disposition est prévue pour 2010. L'établissement du cahier des charges pour le renouvellement des freins de voies et du système de triage sera terminé mi-2007, avec une adjudication début 2008. Le renouvellement du réseau des voies de triage débutera en 2007 et se terminera en 2009. Un montant de 6 millions d'euros y sera consacré. Monceau sera équipé d'un système à logique programmée, moderne et similaire sur la totalité de la gare, ce qui nécessite une étude liée au développement de l'interface entre le triage et la signalisation.

Monceau reste l'un des objectifs de la concentration. Il n'est nullement question d'une quelconque réaffectation budgétaire. Le rôle de Monceau en tant que gare de triage reste confirmé.

08.03 Éric Massin (PS) : Même si j'accepte l'idée qu'on veuille investir en équipements technologiques en phase de développement, on a tout de même l'impression d'être reporté aux calendes grecques. La gare de Monceau n'a pas fait l'objet de travaux depuis plusieurs dizaines d'années.

Quand on entend parler d'études et de développement technologique, on a l'impression de se faire tirer en longueur et que ce sont plutôt des justifications pour camoufler le fait qu'il y a des choix à faire. Pourquoi ne parle-t-on pas clairement ? Il faudrait peut-être rappeler à la SNCB ses engagements et assurer les cheminots qu'ils pourront travailler dans de bonnes conditions.

L'incident est clos.

09 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard dans la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Liège et l'Allemagne" (n° 13388)

09.01 François Bellot (MR) : Les travaux d'infrastructure de la ligne à grande vitesse entre Liège et l'Allemagne devraient être achevés pour la fin 2007, mais il semble qu'aucun TGV n'y circulera en exploitation commerciale avant la fin 2008. Ce délai est nécessaire pour équiper le matériel roulant du système de sécurité ETCS 2.3.0 (*European Train Control System 2.3.0.*), une norme que les instances européennes auraient tardé à définir.

Comment la SNCB avait-elle planifié ces travaux de sécurité ? Le retard incombe-t-il, comme l'affirme Infrabel, aux autorités européennes ou les responsabilités sont-elles partagées ? Qui prendra en charge le manque à gagner résultant du chômage technique de la ligne ? Des indemnités de retard seront-elles versées à l'Allemagne ? Pour réduire le gaspillage des moyens, la ligne pourra-t-elle être utilisée en 2008 avec du matériel classique ?

09.02 Bruno Tuyben, secrétaire d'État (*en français*) : Les systèmes nationaux sont subordonnés au nouveau système européen ETCS. Par conséquent, les modifications nécessaires sont substantielles, car il

ne s'agira pas seulement de juxtaposer le nouveau système aux anciens. Les rames Thalys équipées du nouveau système devront subir des tests, et le matériel devra être à nouveau homologué pour les différentes lignes. Ces tests en vue de l'homologation ne peuvent évidemment être effectués que si les infrastructures sont achevées.

Pour l'adaptation des rames Thalys, une convention a été conclue entre les quatre opérateurs concernés. La SNCB ne peut prendre aucune décision sans tenir compte des autres parties.

Je vous remettrai par écrit le planning des travaux pour les rames PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam). L'autorisation de circuler dans les quatre pays devrait être obtenue pour juillet 2008 ; les premières rames pourront vraisemblablement circuler sur la ligne L3 à la fin 2008.

Le manque à gagner pour Infrabel se limite à la différence – minime – entre la redevance pour une ligne classique et celle pour une ligne TGV. Le versement d'indemnités de retard n'est pas prévu.

Pour que du matériel non équipé du nouveau système puisse circuler sur la ligne 3, il faudrait équiper la ligne d'une signalisation compatible avec ce matériel, ce qui nécessiterait une étude et des investissements supplémentaires ainsi que l'obtention d'une dérogation de la Commission européenne. Cette solution ne serait donc pas préférable.

09.03 François Bellot (MR) : La mise en service de la ligne est donc retardée de sept à dix mois en raison de l'intégration de ces dispositifs de signalisation. Qu'il est difficile de faire circuler des trains entre quatre pays !

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La sécurité est importante.

09.05 François Bellot (MR) : Je suis d'accord, mais un système unique de signalisation et de tension aurait simplifié les choses.

L'incident est clos.

10 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la nouvelle liaison Maastricht-Bruxelles, sans arrêt prévu à Louvain" (n° 13429)

10.01 Carl Devlies (CD&V) : Les cercles élitaires liégeois ont pu concrétiser leur position dominante au sein de la SNCB au détriment de la prestation de service en Flandre. Le nouveau train Maastricht-Liège-Bruxelles ne s'arrête effectivement pas à Louvain, bien que pas moins de 150 millions d'euros aient été puisés dans l'enveloppe d'investissement intérieure destinée à la Flandre pour le tronçon Louvain-Hélécines. Les Flamands n'ont donc absolument pas récolté les fruits de cet investissement et deux villes universitaires seront privées de liaison ferroviaire directe. Si Louvain conserve quatre trains IC par heure, ils roulent toutefois en groupes de deux, à savoir deux trains toutes les demi-heures. Liège peut cependant faire usage de la nouvelle ligne pour son train IC et bénéficie ainsi d'une offre ferroviaire parfaitement répartie.

Combien de voyageurs ont pris le train à Louvain et à Liège lors du dernier comptage ? Est-il exact qu'en revanche un arrêt supplémentaire est prévu pour le nouveau train entre la frontière linguistique et Liège ? Comment la SNCB explique-t-elle qu'aucun arrêt ne soit prévu à Louvain ? Le secrétaire d'État admet-il que les deux villes universitaires n'aient pas de liaison ferroviaire et que la répartition des trains se fasse au profit de la seule ville de Liège et au détriment de Louvain ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En octobre 2005, 16.794 voyageurs ont pris le train à Liège chaque jour ouvrable. À Louvain, ce nombre s'élève à 22.655. L'offre ferroviaire du service intérieur entre Bruxelles et Louvain se compose de quatre trains IC par heure, de deux liaisons CR et de neuf trains P le matin. Entre Bruxelles et Liège, il s'agit de trois trains IC par heure et de deux trains P le matin. La liaison ICO parcourt une fois par heure l'itinéraire Maastricht-Visé-Bressoux-Liège-Bruxelles. Deux fois par jour, aux heures de pointe, ce train s'arrête à Ans mais pas à Maastricht. Deux trains P qui reliaient Bruxelles et la région liégeoise jusqu'au 10 décembre 2006 ont ainsi pu être remplacés. Ce choix a été dicté par la grande affluence de voyageurs à Ans.

Une étude commandée par Maastricht et subventionnée par l'UE a révélé un grand intérêt pour des liaisons rapides entre Maastricht et Bruxelles mais pas pour des trains entre Maastricht et Louvain.

Les horaires de l'ICO sont déterminés par les possibilités de circulation entre Louvain et Bruxelles-Midi ainsi que par les correspondances à Liège et à Maastricht. Si la ligne à grande vitesse LN2 entre Louvain et Ans constitue une amélioration des services dans la région liégeoise, il n'en est pas moins vrai qu'elle libère davantage de capacité entre Landen et Louvain. Les nouveaux horaires ont permis d'instaurer deux trains semi-directs entre Landen et Bruxelles le matin et le soir.

10.03 Carl Devlies (CD&V) : Le nombre de voyageurs qui embarquent à Louvain est supérieur de 30 % au nombre de ceux qui montent à Liège. Ceci souligne une fois de plus le caractère inéquitable de la prestation de services. Le nouveau train s'arrête à Ans mais pas à Louvain. Il n'y aura pas de liaison directe entre Maastricht et Louvain, alors que ce serait pourtant tout bénéfique pour les deux cités universitaires. La nouvelle ligne permettait de résoudre le problème de la répartition des trains et d'améliorer la correspondance avec le TGV à Liège. Je me demande sur quelle étude la SNCB s'est fondée et j'aimerais en obtenir une copie. J'espère que ce dossier pourra être réexaminé ultérieurement.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la version papier des pages blanches et jaunes" (n° 13430)

11.01 Hilde Vautmans (VLD) : Chaque année, des millions d'exemplaires des Pages blanches et des Pages jaunes sont encore distribués à domicile. Or, ces guides ne sont utilisés que par une minorité d'abonnés puisque les informations qui s'y trouvent sont désormais consultables sur internet. Ne pourrait-on mettre au point un système qui permette aux abonnés de faire savoir qu'ils ne souhaitent plus recevoir ces annuaires ? On pourrait éviter ainsi beaucoup de frais inutiles ainsi qu'un important gaspillage de papier.

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La distribution annuelle de la version papier des deux annuaires téléphoniques constitue une obligation légale. Seule une initiative législative pourra modifier cette situation.

Depuis plusieurs années déjà, on s'efforce de réduire le nombre d'exemplaires des annuaires. Promedia prend depuis des années directement contact avec les entreprises pour déterminer le nombre exact d'exemplaires souhaités. Par ailleurs, les utilisateurs ont déjà la possibilité de signaler qu'ils ne veulent plus recevoir les annuaires. Ils peuvent le faire par le biais d'un numéro 0800, par courrier électronique ou par fax. Il s'avère que la version papier de l'annuaire est toutefois particulièrement appréciée étant donné que seulement quatre mille personnes y ont renoncé. Selon différentes études de marché, la version papier reste considérée comme une source d'information pratique.

11.03 Hilde Vautmans (VLD) : Je me félicite de cette possibilité mais peut-être est-ce parce qu'on en ignore l'existence qu'on y recourt si peu. Ne faudrait-il pas mener une campagne de communication ? Une initiative législative serait ainsi superflue.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 13433 de Mme Annelies Storms est reportée.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'information des voyageurs dans les gares" (n° 13503)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le 12 décembre 2006, un accident survenu à un passage à niveau sur la ligne 12, à Ekeren-Mariaburg, a entraîné du retard mais les passagers n'ont reçu aucune information à ce propos dans les gares pendant trois heures. Des investissements ont pourtant été consentis dans les gares de cette ligne pour y améliorer la communication.

Quel est le montant des investissements réalisés dans le système de sonorisation des gares et des arrêts de la ligne 12 ? Pourquoi n'y a-t-il eu aucune annonce ? Quels passages à niveau de la ligne 12 seront-ils remplacés par un tunnel ? Ne serait-il pas judicieux d'aménager rapidement des tunnels pour piétons et cyclistes aux passages à niveau, de sorte que les usagers faibles puissent traverser en sécurité ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une installation sonore dans une petite gare coûte en moyenne 50.000 euros. Depuis 1997, toutes les installations sonores des douze arrêts de la ligne 12 sont devenues opérationnelles.

À la suite de l'accident, le bon fonctionnement des installations dans les gares concernées a été examiné. Les responsables de la SNCB ont sensibilisé leurs membres du personnel pour qu'ils informent au mieux les clients en cas de perturbations.

La suppression éventuelle du passage à niveau 32 à Kapellen par la construction d'un pont, et des passages à niveau 53 et 55 à Essen par l'aménagement d'une piste cyclable, est en cours d'examen. À cet égard, le calendrier dépend des négociations avec la Région flamande et les communes.

Infrabel est demandeur d'un maximum de suppressions de passages à niveau, à condition que le gestionnaire de la voirie apporte aussi sa pierre à l'édifice. Infrabel n'est toutefois pas partisan du dédoublement des passages à niveau par l'aménagement de tunnels pour cyclistes ou piétons. En dépit des investissements considérables nécessaires à cet effet, il s'est avéré que la plupart des usagers faibles continuent malgré tout à utiliser le passage à niveau en surface.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Un investissement de 600.000 euros a manifestement été réalisé pour une installation sonore qui n'est pas utilisée à bon escient. Pourquoi le personnel doit-il une nouvelle fois être sensibilisé à cet égard ? Je pensais que la diffusion des informations se déroulait selon une procédure standardisée.

Je suis étonné qu'Infrabel n'opte pas pour un dédoublement des passages à niveau. Les usagers faibles sont pourtant les plus vulnérables.

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne le conteste pas. Même lorsqu'on dédouble un passage à niveau et qu'on creuse un tunnel ou construit un pont pour les cyclistes et les piétons, la plupart des usagers vulnérables de la route, soucieux d'éviter l'effort physique supplémentaire, préfèrent toujours, malheureusement, traverser le passage à niveau de plain-pied.

L'incident est clos.

13 Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'octroi des missions en matière de perception immédiate des amendes à des filiales de La Poste" (n° 13459)

13.01 Servais Verherstraeten (CD&V) : Deux filiales de La Poste ont été désignées par arrêté royal pour assister l'entreprise mère dans l'envoi et le suivi des perceptions immédiates d'amendes. La procédure d'adjudication publique a ainsi été contournée et d'autres entreprises n'ont pas eu la possibilité de soumissionner dans le cadre du marché.

De quelles missions La Poste et ses filiales se chargeront-elles chacune ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'adjudication publique ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La Poste a demandé l'autorisation d'impliquer ses filiales dans l'exécution des missions de service public. Il faut souligner à cet égard qu'il s'agit de tâches que l'État a confiées à La Poste dans le cadre du contrat de gestion. En vertu de l'article 13 § 3 de la loi du 21 mars 1991, les filiales ne peuvent être associées à la mise en œuvre des tâches de service public que moyennant une autorisation sous la forme d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres. Les filiales ne sont dès lors pas directement désignées par l'État, ce dernier se bornant à délivrer l'autorisation. Les tâches pouvant être assurées par les filiales sont reprises dans l'arrêté royal du 5 avril 2006. Étant donné que La

Poste est le responsable ultime de l'exécution correcte de ces missions, il n'est pas anormal qu'elle fasse appel, pour ce faire, à ses filiales.

13.03 Servais Verherstraeten (CD&V) : Il s'agit bien sûr ici d'une interprétation juridique. Toutefois, je doute qu'un tel mandat permette de tourner la loi sur les marchés publics sans risque de contestation sur le plan juridique. En tant que députés, nous sommes évidemment avant tout soucieux de voir les dossiers traités selon les règles, mais aussi au meilleur prix, faute de quoi les dépenses supplémentaires sont à charge du contribuable. Il aurait donc mieux valu laisser jouer la concurrence, d'autant que La Poste n'appartient désormais plus à 100 % à l'État. La suppression des timbres-amendes prive certes La Poste d'une mission, mais cela ne justifie pas encore d'exclure d'autres entreprises.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les augmentations tarifaires à La Poste" (n° 13484)

- **M. François Bellot** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'augmentation prochaine du tarif des envois non normalisés" (n° 13513)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Dans le cadre de ce qui est qualifié – de manière quelque peu euphémique – de 'simplification de la structure tarifaire', La Poste a supprimé, pour les envois non normalisés, la catégorie de poids jusqu'à 50 grammes, si bien que tous les envois non normalisés jusqu'à 100 grammes relèveront du même tarif. Cela revient à une augmentation tarifaire. Quelles sont les raisons de cette décision ? D'autres modifications tarifaires sont-elles prévues dans le cadre de cette opération dite de simplification ?

14.02 François Bellot (MR) : D'après la revue *PosteInfo* de décembre 2006, le tarif des envois non normalisés de moins de 50 g allait passer de 0,83 euro à 1,04 euro, ce qui fut fait. Une telle augmentation de 25% est surprenante car elle ne correspond pas à l'augmentation réelle des coûts et risque de créer un nouveau handicap commercial pour La Poste, qui se plaint d'une diminution des volumes et de la concurrence.

Pourquoi le format spécifique C5 (A4 plié en deux) est-il considéré comme non normalisé alors que toutes les machines de tri de La Poste le traitent automatiquement ? Pourquoi un tel surcoût alors que les coûts de traitement sont identiques à ceux du courrier normalisé ?

14.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le but est, in fine, l'élaboration d'une structure tarifaire fonctionnant avec des multiples du poids de base. Le maintien de la classe de prix jusqu'à 50 grammes pour les envois non normalisés y faisait obstacle. Le nouveau tarif est simplement le double du tarif de base pour les envois normalisés. Dès que le système fonctionnant avec des multiples du tarif de base sera devenu réalité, les clients pourront affranchir tous les envois avec les mêmes timbres et l'on pourra généraliser les timbres sans valeur faciale. Conséquence : en cas d'augmentation des tarifs, les clients ne paieront le nouveau tarif que lorsqu'ils achèteront de nouveaux timbres.

(*En français*) L'augmentation de prix porte uniquement sur les envois non normalisés. Le tarif reste donc inchangé pour toutes les cartes de vœux au format normalisé, c'est-à-dire la grande majorité.

En outre, même si le prix de la tranche de 0 à 50 grammes d'un envoi non normalisé est aligné sur celui de la tranche de 50 à 100 grammes d'un envoi non normalisé, la distinction entre les deux tranches de poids sera maintenue.

Le nouveau tarif est en vigueur depuis fin décembre 2006 mais une période de tolérance sera observée en janvier.

(*En néerlandais*) La Poste examine encore plusieurs adaptations de prix sur la base de l'inflation. On recherche une amélioration de la qualité par le biais d'investissements complémentaires, ainsi que

l'amélioration de certaines gammes de produits. La Poste a notamment demandé l'avis de l'IBPT. Elle m'a toutefois déjà fait savoir que d'une manière générale, les augmentations de prix s'élèveront en 2007 à deux pour cent environ, ce qui correspond à peu près au niveau d'inflation de l'an dernier.

(*En français*) Le C5 n'est pas un envoi normalisé. Le normaliser poserait des problèmes car le poids maximum possible du C5 ne pourrait pas être traité par les machines et entraînerait un surcoût au niveau de la distribution.

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'instauration d'une modification tarifaire à partir du 29 décembre 2006 n'en reste pas moins étonnante, d'autant plus que la Poste s'est efforcée de garder le secret à ce propos le plus longtemps possible. La documentation à ce sujet a été fournie très tard. Il est question d'une augmentation tarifaire de 2 % en 2007 mais la suppression de l'envoi non-prioritaire représente déjà une augmentation de plus de 2 %. Une simplification de la structure postale semble intéressante à long terme mais il est excessif d'y inclure dès à présent un tiers des envois internationaux et un quart des envois nationaux. Il est exact que la mesure ne concerne que quelques pour cent du nombre total d'envois postaux mais elle touche les citoyens individuels qui, à l'ère de l'internet, restent fidèles aux services postaux pour les occasions festives.

14.05 François Bellot (MR) : Dans l'esprit des facteurs et si on lit les prescriptions techniques, il s'agit d'un envoi normalisé. Il est regrettable que La Poste ne considère pas cet envoi comme normalisé, car il aurait tendance à se généraliser ; les facteurs estiment d'ailleurs que le C5 est plus facile à distribuer que l'enveloppe commerciale.

14.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je parlais du problème lié aux systèmes de triage.

14.07 François Bellot (MR) : Depuis dix-sept ans, il est inscrit dans les cahiers des charge que les machines doivent pouvoir trier le format commercial et le format C5 de façon identique. C'est ce qui se passe dans la pratique. Le C5 est trié et accepté tant par les anciennes que par les nouvelles machines. L'enveloppe C5 est plus pratique que l'enveloppe A4. D'ailleurs, c'est ce choix qu'a fait La Poste pour ses postogrammes. Et il existe une forte demande du secteur économique pour remplacer le format commercial par du C5.

L'incident est clos.

15 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la remise au travail obligatoire de travailleurs de Belgacom" (n° 13511)

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : Je souhaiterais obtenir des éclaircissements concernant le statut des deux cents travailleurs de Belgacom qui sont mis à l'écart depuis le 1^{er} janvier 2006 et qui, à la suite d'une décision du Conseil d'État, se sont vu enjoindre par recommandé de reprendre le travail à partir de la mi-janvier. Combien de travailleurs entreront-ils à nouveau en service ? Quand la perte de salaire de 25 % subie en 2006 par les intéressés sera-t-elle indemnisée ? Qu'en est-il de l'accompagnement de ces travailleurs sur la voie qui devrait les conduire à retrouver un emploi chez Belgacom ou ailleurs ?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le nombre de travailleurs qui dans l'attente d'un traitement au fond de leur dossier rentreront en service à la suite de l'arrêt de suspension du Conseil d'État s'élève à 249. Dix-neuf d'entre eux ont été recrutés entre-temps dans le cadre d'un projet externe ou au sein d'une autre administration.

L'indemnisation éventuelle de la perte de salaire subie en 2006 dépend entièrement de la décision que prendra le Conseil d'État au terme de la procédure d'annulation. Étant donné que les travailleurs se trouvent à nouveau, par l'effet de l'arrêt de suspension, dans la situation antérieure au 31 décembre 2005, ils sont de nouveau en reconversion. Par conséquent, ils sont traités exactement comme avant cette date et exactement comme tout autre membre du personnel en reconversion. Ils peuvent en outre postuler toute autre fonction s'inscrivant dans un projet externe.

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Nous pourrions le cas échéant affiner nos questions en fonction des difficultés

qui surgiront dans le cadre de trajets individuels.

L'incident est clos.

16 Question de **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le ticket unique pour les transports en commun" (n° 13529)

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : L'intention a été annoncée il y a quelques mois d'instaurer un billet unique pour les transports en commun. Un groupe de travail devait formuler une série de recommandations pour la fin 2006. Quels sont les résultats de ces groupes de travail ? Pourquoi ce ticket, qui existe depuis longtemps dans d'autres pays, n'a-t-il toujours pas été instauré en Belgique ? Quand sera-t-il disponible à Bruxelles et environs ?

16.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le ticket intégré constitue un des axes majeurs de ma politique. Il existe d'ailleurs déjà des titres de transport intégrés pour les usagers des transports en commun. Il est déjà possible d'acheter une carte train combinée à des abonnements à De Lijn, au TEC ou à la STIB.

À Bruxelles, le ticket Jump représente une certaine forme d'intégration, mais nous pouvons aller encore plus loin. Le protocole commun de juin 2006 constituait déjà un pas en avant. Le dossier avance difficilement parce que nous sommes en présence de diverses compagnies de transport disposant d'une grande autonomie et soumises au contrôle de différentes administrations. On note par ailleurs un manque total de liens hiérarchiques entre les différents intervenants. De plus, chaque société a développé ses propres systèmes et technologies.

Le protocole de juin 2006 permettra d'instaurer un support unique de titres de transport pour les quatre compagnies d'ici 2010. Le groupe de travail chargé de remettre une étude de faisabilité présentera un rapport dans les prochaines semaines. Il apparaît déjà, à la lecture des rapports intermédiaires, que l'horizon 2010 est réaliste.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le refus d'un train à la frontière néerlandaise en raison de la méconnaissance du néerlandais chez le machiniste" (n° 13544)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le bilinguisme du personnel de train" (n° 13547)

- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la connaissance linguistique du personnel des trains à l'occasion d'un incident survenu à Maastricht" (n° 13558)

17.01 **Patrick De Groote** (N-VA) : Le 14 décembre 2006, un conducteur de train belge a été forcé de quitter son train en gare de Maastricht parce qu'il ne comprenait pas ou pas suffisamment le contrôleur du trafic ferroviaire néerlandais. Un inspecteur néerlandais a souligné les risques pour la sécurité, en faisant remarquer que les conducteurs sur les trajets transfrontaliers ont l'obligation légale d'être bilingues. Malheureusement, cela fait longtemps qu'on n'exige plus le respect des lois linguistiques dans notre pays.

Les informations parues dans la presse concernant cet incident sont-elles exactes ? Que pense le secrétaire d'État de cette affaire ? La SNCB a-t-elle présenté ses excuses aux chemins de fer néerlandais ? Quelque 70 voyageurs ont subi un retard d'une heure et demie. Le conducteur en question était-il titulaire d'un certificat de connaissance linguistique ? Quelles sont les exigences en matière de connaissance des deux langues nationales ? Comment la connaissance des langues est-elle évaluée ? Les Nederlandse Spoorwegen ont proposé l'assistance d'un accompagnateur néerlandais sur le trajet, mais le conducteur belge a refusé. Le conducteur ou ses supérieurs ont-ils fait l'objet de sanctions ? Comment la SNCB compte-t-elle éviter que de tels incidents ne se reproduisent ?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Au cours des deux dernières années, treize incidents linguistiques se sont produits sur la ligne Liège-Maastricht, un trajet de 12 km à peine dont 2 km en territoire néerlandais. Bien que les machinistes doivent être bilingues dans notre pays aussi, l'interprétation de ce bilinguisme ne fait semble-t-il pas l'unanimité. Infrabel estime que les chemins de fers néerlandais adoptent une position très rigide et laisse même entendre que la réaction des Néerlandais cacherait en fait des mobiles commerciaux. Selon toute évidence, la connaissance linguistique exigée dans notre pays se limite aux termes professionnels. L'accident de Pécrot a toutefois mis en évidence qu'un bilinguisme réel est crucial pour la sécurité.

Combien de conducteurs et d'accompagnateurs ressortissent-ils respectivement aux rôles linguistiques francophone et néerlandophone ? Combien de conducteurs et d'accompagnateurs assurent-ils des trajets dans la partie du pays dont ils ne parlent pas la langue ? Quels sont les critères en matière de bilinguisme ? Les chemins de fer ont-ils tendance à les appliquer avec souplesse en cas de pénurie de candidats, avec tous les risques de sécurité que cela implique ?

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Il s'agit d'une question de sécurité bien plus que d'un dossier communautaire. L'accident mortel de Pécrot était dû, entre autres, à un problème de communication. Quelles sont les circonstances exactes de l'incident survenu à Maastricht ? Est-il exact que la connaissance du néerlandais du conducteur était insuffisante pour qu'il puisse communiquer avec le dispatching néerlandais ? À quels critères linguistiques les conducteurs doivent-ils satisfaire ? Les connaissances linguistiques pendant le service sont-elles aussi contrôlées sur le territoire belge ? Quelle est la répartition des conducteurs et des accompagnateurs par rôle linguistique ? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises ?

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les conducteurs de train ne doivent pas être bilingues mais doivent en revanche maîtriser toutes les procédures de sécurité dans la langue utilisée pour la gestion du trafic par le gestionnaire de l'infrastructure. Il s'agit en l'occurrence de messages de sécurité et de communications simples concernant des irrégularités dans le trafic ferroviaire. Avant que les conducteurs puissent travailler dans une région du pays, leurs connaissances de la langue doivent faire l'objet d'une certification. La certification de la connaissance de la langue doit en outre être renouvelée tous les trois ans.

Les accompagnateurs de train suivent une formation dans la deuxième langue nationale après leur recrutement. Ils doivent satisfaire au test Selor portant sur la deuxième langue nationale destiné aux fonctionnaires de niveau 2. Afin qu'ils puissent communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure, tous les accompagnateurs reçoivent, depuis juillet 2005, une consigne comprenant une liste d'expressions propres au service et de termes techniques. Le vocabulaire est acquis au cours de la formation et sa connaissance est certifiée. Une attention est également accordée aux connaissances linguistiques au cours de la formation permanente. La SNCB n'est pas encline à appliquer simplement les critères linguistiques, précisément parce que l'affectation du personnel dans une autre partie du pays dépend de la certification.

Le gestionnaire de l'infrastructure soumet régulièrement le personnel dirigeant et accompagnant à des contrôles. Au cours des onze premiers mois de 2006, 2.853 contrôles ont été effectués sur le réseau belge. Les résultats de ces contrôles sont transmis mensuellement au Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) du SPF Mobilité et Transport. Le SSICF organise également ses propres contrôles.

Si l'évaluation linguistique révèle la nécessité d'un perfectionnement, l'employeur doit prouver que la connaissance des langues a été portée à un niveau acceptable dans un délai maximum de neuf mois après l'évaluation. À défaut, le gestionnaire d'infrastructure exige le retrait du brevet d'aptitude bilingue à la conduite et délivre un brevet unilingue jusqu'à ce que l'intéressé réussisse les épreuves.

En 2006, il y avait 1.944 conducteurs du rôle linguistique néerlandais et 1.744 du rôle français. 78 % de ces conducteurs effectuent des trajets dont le parcours passe en partie par Bruxelles ou par l'autre partie du pays. Fin 2006, 1.503 accompagnateurs de train étaient inscrits au rôle linguistique néerlandais contre 1.317 au rôle français. Étant donné que les accompagnateurs de train ne sont régularisés par la SNCB que lorsqu'ils disposent d'un brevet d'aptitude, tous sont compétents.

Selon les règles néerlandaises, le conducteur de train doit maîtriser suffisamment le néerlandais pour

comprendre et mener une communication concernant les procédures de sécurité avec le personnel au sol. La SNCB et les NS-R ont contacté ProRail et l'Inspection néerlandaise des Communications et de la Gestion des eaux pour que des mesures soient prises en matière d'emploi des langues. Il s'agit de formaliser les procédures de sécurité, d'établir un lexique technique bilingue, de définir une formation linguistique spécifique et d'effectuer un contrôle des connaissances linguistiques acquises.

La SNCB a respecté les mesures en matière de formation. Tous les conducteurs de train de la ligne Maastricht-Bruxelles possèdent les documents exigés par Infrabel et ProRail.

Le conducteur de train belge en question a été contrôlé en gare de Maastricht par un inspecteur des Communications et de la Gestion des eaux concernant sa connaissance du néerlandais. La communication relative à la procédure de sécurité a été jugée positive mais la communication générale en dehors du domaine professionnel négative, de sorte que le résultat était insuffisant. L'inspecteur a dès lors interdit le départ du train. La proposition des Nederlandse Spoorwegen d'envoyer un accompagnateur néerlandophone a été refusée par l'inspecteur et la SNCB n'a donc rien à se reprocher à cet égard.

17.05 Patrick De Groote (N-VA) : Le ministre vient de nous expliquer comment les choses devraient se passer. En théorie... Mais en pratique, des connaissances linguistiques imparfaites se traduisent par une sécurité moindre. Les Néerlandais se réfèrent heureusement à une définition beaucoup plus stricte de la notion de connaissances linguistiques. Il est donc impératif d'harmoniser les législations néerlandaise et belge. Je doute fort qu'en Belgique, les critères linguistiques ne soient pas appliqués avec souplesse.

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les niveaux d'exigences aux Pays-Bas et en Belgique sont finalement assez similaires. Dans nos deux pays, une bonne connaissance, tant passive qu'active, du jargon technique est requise mais l'inspecteur néerlandais est manifestement sorti de son rôle en soumettant à un test le système global de communication.

17.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : J'espère que le ministre n'a pas l'intention d'essayer de nous mener en bateau en nous fournissant une réponse prémâchée mais qu'il vérifiera vraiment si tout a été mis en œuvre pour empêcher que la tragédie de Pécrot ne se répète.

L'incident est clos.

18 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plaques d'immatriculation diplomatiques françaises utilisées par le prince Laurent" (n° 13540)

Président : M. François Bellot.

18.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Selon l'émission télévisée *Ter Zake* du 13 décembre dernier, le prince Laurent se déplacerait régulièrement au volant d'un véhicule portant des plaques d'immatriculation diplomatiques françaises. Voilà un comportement pour le moins curieux de la part d'un membre de la famille royale amené à faire des déplacements fréquents au service de l'État. Pourquoi ces plaques d'immatriculation étrangères? Ou devons-nous croire que le Prince emprunte régulièrement un véhicule à l'ambassade française?

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Cela n'est pas de ma compétence.

18.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je m'attendais à pareille réponse mais il fallait bien que quelqu'un commence. Lorsqu'on pose des questions concernant la famille royale, on est à chaque fois renvoyé d'un interlocuteur à l'autre.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture prévue de sept bureaux de poste à Gand" (n° 13549)

- **Mme Marie-Claire Lambert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture du bureau de poste au Centre Hospitalier Régional de la Citadelle à Liège" (n° 13552)**

19.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Lors de sa dernière séance de 2006, le conseil communal de Gand a voté à l'unanimité une résolution pour protester contre la fermeture de sept bureaux de poste à Gand et pour exiger une entrevue avec le gouvernement fédéral à ce sujet. La résolution déposée par l'opposition a également été adoptée par les partis de la majorité violette. Quelles en sont les répercussions ?

19.02 Marie-Claire Lambert (PS) : Le conseil d'administration du Centre hospitalier régional (CHR) de la Citadelle, à Liège, a reçu de M. Thijs la confirmation d'une information parue dans la presse : le bureau de poste implanté dans la galerie commerciale de l'hôpital va fermer. Le CHR avait pourtant reçu en septembre la garantie que ce bureau n'était pas menacé. Confirmez-vous cette fermeture ? Quelles en sont les raisons ? Sur la base de quels critères cette décision a-t-elle été prise ?

19.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La fermeture est effectivement planifiée pour le 26 février 2007, mais 85 à 90 % des services postaux seront assurés par le press-shop situé au sein du CHR.

La Poste s'assurera qu'il sera mis fin à la convention de concession dans le respect des règles qui la régissent.

(*En néerlandais*) M. Van den Eynde a sans aucun doute eu connaissance de la motion du conseil communal de Gand qui stipule qu'il convient de garantir la répartition géographique ainsi que la qualité des services et qu'une concertation doit avoir lieu en la matière. La répartition des services sera garantie étant donné qu'un bureau de poste ne peut être fermé avant la création d'un Point Poste dans la même région. Ainsi, la fermeture du bureau de Gand-Muide sera reportée si aucun partenaire n'est trouvé pour ouvrir un Point Poste. En ce qui concerne la fermeture d'autres bureaux de poste à Gand, des Points Postes destinés à les remplacer ont déjà été créés, ou leur ouverture est planifiée. À cet égard, il y aura toujours une concertation avec l'administration communale. La motion du conseil communal sera dès lors respectée.

19.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : On sait depuis longtemps qu'un bureau de poste ne pourra être fermé avant qu'un Point Poste destiné à le remplacer ait été ouvert.

J'ai moi-même présenté un amendement à la résolution du conseil communal de Gand dans lequel je demandais d'ouvrir un Point Poste avant de fermer un bureau de poste. Cet amendement a été rejeté par tous les autres partis. Il apparaît dès lors qu'ils ne sont pas intéressés par ces Points Postes de substitution et qu'ils s'opposent catégoriquement à la fermeture de bureaux de poste.

19.05 Bruno Tuybens (*en néerlandais*) : Nous n'allons quand même pas reproduire ici le conseil communal de Gand !

19.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Ce sont les partis de la majorité qui s'opposent à la fermeture.

19.07 Marie-Claire Lambert (PS) : Je regrette que les 10 à 15 % qui ne seront plus couverts concernent le volet social, comme l'ouverture de comptes par le service social de l'hôpital lors d'hospitalisations de longue durée par exemple.

Je regrette également que la décision ait été prise sans concertation avec l'institution concernée.

L'incident est clos.

20 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les conséquences éventuelles sur la distribution du courrier de la décision du gouvernement flamand d'autoriser uniquement la dénomination néerlandaise des communes" (n° 13550)

20.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le mois dernier, le gouvernement flamand a décidé que les communes flamandes ne pouvaient officiellement plus être désignées que par leur nom flamand. Différents partis francophones ont déjà demandé que les dénominations francophones puissent néanmoins être maintenues pour les courriers. La Poste les distribuera-t-elle dans ces conditions ?

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Dans l'intérêt de l'expéditeur et du destinataire, La Poste met tout en oeuvre pour que le courrier arrive à la bonne adresse, sans tenir compte de la langue utilisée, des erreurs, des adresses inexactes, difficilement lisibles ou incomplètes. Lorsque, malgré tout, le courrier ne peut pas être distribué, La Poste mettra tout en oeuvre pour le renvoyer à l'expéditeur.

20.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Il s'agit-là de la déontologie de La Poste mais vous ne répondez pas à ma question. J'en déduis que la décision du Parlement flamand est sans importance pour La Poste.

L'incident est clos.

21 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'inventaire d'amiante des immeubles de La Poste" (n° 13567)

21.01 Roel Deseyn (CD&V) : En juin, le secrétaire d'État a annoncé que la présence d'amiante avait été décelée dans différents bâtiments de La Poste. Le service de l'environnement ainsi que les services de prévention de La Poste ont été chargés de réaliser un inventaire de la situation dans tous les bâtiments de La Poste pour 2006.

Où cet inventaire pourra-t-il être consulté ? Quel pourcentage des bâtiments comporte un risque pour la santé en raison de la présence d'amiante ? Quel calendrier est prévu pour le retrait de la totalité de l'amiante dans l'ensemble des bâtiments ?

21.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le service environnemental de La Poste a chargé une société spécialisée de réaliser un inventaire pour les quelque 1.300 bâtiments de La Poste. Il est apparu que des mesures étaient nécessaires à court terme dans environ 3,5 % des cas. Une quarantaine de bâtiments doivent être débarrassés de l'amiante qu'ils contiennent dans un délai de 6 mois. Toutes les mesures nécessaires ont été prises pour traiter ces bureaux. Nulle part, le personnel ne risque d'être exposé aux effets de l'amiante.

Le service environnemental a également arrêté un programme visant à assurer la sécurité des sites de La Poste en matière d'amiante. Cette opération s'étalera sur une période de 5 ans. Il sera tenu compte de l'urgence et de la nécessité d'intervenir

21.03 Roel Deseyn (CD&V) : J'aurais préféré une réponse plus détaillée. Il existe un plan à long terme, mais de combien de bâtiments s'agit-il ? Comment pouvons-nous prendre connaissance de l'inventaire d'amiante ?

J'espère que la commission, dans le cadre de la publicité de l'administration, pourra dorénavant disposer de l'inventaire d'amiante.

21.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*Frans*) : Je vais faire examiner votre demande.

L'incident est clos.

22 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la décision des organisations d'utilisateurs de ne plus participer aux Comités consultatifs" (n° 13568)

22.01 Roel Deseyn (CD&V) : Le fonctionnement du Comité consultatif pour les services postaux et du

Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB laisserait à désirer, ces comités ne disposant pas du temps nécessaire pour formuler des avis fondés. Test-Achats a dès lors décidé de ne plus participer aux travaux de ces comités. Quoique regrettable, cette démarche est peut-être nécessaire.

Le ministre peut-il confirmer que Test-Achats mène une politique de la chaise vide dans les deux comités ? Pourquoi le ministre n'a-t-il pas formulé de solutions ou, s'il en a formulé, quel en est le contenu ? Quand et comment le ministre accordera-t-il le pouvoir nécessaire aux comités ?

22.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il est exact que l'organisation des consommateurs Test-Achats m'a annoncé le 20 septembre 2006 qu'elle ne participerait plus aux travaux des comités. Je regrette cette décision car ces forums offrent aux utilisateurs la possibilité de se prononcer sur la politique des entreprises publiques. Lors d'un entretien avec des représentants de Test-Achats en mon cabinet, il s'est avéré que cette organisation ne critique que deux dossiers, notamment la restructuration des chemins de fer belges et le contrat de gestion de La Poste. J'admets que, dans ces deux cas, les comités ont en effet disposé de peu de temps pour formuler leurs avis. Mais il ne s'agit pas d'un problème structurel justifiant une politique d'absentéisme.

Vu l'importance de la participation des utilisateurs, des solutions de rechange peuvent être recherchées pour l'organiser efficacement. Plusieurs options sont actuellement à l'examen mais il serait prématuré de fournir dès à présent des informations à ce sujet.

Nous avons également demandé à Test-Achats de formuler des propositions pour améliorer le fonctionnement sur la base des expériences des organisations sœurs à l'étranger. Il s'est toutefois avéré que la Belgique est le seul pays où les utilisateurs ont voix au chapitre dans le cadre de chaque entreprise publique prise séparément. En Espagne, par exemple, il n'existe qu'un organe consultatif général, comparable à notre Conseil de la consommation. Je tiens à souligner une différence fondamentale entre les avis des comités consultatifs et ceux du Conseil de la consommation : alors que les premiers sont supposés exprimer le point de vue consensuel de tous les intéressés, le second ne fournit qu'un aperçu de toutes les positions, sans recommandation claire à l'adresse des pouvoirs publics.

22.03 Roel Deseyn (CD&V) : L'avenir nous dira s'il s'agit d'un problème structurel. J'ai l'impression que chaque partie attend actuellement de voir ce que va faire l'autre. Le fait que la participation des utilisateurs soit moins importante à l'étranger ne justifie pas la situation dans notre pays.

L'incident est clos.

23 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes des chemins de fer de ces dernières semaines" (n° 13571)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'entrée en vigueur des nouveaux horaires et l'incendie de la sous-station de traction à Bruxelles-Midi ont fortement perturbé le trafic ferroviaire. La dernière modification importante de l'horaire en 1998 avait également nécessité une longue période de rodage. Le ministre Vande Lanotte avait déclaré à l'époque que des leçons en avaient été tirées et que dorénavant seules de petites modifications seraient apportées. Cette leçon semble toutefois oubliée et dès les premiers jours de l'application des nouveaux horaires, tant le service de médiation de la SNCB que le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB)* ont reçu des centaines de plaintes.

Pourquoi les modifications de l'horaire ont-elles entraîné une détérioration de la situation de tant de voyageurs ? La SNCB ignorait-elle les problèmes posés par l'ancien horaire ? Ayant normalement dû être résolus, ces problèmes se sont au contraire aggravés. Comment se peut-il que l'incendie d'une sous-station de traction – pourtant construite assez récemment – ait des conséquences dans tout le pays ? La SNCB ne dispose-t-elle pas d'un *back-up* suffisant ? La cause de l'incendie a-t-elle été déterminée depuis ?

23.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La mise en service, le 10 décembre 2006, de nouvelles infrastructures telles que la courbe de Louvain et les viaducs à Bruxelles et à Schaerbeek, a été à la base de la révision de l'ensemble de l'horaire. Le nombre de plaintes, qui s'élèverait à quelques centaines, n'est aucunement comparable avec les 3.000 plaintes déposées aux Pays-Bas après l'entrée en vigueur d'un

nouvel horaire dans ce pays. Il est évident que toutes les plaintes devront faire l'objet d'un examen attentif, mais il convient de relativiser la situation. Peut-être le citoyen est-il tout simplement devenu plus émancipé ?

L'installation de Bruxelles-Midi a déjà fait ses preuves à de nombreux autres endroits et a été réalisée conformément aux normes urbanistiques en vigueur. Il est exceptionnel qu'une telle installation soit touchée par une explosion et un incendie. L'enquête relative à l'origine de cet incident étant en cours, je ne peux pas en dire plus, pour des raisons liées à l'assurance notamment.

Lors de l'élaboration des nouveaux horaires, l'on s'est efforcé de répondre au mieux à l'attente des clients, et des navetteurs en particulier, notamment en prévoyant de nouveaux trains directs P.

Cependant, les infrastructures disponibles imposent certaines limites. Des travaux étaient initialement prévus entre Bruxelles-Midi et la bifurcation Sint-Katharina-Lombeek. La situation à Gand restait de ce fait inchangée et toutes les correspondances étaient assurées. Ces travaux ont finalement été provisoirement reportés. Il restait dès lors à choisir entre imposer inutilement huit minutes de voyage supplémentaire à 70.000 voyageurs ou modifier l'horaire en supprimant quelques correspondances à Gand-St-Pierre. Le nombre de détenteurs de cartes trains lésés par cette dernière solution représente un petit pourcentage des 70.000 qui auraient été touchés dans le premier cas. L'option du trajet plus court a donc été retenue jusqu'au début des travaux.

Des problèmes sont également apparus ailleurs. La SNCB s'est engagée à y remédier là où c'est possible. Une série de mesures correctrices ont été prises depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire. Là où aucune solution n'est envisageable, il faut en expliquer clairement les raisons.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État minimise le nombre de plaintes en établissant une comparaison avec les Pays-Bas, mais il ne faut pas oublier qu'il existe entre les deux pays une différence de culture, les Néerlandais étant davantage enclins à exprimer leurs griefs.

On peut, par ailleurs, s'étonner aussi qu'une gare de traction qui date de 2000 tombe si vite en panne. Des critiques internes laissent entendre que les travaux d'entretien ne seraient plus exécutés avec une même rigueur qu'avant. Quoi qu'il en soit, les véritables causes de l'incident ne manqueront pas d'être établies dans les semaines à venir.

Reste à savoir si les problèmes découlant des nouveaux horaires pourront être résolus au moyen de menus correctifs. Les incidents et les retards s'étaient déjà multipliés au cours des six derniers mois avant l'introduction des nouveaux horaires. M. Descheemaeker lui-même a émis de sérieuses réserves sur les chiffres censés prouver la réussite éclatante. On n'a pas affaire ici à de simples problèmes de rodage des nouveaux horaires.

L'incident est clos.

24 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux tarifs de la SNCB" (n° 13698)

24.01 François Bellot (MR) : Le 1^{er} février de chaque année intervient la hausse des tarifs de la SNCB. En 2007, la majoration des prix déjà décidée arrivera dans un contexte troublé notamment par les conséquences de l'incendie d'une cabine d'alimentation électrique à Bruxelles-Midi. Dans ces conditions, ne conviendrait-il pas de reporter l'augmentation tarifaire dans l'attente du rétablissement d'un service de qualité ? À l'argument de la SNCB invoquant une augmentation du prix de l'électricité, on pourra répliquer que les bons résultats en 2006 devraient permettre d'amortir ces surcoûts.

24.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Suite à l'incendie qui a détruit la sous-station de traction de Bruxelles-Midi le 18 décembre dernier, le groupe SNCB a été amené à adapter les horaires des trains pendant les heures de pointe depuis le 2 janvier dernier en vue de garantir à la clientèle un service optimal avec un minimum de retard. Les mesures prises ont permis d'atteindre cet objectif.

Quant au nouvel horaire instauré en décembre 2006, il connaît quelques maladies de jeunesse. Au cours

d'une réunion que j'ai eue la semaine dernière avec les CEO d'Infrabel et de la SNCB, ceux-ci ont confirmé que les problèmes évoqués ci-dessus sont sous contrôle et qu'ils n'auront plus d'influence sur la ponctualité.

Conformément à l'article 47 du contrat de gestion, les clients reçoivent à présent une compensation pour les retards réguliers ainsi que pour les retards importants.

24.03 François Bellot (MR) : Je me demandais simplement s'il n'était pas possible de postposer l'augmentation.

L'incident est clos.

25 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 13699)

25.01 François Bellot (MR) : En décembre dernier, la SNCB a introduit de nouveaux horaires pour le service intérieur avec le but affiché d'améliorer le service à la clientèle. Sur certaines lignes elles ont eu des conséquences négatives. Quelle est l'étendue de celles-ci ? Quelles sont les mesures qui ont été prises par la SNCB pour remédier à cette situation ?

25.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La desserte locale de la ligne 125 avant décembre 2006 était une desserte provisoire conditionnée par les travaux de la gare de Liège-Guillemins. Compte tenu des nouvelles possibilités en gare de Liège-Guillemins, de la volonté d'optimiser l'utilisation du personnel et du matériel roulant et des améliorations du service en région liégeoise, il a été décidé de modifier l'offre locale. L'application du nouveau service a montré certains problèmes, notamment au niveau de la clientèle scolaire. La SNCB s'est engagée à résoudre ces problèmes et étudie la possibilité d'adapter son offre dans les plus brefs délais.

L'incident est clos.

La séance est levée à 17 h 28.

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de gegevens over treinvertragingen" (nr. 13279)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Op een schriftelijke vraag antwoordde de staatssecretaris mij dat treinvertragingen alleen gemeten worden bij aankomst in het eindstation en dus niet bij aankomst in een tussenstation. Op 26 juni 2006 stelde ik een vraag over de compensatieregeling van de NMBS voor vertragingen. De staatssecretaris antwoordde toen dat vertragingen steeds geregistreerd worden bij aankomst van de trein in het bestemmingsstation van de klant en dat die metingen steeds meer elektronisch gebeuren. Spreken deze beide antwoorden elkaar niet tegen?

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : Als beide antwoorden met elkaar worden vergeleken, kan er inderdaad verwarring ontstaan.

In feite bestaan er twee verschillende systemen om vertragingen te meten. In het eerste systeem meet Infrabel vertragingen om een algemeen beeld van de regelmaat van het treinverkeer te verkrijgen. Deze gegevens worden gebruikt voor de stiptheidscijfers van Infrabel. In dit systeem worden vertragingen enkel geregistreerd bij aankomst van een trein in het eindstation, behalve voor treinen die door Noord-Zuidverbinding van Brussel rijden, waar ook de vertraging in het eerste station in Brussel wordt geregistreerd. Deze stiptheidscijfers zullen op 29 januari in deze commissie besproken worden.

Het tweede systeem wordt gebruikt voor de berekening van de compensaties voor treinvertragingen, artikel 47 van het beheerscontract. Hier worden alle vertragingen in de bestemmingsstations van de klanten gemeten. Infrabel meet de vertragingen *in real time* en maakt ze onder meer elektronisch beschikbaar voor

de NMBS, die de gegevens kan gebruiken voor de compensatieregeling voor de klanten. Deze gegevens worden niet verwerkt in algemene statistieken.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens de jaarlijkse stiptheidscijfers van de NMBS zouden 90 tot 95 procent van de treinen zonder vertraging rijden. Dat is niet geloofwaardig, de statistieken baseren zich immers op één element, de vertraging in het eindstation. Nu blijkt uit het antwoord van de minister dat elke vertraging wel degelijk geregistreerd wordt met het oog op de compensatieregeling. Ik betreur het dat deze gegevens niet verwerkt worden in de statistieken en bij het opstellen van de dienstregelingen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "toekomstige problemen voor het grensoverschrijdend treinverkeer met Nederland" (nr. 13282)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In het verleden kon bijna al het NMBS-materieel zonder aanpassingen naar de Nederlandse grensstations Roosendaal en Maastricht rijden. Bij de nieuwere types is dat niet het geval, want die functioneren niet onder de Nederlandse bovenleidingspanning. De locomotieven van reeks 13 zijn nog niet getest in Nederland en er werd niet bekeken of de dubbeldekstreinen er wel kunnen rijden. Hierdoor zou alleen nog ouder materieel ingezet kunnen worden voor grensoverschrijdend verkeer, wat onhoudbaar is.

Heeft de NMBS bij de bestelling van nieuw materieel rekening gehouden met het grensoverschrijdend verkeer met Nederland? Welk type voertuigen zal ingezet worden op de verbinding Maastricht-Luik-Brussel? Zullen de dubbeldekstreinen in de toekomst ingezet kunnen worden op de grensoverschrijdende trajecten en zullen de locomotieven van reeks 13 getest worden in Nederland?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De rijkstuigen en de locomotieven die ingezet worden op het traject Maastricht-Luik-Brussel, zijn gehomologeerd voor het traject in Nederland.

Zowel de vierledige motorstellen als de sprinters worden toegelaten in Nederland. Dat geldt eveneens voor de locomotieven T11 en de NMBS RIC-rijtuigen.

De NMBS is van plan om, in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen, bijkomend materieel aan te schaffen voor de verbinding Brussel-Amsterdam.

De M6-rijtuigen worden uitsluitend gebruikt voor het binnenlandse verkeer, en dat om de zwaar belaste verbindingen te ontlasten. Op de grensoverschrijdende verbindingen is dit voornamelijk niet nodig.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Servais Verherstraeten aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treinverbindingen van en naar Turnhout" (nr. 13290)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de ontevredenheid van de treingebruikers uit de Kempen" (nr. 13585)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de problemen op de spoorlijnen van en naar de Kempen" (nr. 13586)

03.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Om een rechtstreekse verbinding Turnhout-Antwerpen mogelijk te maken, is een ontduubeling in Tielen noodzakelijk. Dit project heeft ondertussen al jaren vertraging opgelopen. Nu wordt juni 2007 als voltooiingsdatum naar voren geschoven.

Wat is de stand van zaken? Is de realisatie van een rechtstreekse verbinding Turnhout-Antwerpen tegen juni

haalbaar? Wat zijn de oorzaken van de vertraging?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling is de verbinding Turnhout-Manage in twee geknipt. De trein vanuit Turnhout is nu beperkt tot Brussel-Zuid. Qua stiptheid is er echter niet veel verbetering. De capaciteit is verhoogd, maar het comfort zou nog te wensen overlaten, omdat men nog de oude dubbeldeksrijtuigen inzet in plaats van de nieuwe M6-rijtuigen. Navraag leert evenwel dat dit niet helemaal klopt.

Er werd altijd gezegd dat de vertragingen veroorzaakt werden door de problemen op het deel tussen Brussel en Manage, maar ook na de opsplitsing blijf de stiptheid te wensen over laten.

Voor de verbinding Neerpelt-Lier-Berchem betekent de nieuwe dienstregeling een forse stap achteruit. Reizigers met bestemming Brussel moeten nu overstappen in Berchem, maar de aansluiting daar is een complete ramp, met onaanvaardbaar tijdverlies tot gevolg.

Waarom worden de Kempen, die altijd al stiefmoederlijk werden behandeld door de NMBS, nu opnieuw getroffen door de nieuwe dienstregeling? Zal de dienstregeling aangepast worden bij de voltooiing van de werken in Antwerpen-Centraal? Wanneer wordt het verouderde materieel dat op die lijnen ingezet wordt, vervangen?

03.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De lijnen naar de Kempen worden al jaren stiefmoederlijk behandeld. De reizigers moeten het stellen met afdankertjes van andere verbindingen, er zijn vertragingen en de aansluitingen zijn ook niet optimaal. De problemen zijn zo erg dat de reizigers zelfs een webstek hebben opgezet om hun grieven kenbaar te maken. Er zijn ondertussen weliswaar verbeteringen aangebracht, maar veel te laat.

De opsplitsing van de lijn Turnhout-Manage zou een goede zaak moeten zijn, maar de vertragingen zijn nog steeds niet weggewerkt.

Waarom wordt er nooit nieuw materieel ingezet op de spoorverbindingen van en naar de Kempen? Waarom laat het onderhoud zo te wensen over? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de problemen, aangekaart op de webstek, aan te pakken?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Er wordt voor de Kempen door de NMBS wel degelijk modern materieel ingezet. De dubbeldeksrijtuigen rijden evenwel alleen op de piekuren. Op andere momenten zou de bezetting ervan ondermaats zijn. Voorts gaat men bij de toewijzing van nieuw materieel ook na of de treinen in de buurt onder waarborg kunnen worden nagekeken.

Het onderhoud moet voor een optimale veiligheid en betrouwbaarheid zorgen, maar pannes kunnen nooit helemaal worden uitgesloten.

De dienstregeling voor de reizigers van Turnhout en Neerpelt zal verbeteren wanneer de werken voor het kruisingsspoor in Tielen klaar zullen zijn. De vertraging werd opgelopen ten gevolge van het laattijdig afleveren van de bouwvergunning. Ik heb Infrabel om een omstandig rapport gevraagd over deze vertraging en over de mogelijkheden om de uitvoering te versnellen. Bovendien zal de voltooiing van de werken in Antwerpen-Centraal een betere dienstregeling mogelijk maken.

De NMBS heeft maatregelen genomen om met de nieuwe dienstregeling tegemoet te komen aan de klachten van de reizigers op de verbinding Turnhout-Manage. Tevens werd dubbeldeksmaterieel ingezet tijdens de spitsuren. De NMBS geeft toe dat de eerste dagen van de nieuwe dienstregeling niet altijd de verwachte verbetering hebben teweeggebracht. Men poogt nu bij te sturen, zodat de stiptheid de komende maanden hopelijk zal verbeteren.

03.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Dit antwoord verontrust mij omdat de staatssecretaris een aantal dingen niet heeft gezegd. Hij heeft vooral geen datums vooropgesteld in verband met Tielen en Antwerpen-Centraal.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij het standpunt van mijn collega.

03.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het antwoord is inderdaad verontrustend. De regering verkondigt al jaren dat de bevolking het openbaar vervoer moet gebruiken, maar zet daar, zeker in de Kempen, geen investeringen tegenover. De reizigers die men had kunnen winnen, dreigt men te verliezen.

03.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ik heb Infrabel om een omstandig rapport gevraagd over de vertraging van de werken. Ik ontvang dit rapport vermoedelijk een van de volgende dagen of weken. Zoals ik eerder aangaf in de commissie, zouden de werken worden beëindigd in juni 2007. Ik beschik over geen enkele aanwijzing dat deze datum gewijzigd is.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toekomstperspectieven van het station 'Noorderkempen'" (nr. 13291)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn vraag is geïnspireerd door een eerdere vraag van mevrouw Inga Verhaert over de personeelsinzet voor het station Noorderkempen. Zij deed intussen als bestendig afgevaardigde van de provincie Antwerpen een aantal uitspraken over het station Noorderkempen. Zij was onder meer ontgoocheld over het treinaanbod dat de NMBS op 1 juni 2007 aanbiedt, namelijk één trein per uur en per richting. Haar uitspraken tonen aan dat er in de regio een partijoverschrijdende vraag bestaat om wel degelijk in een minimumaanbod te voorzien. Wil de minister ter zake nog inspanningen leveren?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Men moet niet twijfelen aan mijn inspanningen. Ik beschik sedert de mondelinge vragen van 16 juni 2006 evenwel nog niet over bijkomende informatie.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zal de bestendig afgevaardigde moeten ontgoochelen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het politiek verlof voor de personeelsleden van De Post" (nr. 13307)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): Inzake politiek verlof geldt voor werknemers van De Post noch de wet van 18 september 1986 voor het overheidspersoneel, noch de wet van 23 maart 2001 voor de private sector. De Post heeft dit in een rondzendbrief in december 2000 laten weten. Wie bij De Post politiek verlof wil, dient gewoon verlof op te nemen. Vindt de staatssecretaris het logisch dat er voor personeel bij De Post geen adequate regeling bestaat voor politiek verlof? Plant hij maatregelen?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De regeling die vanaf 1 januari 2001 is ingevoerd, is nog steeds van toepassing. Bij De Post bestaan twee stelsels van politiek verlof. Het facultatieve recht op politiek verlof is beperkt tot maximaal drie dagen per maand en is bestemd voor de burgemeesters en schepenen in gemeenten tot 50.000 inwoners en voor alle raadsleden, ongeacht het inwonersaantal. Het verplichte politiek verlof is bestemd voor burgemeesters en schepenen in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners en voor parlementsleden. De periodes van politiek verlof worden niet bezoldigd, maar men beschouwt ze wel als dienstactiviteit. Dit gebeurde via een wijziging die met terugwerkende kracht geldt tot 1 januari 2001.

Het is niet zo vanzelfsprekend om voor De Post de regeling die geldt voor de private sector of het federaal openbaar ambt, toe te passen. Ook een initiatief van mij ligt niet voor de hand. Voor het autonome overheidsbedrijf De Post geldt de wet van 21 maart 1991. Ze moet zelf samen met de sociale partners een eigen administratief en geldelijk statuut uitwerken. De Post heeft dit gedaan.

05.03 David Geerts (sp.a-spirit): We zullen samen met de vakbondsafgevaardigden de zaak bekijken.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Éric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de inplanting van het NMBS-station in de nabijheid van 'Brussels South Charleroi Airport'" (nr. 13341)

06.01 Éric Massin (PS): In juni heeft u me gezegd dat de jongste studies van Infrabel handelden over de bouw van een kopstation ten noorden van de autoroute de Wallonie dat zou aangesloten worden op lijn 140 Charleroi-Ottignies. Een nieuwe studie waarvan de resultaten op 15 november hadden moeten verschijnen, stelt voor om het station ten zuiden van de autosnelwegen te bouwen. Welke nieuwe elementen bevat die studie?

Is men zinnens een ondergronds station te bouwen? Wanneer zal men met de werken beginnen? Indien het station ten zuiden van de autoweg zou gebouwd worden, zal het station waarschijnlijk op lijn 124 Charleroi-Brussel aangesloten worden in plaats van op lijn 140. Wil men zo de as Charleroi, Bergen, Rijsel, Parijs verder uitbouwen?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Sinds juni heeft Infrabel overleg gepleegd met de NMBS om na te gaan of het tot dan geldende infrastructuurschema voor de spoorwegverbinding met de luchthaven van Gosselies nog altijd spoorde met de veranderende behoeften van de operator. Na dat overleg heeft Infrabel dan inderdaad nieuwe studies laten uitvoeren, die men nu samen met het Waalse Gewest bekijkt. Er zijn nog steeds verschillende opties mogelijk, en ik kan nu geen uitspraak doen met betrekking tot uw specifieke vragen.

06.03 Éric Massin (PS): Als men maar blijft zeggen dat er verscheidene opties ter tafel liggen en als men maar blijft wachten op de desiderata van de NMBS, zullen de gronden die aanvankelijk beschikbaar waren, dat op de duur niet meer zijn, en komt het station er nooit. Maar de NMBS is wel vragende partij, gezien de constante toename van het aantal reizigers naar de luchthaven, van wie de helft uit Vlaanderen komt.

Ik kan begrijpen dat er verschillende opties zijn, maar de resultaten van de studie hadden in principe op 15 november moeten worden gepubliceerd. Op grond daarvan had een beslissing moeten worden genomen. Ik kan niet meer doen dan uw aandacht daarop vestigen en u vragen de NMBS eraan te willen herinneren dat fundamentele keuzes moeten worden gemaakt en dat nodeloos getalm de kosten alleen maar hoger zal doen oplopen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Éric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de evolutie van de opdracht voor de aankoop van de GEN-treinstellen" (nr. 13342)

07.01 Éric Massin (PS): Voor het zomerreces verklaarde u dat nog geen beslissing werd genomen met betrekking tot de bestelling van het rollend materieel voor de GEN-treinstellen, maar dat de aangepaste bestekken in de loop van 2006 klaar zouden zijn.

Zowel vanuit economisch oogpunt, als voor de NMBS en voor de tractiewerkplaats Charleroi staat er heel wat op het spel. De NMBS heeft immers als opdracht voor passend materieel voor de reizigers te zorgen en het was de bedoeling het onderhoud van de treinstellen aan de tractiewerkplaats Charleroi toe te vertrouwen.

Beschikt u over een tijdpad met betrekking tot de gunning van de opdracht? Zijn de bestekken intussen duidelijker? Beschikt men ook over preciezere gegevens met betrekking tot het aantal aan te kopen treinstellen?

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het aankoopdossier met betrekking tot de nieuwe GEN-treinstellen is volop aan het evolueren. De NMBS heeft een volledig verslag voorgelegd over het aan te kopen materieel. Op grond daarvan heb ik een concrete oplossing uitgewerkt, die door de regering op 21 december 2006 werd goedgekeurd.

De NMBS zal 95 elektrische motorstellen kunnen bestellen - goed voor zo'n 17.000 extra plaatsen - die alle op het GEN zullen worden ingezet. De regering heeft zich ertoe verbonden die treinstellen te financieren. De laatste hand wordt gelegd aan het bestek. De bestelling zou in juni 2007 kunnen worden geplaatst en de treinstellen zouden in 2010 in gebruik kunnen worden genomen.

07.03 **Éric Massin** (PS): Wij zullen erop toezien dat het bestek zijn beloop heeft.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Éric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande aanpassingen in het rangeerstation van Monceau" (nr. 13343)**

08.01 **Éric Massin** (PS): Over de uitbouw van het vormingsstation van Monceau-sur-Sambre, een relatief belangrijk station voor het goederentransitovervoer, heb ik al heel wat vragen gesteld.

Samen met Antwerpen was Monceau een van de twee grote rangeerstations in het zogenaamde "Top Plan" dat de NMBS in 1986 invoerde. Uw voorganger, minister Vande Lanotte, kon mij alvast vertellen dat er met het vervoerplan van 2004 niets aan die strategie zou veranderen. De modernisering van de spoorremmen in Monceau was gepland tussen 2005 en 2007, en minister Vande Lanotte kondigde tevens aan dat het rangeerstation medio 2008 gerenoveerd zou worden. In uw antwoord op mijn vraag van 22 februari 2006 verklaarde u dat Infrabel plannen had voor de bouw van een nieuw gebouw van waaruit het rangeerstation kan worden bediend. Hierover werd een technische studie uitgevoerd, en idealiter zou het gebouw midden 2008 opgeleverd worden.

Nu verneem ik dat de bouw van het seinblok mogelijk met meer dan vier jaar vertraagd zou worden.

Klopt dat? In welk stadium bevindt zich de technische studie? Wordt het uitstel met vier jaar gerechtvaardigd door een herschikking van de budgettaire middelen? Moet hieruit niet veeleer opgemaakt worden dat men de activiteiten van de westelijke corridor op de as Antwerpen-Frankrijk wil verplaatsen, waardoor de uitbouw van het station van Monceau op langere termijn in het gedrang zou komen?

08.02 **Bruno Tuybens** (Frans): Op grond van de studie waar ik in mijn antwoord op uw vraag van 22 februari naar verwezen heb, heeft de NMBS-groep beslist om het rangeerstation uit te rusten met technieken die nog in een ontwikkelingsfase verkeren in plaats van met bestaande technologie. Er zou één gebouw komen van waaruit de rangeermanoeuvres en de seinen zouden worden bediend. In het huidige stadium zou het in 2010 in gebruik worden genomen. Het bestek voor de vernieuwing van de spoorremmen en het rangeersysteem zal half 2007 klaar zijn en de opdracht zal begin 2008 kunnen worden toegewezen. De rangeerspooren zullen tussen 2007 en 2009 vernieuwd worden. Voor die werken wordt 6 miljoen euro vrijgemaakt. Het ganse station van Monceau zal met een zelfde modern systeem met geprogrammeerde logica worden uitgerust. Daartoe moet er nog een studie over de ontwikkeling van de interface tussen het rangeersysteem en de seininrichting worden uitgevoerd.

Monceau blijft een belangrijke plaats in dat concentratieplan innemen. Er komt helemaal geen herverdeling van de budgetten. De toekomst van Monceau als rangeerstation is verzekerd.

08.03 **Éric Massin** (PS): Ik kan wel aanvaarden dat men in technologische uitrusting die nog in een ontwikkelingsfase verkeert, wil investeren, maar men kan zich niet van de indruk ontdoen dat alles op de lange baan wordt geschoven. In het station van Monceau zijn er gedurende tientallen jaren geen werken meer uitgevoerd.

Technologische studies en ontwikkeling worden aangevoerd om een en ander op de lange baan te schuiven en komen over als voorwendsels om te verhullen dat er keuzes moeten worden gemaakt. Waarom wordt er geen klare wijn geschonken? Misschien dient de NMBS eraan te worden herinnerd dat zij verplichtingen heeft en dient men het spoorwegpersoneel te verzekeren dat het in goede omstandigheden kan werken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vertraagde ingebruikname van de hogesnelheidslijn tussen Luik en Duitsland" (nr. 13388)

09.01 François Bellot (MR): De infrastructuurwerken aan de hogesnelheidslijn tussen Luik en Duitsland zouden eind 2007 klaar moeten zijn, maar naar verluidt zou er vóór eind 2008 geen sprake zijn van een commerciële exploitatie. Die termijn is nodig om het rollend materieel met het veiligheidssysteem ETCS 2.3.0. (*European Train Control System 2.3.0.*) uit te rusten, een norm waarmee de Europese instanties zouden hebben gedraald.

Hoe zag de NMBS-planning met betrekking tot die veiligheidsuitrusting eruit? Klopt het dat de vertraging, zoals Infrabel aanvoert, aan de Europese overheid toe te schrijven is, of gaat het om een gedeelde verantwoordelijkheid? Wie zal opdraaien voor de minderopbrengsten nu de lijn, om technische redenen, nog niet in gebruik kan worden genomen? Zullen aan Duitsland verwijlntresten worden betaald? Is het mogelijk in 2008 klassiek materieel in te zetten op die lijn, om onnodige verspilling te vermijden?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De nationale systemen zijn ondergeschikt aan het nieuwe Europese ETCS-systeem. Er zijn dus ingrijpende veranderingen nodig, want het nieuwe systeem zal niet gewoon naast de oudere systemen kunnen bestaan. De Thalystreinstellen met het nieuwe systeem zullen getest moeten worden, en het materieel zal opnieuw gehomologeerd moeten worden voor de onderscheiden lijnen. De homologatietests kunnen uiteraard pas uitgevoerd worden nadat de infrastructuur voltooid is.

De vier betrokken operatoren hebben een overeenkomst gesloten voor de aanpassing van de Thalystreinstellen. De NMBS kan niets beslissen zonder de andere partijen daarin te kennen.

Ik zal u de planning van de werken voor de PBKA-treinstellen (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam) op papier bezorgen. De vergunning om in de vier betrokken landen te rijden zou tegen juli 2008 rond moeten zijn. De eerste treinstellen zullen wellicht eind 2008 op lijn L3 kunnen rijden.

De minderopbrengsten voor Infrabel zijn beperkt tot het - minieme - verschil tussen de retributie voor een klassieke lijn en die voor een HSL. Er is niet voorzien in de betaling van verwijlntresten.

Om materieel dat niet met het nieuwe veiligheidssysteem is uitgerust van lijn 3 gebruik te laten maken, zou voor aangepast seinmaterieel moeten worden gezorgd, wat een voorafgaande studie en bijkomende investeringen zou vergen, alsook de toekenning van een afwijking door de Europese Commissie. Die oplossing geniet dus niet de voorkeur.

09.03 François Bellot (MR): Door de integratie van die seininstallaties wordt de ingebruikname van de lijn dus zeven à tien maanden vertraagd. Treinen laten rijden over het grondgebied van vier landen is blijkbaar een bijzonder moeilijke opdracht!

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De veiligheid is een belangrijk gegeven.

09.05 François Bellot (MR): Daarover ben ik het met u eens maar de zaken waren eenvoudiger geweest als men in één seingeving- en spanningssysteem had voorzien.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe verbinding Maastricht-Brussel zonder stop in Leuven" (nr. 13429)

10.01 Carl Devlies (CD&V): Luikse leidende kringen konden hun machtspositie binnen de NMBS verzilveren ten koste van de dienstverlening in Vlaanderen. De nieuwe trein Maastricht-Luik-Brussel stopt immers niet te Leuven, hoewel er voor het traject Leuven-Hélécines niet minder dan 150 miljoen euro werd geput uit de binnenlandse investeringsenveloppe voor Vlaanderen. De Vlamingen plukken dus geenszins de vruchten van die investering en twee universiteitssteden krijgen geen rechtstreekse spoorverbinding. Leuven behoudt wel vier IC-treinen per uur, maar die rijden in groepjes van twee, namelijk om het half uur twee

treinen. Luik mag voor zijn IC echter gebruik maken van de nieuwe lijn en krijgt daardoor een mooi gespreid treinaanbod.

Hoeveel reizigers stapten bij de laatste telling op in Leuven en in Luik? Klopt het bericht dat de nieuwe trein wel een bijkomende stopplaats krijgt tussen de taalgrens en Luik? Hoe verantwoordt de NMBS dat Leuven geen stopplaats krijgt? Aanvaardt de staatssecretaris dat beide universiteitssteden geen verbinding krijgen en dat de spreiding van de treinen uitsluitend ten voordele van Luik gaat en ten nadele van Leuven?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): In oktober 2005 werden in Luik per weekdag 16.794 opstappende reizigers geteld en in Leuven 22.655. Het binnenlandse treinaanbod tussen Brussel en Leuven bestaat uit vier IC-treinen per uur, twee CR-verbindingen en negen P-treinen 's morgens. Tussen Brussel en Luik gaat het om drie IC-treinen per uur en twee P-treinen 's morgens. De verbinding ICO rijdt elk uur tussen Maastricht-Wezet-Bressoux-Luik-Brussel. Tweemaal per dag, tijdens de piekuren, stopt die trein te Ans in plaats van te Maastricht. Zo konden twee P-treinen worden vervangen die tot 10 december 2006 tussen Brussel en de Luikse regio reden. Die keuze wordt verantwoord door de grote reizigerstoevloed in Ans.

Maastricht heeft een door de EU gesubsidieerde marktstudie besteld, waaruit blijkt dat er wel grote interesse bestaat voor snelle verbindingen tussen Maastricht en Brussel, maar niet tussen Maastricht en Leuven.

De ICO-dienstregeling wordt bepaald door de rijmogelijkheden tussen Leuven en Brussel-Zuid en door de aansluitingen in Luik en Maastricht. Als de hogesnelheidslijn LN2 tussen Leuven en Ans een verbetering is voor de dienstverlening in de Luikse regio, komt er ook meer capaciteit vrij tussen Landen en Leuven. De nieuwe dienstregeling legt 's morgens en 's avonds twee semidirecte treinen in tussen Landen en Brussel.

10.03 **Carl Devlies** (CD&V): Het aantal reizigers dat in Leuven opstapt, ligt 30 procent hoger dan in Luik. Dat benadrukt nogmaals de onrechtvaardigheid in de dienstverlening. De nieuwe trein stopt wel in Ans, maar niet in Leuven. Er komt geen rechtstreekse verbinding tussen Maastricht en Leuven, hoewel beide universiteitssteden daar baat bij zouden hebben. Met de nieuwe lijn kon voor de Leuvenaars het probleem van de spreiding van de treinen worden opgelost en de aansluiting op de hst te Luik kon erdoor worden verbeterd. Ik vraag mij af op welke studie de NMBS zich baseert en wil graag een kopie ervan ontvangen. Ik hoop dat men dit in de toekomst nog wil herbekijken.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de papieren versie van de witte en gele gids" (nr. 13430)**

11.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Nog steeds worden er jaarlijks miljoenen exemplaren van de Witte en Gouden Gids aan huis bedeed. Velen gebruiken deze gidsen echter niet meer, omdat de gegevens ook op het internet staan. Zou er geen systeem ontwikkeld kunnen worden waardoor mensen kunnen melden dat ze de gidsen niet wensen te ontvangen? Op die manier zouden kosten en papier bespaard kunnen worden.

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De jaarlijkse distributie van de papieren versie van beide telefoongidsen is een wettelijke verplichting. Dit kan enkel veranderen met een wetgevend initiatief.

Reeds een aantal jaren tracht men het aantal exemplaren van de gidsen te verminderen. Promedia neemt al jaren rechtstreeks contact op met de bedrijven om het exacte aantal gewenste exemplaren te bepalen. Daarnaast hebben de gebruikers al de mogelijkheid om te melden dat ze de gidsen niet meer willen ontvangen. Dat kan via een 0800-nummer, via e-mail of via fax. Blijkbaar is de papieren gids echter nog bijzonder populair, want slechts vierduizend mensen hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Uit diverse marktonderzoeken is gebleken dat de papieren gids nog steeds beschouwd wordt als een handige informatiebron.

11.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik ben blij dat de mogelijkheid al bestaat, maar misschien wordt er zo weinig gebruik van gemaakt omdat de mensen niet weten dat ze bestaat. Misschien moet er een communicatiecampagne gevoerd worden? Dan is een wetgevend initiatief overbodig.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13433 van mevrouw Annelies Storms wordt uitgesteld.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de communicatie met de reizigers in de stations" (nr. 13503)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 12 december 2006 gebeurde er op lijn 12 een ongeval aan een spoorwegovergang te Ekeren-Mariaburg. Dit veroorzaakte een vertraging, maar de reizigers in de stations kregen gedurende drie uur geen enkele informatie daarover. Nochtans werd er in de stations op deze lijn geïnvesteerd om de communicatie te verbeteren.

Hoeveel werd er geïnvesteerd in het omroepsysteem in de stations en de haltes op de lijn 12? Waarom werd er niet gecommuniceerd? Welke spoorwegovergangen op lijn 12 zullen vervangen worden door een tunnel? Is het niet aangewezen om in een versneld tempo fiets- en voetgangerstunnels aan te leggen aan spoorwegovergangen, zodat de zwakke weggebruikers op een veilige manier zouden kunnen oversteken?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Gemiddeld kost een omroepinstallatie in een klein station 50.000 euro. Sinds 1997 werden alle omroepinstallaties van de twaalf stopplaatsen op lijn 12 in dienst genomen.

Naar aanleiding van het ongeval werd de goede werking van de installaties in de betrokken stations onderzocht. De verantwoordelijken van de NMBS hebben hun personeel gesensibiliseerd om de klanten bij verstoorde situaties zo goed mogelijk te informeren.

Momenteel wordt onderzocht of de overweg 32 te Kapellen kan worden afgeschaft door het bouwen van een brug en of de overwegen 53 en 55 te Essen kunnen worden afgeschaft door de aanleg van een fietspad. De timing daarvan hangt af van de onderhandelingen met het Vlaams Gewest en de gemeenten.

Infrabel is vragende partij om zo veel mogelijk overwegen af te schaffen, op voorwaarde dat ook de wegbeheerder zijn steentje bijdraagt. Infrabel is echter geen voorstander van het ontdebellen van spoorwegovergangen door de aanleg van een fiets- of voetgangerstunnel. Ondanks de zware investeringen die hiervoor nodig zijn, is gebleken dat de meeste zwakke weggebruikers toch nog gebruik blijven maken van de gelijkgrondse overweg.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er werd blijkbaar voor 600.000 euro geïnvesteerd in een omroepinstallatie die niet gebruikt wordt wanneer het nodig is. Waarom moet het personeel hierover nogmaals gesensibiliseerd worden? Ik dacht dat de informatieverstrekking volgens een gestandaardiseerde procedure verliep.

Het verwondert mij dat Infrabel niet voor een ontdebelling van spoorwegovergangen kiest. Het zijn nochtans de zwakke weggebruikers die het meest kwetsbaar zijn.

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Dat spreek ik niet tegen. Als men ontdebelt en een tunnel of een brug bouwt voor fietsers en voetgangers, dan gebruiken de meeste zwakke weggebruikers jammer genoeg toch de gelijkgrondse spoorwegovergang, omdat zij anders een extra fysieke inspanning moeten doen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de besteding van de onmiddellijke inningen van boetes aan dochterondernemingen van De Post" (nr. 13459)

13.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Twee dochterondernemingen van De Post zijn bij KB aangewezen om hun moederonderneming bij te staan bij de verzending en opvolging van de onmiddellijke inningen van boetes. Op die manier werd de procedure van openbare aanbesteding omzeild en kregen andere bedrijven niet de kans om mee te dingen voor deze opdracht.

Welke taken zullen De Post en haar dochters elk voor hun rekening nemen? Waarom werd er geen openbare aanbesteding uitgeschreven?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De Post heeft toelating gevraagd om haar dochterondernemingen te betrekken bij de uitvoering van taken van openbare dienst. Hierbij moet benadrukt worden dat het gaat om taken die de Staat in het beheerscontract aan De Post heeft opgedragen. Artikel 13§3 van de wet van 21 maart 1991 maakt het inschakelen van dochterondernemingen afhankelijk van een machtiging bij een in Ministerraad overlegd KB. De dochterondernemingen zijn dus niet rechtstreeks aangewezen door de overheid, die enkel de machtiging heeft verleend. De taken die de dochterondernemingen kunnen vervullen, zijn aangeduid in het KB van 5 april 2006. Aangezien De Post de eindverantwoordelijke is voor de correcte uitvoering van deze taken, is het niet abnormaal dat zij daarvoor een beroep doet op haar dochterondernemingen.

13.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Het gaat hier natuurlijk om een juridische interpretatie. Of het juridisch waterdicht is om door zo een machtiging de wet op de openbare aanbestedingen te omzeilen, durf ik te betwijfelen. Wat ons als volksvertegenwoordigers natuurlijk vooral ter harte gaat, is dat een en ander niet alleen degelijk, maar ook zo goedkoop mogelijk moet gebeuren. Anders draait de burger weer op voor de meerkosten. Het ware dus beter geweest indien de mededinging had kunnen spelen, zeker nu De Post niet meer voor 100 procent eigendom is van de Staat. Met de afschaffing van de boetezegels is De Post natuurlijk een opdracht kwijtgeraakt, maar dat is geen reden om andere ondernemingen uit te sluiten.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prijsverhogingen bij de Post" (nr. 13484)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nakende verhoging van het tarief voor niet-genormaliseerde zendingen" (nr. 13513)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In het kader van wat ietwat eufemistisch een "vereenvoudiging van de tariefstructuur" wordt genoemd, heeft De Post de gewichtsklasse tot 50 gram voor niet-genormaliseerde zendingen afgeschaft, zodat voortaan voor alle niet-genormaliseerde zendingen beneden de 100 gram eenzelfde tarief geldt. Dit komt neer op een fikse tariefverhoging. Wat zijn de redenen daarvoor? Zijn er nog andere tariefwijzigingen op til in het kader van deze zogenaamde vereenvoudigingsoperatie?

14.02 François Bellot (MR): In het decembernummer 2006 van het magazine PostInfo werd aangekondigd dat het tarief voor niet-genormaliseerde zendingen van minder dan 50 g zou stijgen van 0,83 euro naar 1,04 euro. Dat is intussen ook gebeurd. Dit is een prijsstijging met 25 procent, en dat is verwonderlijk, want ze strookt niet met de reële toename van de kosten. Bovendien dreigt De Post, die nu al klaagt over een daling van het volume en over de toegenomen concurrentie, hierdoor met een extra commerciële handicap opgezadeld te worden.

Waarom wordt het specifieke formaat C5 (een dubbelgevouwen A4) als niet-genormaliseerd aangemerkt, hoewel alle sorteermachines van De Post dit formaat automatisch verwerken? Waarom worden er extra kosten aangerekend, hoewel de verwerking van zendingen met dit formaat evenveel kost als die van genormaliseerde post?

14.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het is de bedoeling te komen tot een tariefstructuur waarin uitsluitend gewerkt wordt met veelvouden van het basisgewicht. Het behoud van de prijsklasse tot 50 gram voor niet-genormaliseerde zendingen was daarvoor een hindernis. Het nieuwe tarief is gewoon het dubbele van het basistarief voor genormaliseerde zendingen. Zodra het systeem met veelvouden van het

basistarief een feit is, zal de klant alle zendingen met dezelfde zegels kunnen frankeren en zal men de zegels zonder faciale waarde kunnen veralgemenen. Dat betekent dat bij een tariefverhoging de klant pas het nieuwe tarief zal betalen wanneer hij nieuwe zegels aankoopt.

(Frans) Enkel de niet-genormaliseerde zendingen worden duurder. Het tarief wijzigt dus niet voor de genormaliseerde wenskaarten die de grote meerderheid uitmaken.

Trouwens, ook al wordt de prijs van de niet-genormaliseerde zendingen tussen 0 en 50 gram op die van de niet-genormaliseerde zendingen tussen 50 en 100 gram afgestemd, wordt het onderscheid tussen de twee gewichtsklassen behouden.

Het nieuwe tarief geldt sinds eind december 2006, maar in januari zal er nog niet te streng op de naleving ervan worden toegezien.

(Nederlands) De Post bekijkt momenteel nog een aantal prijsaanpassingen op basis van de inflatie. Men wil een kwaliteitsverbetering via bijkomende investeringen, alsook de verbetering van het sommige productengamma. De Post vroeg onder meer het BIPT om een advies. De Post heeft mij wel al meegedeeld dat over het algemeen de prijsstijgingen in 2007 ongeveer 2 procent zullen bedragen. Dit komt ongeveer overeen met het inflatiepeil van het voorbije jaar.

(Frans) De C5 is geen genormaliseerde zending. Die normaliseren zou voor problemen zorgen want het toegelaten maximumgewicht van de C5 zou niet door de machines verwerkt kunnen worden, wat een meerkost op het niveau van de postbedeling zou meebrengen.

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het blijft verbazend dat men vanaf 29 december 2006 een tariefwijziging doorvoert, ook al omdat men dit intern bij De Post zo lang mogelijk geheim heeft proberen te houden. De documentatie hierover is heel laat binnengekomen. Er is sprake van een tariefverhoging van 2 procent in 2007, maar de schrapping van de non-priorzending betekent al een verhoging van meer dan 2 procent. Een vereenvoudiging van de poststructuur lijkt op langere termijn interessant, maar het is bij de haren getrokken om er nu een derde van de internationale en een kwart van de nationale zendingen bij te gooien. Het klopt dat het slechts om enkele procenten van het totaal aantal postzendingen gaat, maar men treft wel individuele burgers die in tijden van internet voor feestelijke gebeurtenissen trouw gebruik maken van de postdiensten.

14.05 François Bellot (MR): Volgens de postbodes en de technische voorschriften gaat het om een genormaliseerde zending. Het is jammer dat De Post dit formaat niet als een genormaliseerde zending beschouwt, vermits het steeds vaker zou gebruikt worden. De postbodes menen trouwens dat de C5 gemakkelijker kan uitgereikt worden dan de commerciële enveloppe.

14.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État *(Frans)*: Ik had het over het probleem dat bij de sortering ontstaat.

14.07 François Bellot (MR): In de bestekken staat al 17 jaar dat de toestellen op dezelfde wijze het commercieel formaat en het C5-formaat moeten kunnen sorteren. En zo gebeurt het ook in de praktijk. De C5 wordt zowel door de oude als door de nieuwe machines aanvaard en gesorteerd. De C5-enveloppe is praktischer dan de A4. Trouwens, De Post maakt van dat formaat gebruik voor haar postogrammen. En uit de bedrijfswereld wordt er sterk op aangedrongen om het commercieel formaat door de C5 te vervangen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verplichte wederindienstneming van Belgacom-werknemers" (nr. 13511)

15.01 Roel Deseyn (CD&V): Ik wil verduidelijkingen over het statuut van de tweehonderd Belgacomwerknemers die vanaf 1 januari 2006 aan de kant werden gezet en die als gevolg van een beslissing van de Raad van State een aangetekende brief kregen om vanaf half januari opnieuw aan de slag te gaan. Hoeveel werknemers treden er opnieuw in dienst? Wanneer zullen de betrokkenen het loonverlies van 25 procent dat ze in 2006 leden, vergoed krijgen? Hoe zit het met de begeleiding van deze werknemers naar een job bij Belgacom of elders?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens *(Nederlands)*: Het aantal werknemers dat ten gevolge van het

schorsingsarrest van de Raad van State en in afwachting van een behandeling ten gronde terug weer in dienst komt, bedraagt 249. Hiervan zijn intussen 19 personen tewerkgesteld in een extern project of bij een andere administratie.

Het al dan niet vergoeden van het loonverlies in 2006 hangt volledig af van de uiteindelijke beslissing van de Raad van State in de vernietigingsprocedure. Aangezien de werknemers door het schorsingsarrest terugkomen in de toestand van voor 31 december 2005, zijn ze opnieuw in reconversie. Bijgevolg worden ze op dezelfde wijze behandeld als voor die datum en op dezelfde wijze als gelijk welk ander personeelslid in reconversie. Ze kunnen eveneens solliciteren voor elke functie in een extern project.

15.03 Roel Deseyn (CD&V): Op basis van problemen die opduiken bij individuele trajecten zullen we de vragen eventueel kunnen verfijnen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het geïntegreerde ticket voor het openbaar vervoer" (nr. 13529)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Een aantal maanden geleden werd aangekondigd dat men werk zou maken van het geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer. Een werkgroep zou tegen eind 2006 een aantal aanbevelingen doen. Wat zijn de resultaten van deze werkgroep? Waarom blijft dit ticket, dat in andere landen allang bestaat, hier zolang uit? Wanneer komt het ticket er, in en buiten Brussel?

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het geïntegreerd ticket is een van de belangrijke aandachtspunten van mijn beleid. Voor de gebruikers van het openbaar vervoer bestaan er trouwens al geïntegreerde vervoerbewijzen. Men kan momenteel al een treinkaart kopen met gecombineerde abonnementen van De Lijn, TEC, MIVB in één vervoerbewijs.

In Brussel is het Jump-ticket een zekere vorm van integratie, maar we kunnen nog verder gaan. Het gemeenschappelijke protocol van juni 2006 was een stap vooruit. Dat een en ander moeizaam verloopt, komt omdat we te maken hebben met diverse vervoersmaatschappijen die alle een grote autonomie hebben en die onder het toezicht staan van verschillende overheden. Een onderlinge hiërarchie ontbreekt bovendien. Alle maatschappijen hebben eigen systemen en technologieën ontwikkeld.

Het protocol van juni 2006 maakt het mogelijk tegen 2010 één drager van vervoerbewijzen in te voeren voor de vier maatschappijen. De werkgroep die een haalbaarheidsstudie moest uitvoeren, zal in de komende weken een rapport voorstellen. Uit tussentijdse rapporten blijkt alvast dat 2010 gehaald kan worden.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het weigeren van een trein aan de Nederlandse grens omdat de machinist geen Nederlands kon" (nr. 13544)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de tweetaligheid van het treinpersoneel" (nr. 13547)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de taalkennis van het treinpersoneel naar aanleiding van een incident in Maastricht" (nr. 13558)

17.01 Patrick De Groote (N-VA): Op 14 december 2006 werd in het station van Maastricht een Belgische machinist van de trein gehaald omdat hij de Nederlandse verkeersleider niet of onvoldoende begreep. Een Nederlandse inspecteur wees op de veiligheidsrisico's en merkte op dat machinisten die de grens overschrijden, volgens de wet tweetalig moeten zijn. In ons land is het helaas al lang geleden dat iemand eiste dat de taalwet wordt nageleefd.

Kloppen de berichten in de pers over het incident? Hoe beoordeelt de staatssecretaris het voorval? Heeft de NMBS zich geëxcuseerd bij de Nederlandse Spoorwegen? Ongeveer zeventig reizigers liepen anderhalf uur vertraging op. Had de machinist een geldig taalattest? Wat zijn de vereisten inzake tweetaligheid? Hoe wordt de taalkennis geëvalueerd? De Nederlandse Spoorwegen stelden voor een Nederlandse begeleider mee te laten reizen, maar dat wilde de machinist niet. Zijn er sancties genomen tegen de machinist of zijn oversten? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat zoiets niet meer gebeurt?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De afgelopen twee jaar waren er dertien taalincidenten op de lijn Luik-Maastricht, een traject van amper 12 kilometer dat 2 kilometer over Nederlands grondgebied loopt. Hoewel machinisten ook in ons land tweetalig moeten zijn, is men het er blijkbaar niet over eens hoe die tweetaligheid moet worden geïnterpreteerd. Infrabel vindt dat de Nederlandse Spoorwegen erg rigide optreden en suggereert zelfs dat commerciële motieven schuilgingen achter de reactie van de Nederlanders. Blijkbaar is de vereiste taalkennis in ons land beperkt tot vaktermen. Uit het ongeval in Pécrot bleek nochtans dat echte tweetaligheid cruciaal is voor de veiligheid.

Hoeveel bestuurders en begeleiders zijn van de Franse, respectievelijk Nederlandse taalrol? Hoeveel bestuurders en begeleiders verzorgen ritten in het andere landsgedeelte dan dat waarvan ze de taal spreken? Wat zijn de criteria inzake tweetaligheid? Zijn de spoorwegen geneigd de criteria bij gebrek aan voldoende kandidaten soepel toe te passen, met alle veiligheidsrisico's van dien?

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Veel meer dan een communautaire aangelegenheid, is dit een zaak van veiligheid. Het dodelijke ongeval in Pécrot was onder meer te wijten aan gebrekkige communicatie. Wat zijn de precieze omstandigheden van het incident in Maastricht? Klopt het dat de bestuurder onvoldoende Nederlands kende om te kunnen communiceren met de Nederlandse treindienstleiding? Aan welke taalcriteria moeten de bestuurders voldoen? Wordt de talenkennis tijdens de dienst ook op Belgisch grondgebied gecontroleerd? Wat is de verdeling van bestuurders en begeleiders per taalrol? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen?

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Treinbestuurders hoeven niet tweetalig te zijn, maar moeten wel alle veiligheidsprocedures beheersen in de taal van de verkeersleiding van de infrastructuurbeheerder. Het gaat dan om veiligheidsberichten en eenvoudige meldingen inzake onregelmatigheden in het treinverkeer. Vooraleer de bestuurders in een landsgedeelte kunnen worden ingezet, moet de taalkennis gecertificeerd worden. Om de drie jaar moet de kennis bovendien opnieuw gecertificeerd worden.

Treinbegeleiders volgen na aanwerving een opleiding inzake de tweede landstaal. Ze moeten slagen in de Selortest tweede landstaal voor ambtenaren van niveau 2. Om te kunnen communiceren met de infrastructuurbeheerder krijgen alle begeleiders sinds juli 2005 een consigne met een lijst dienstuitdrukkingen en een technische woordenlijst. De woordenschat wordt tijdens de opleiding ingeoefend en de kennis ervan wordt gecertificeerd. Ook in de permanente vorming is er aandacht voor talenkennis. De NMBS is niet geneigd de taalvereisten soepel toe te passen, precies omdat de inzet van personeel in een ander landsdeel afhangt van de certificatie.

De infrastructuurbeheerder organiseert regelmatig controles voor besturend en begeleidend personeel. De eerste elf maanden van 2006 waren er 2.853 controles op het Belgische net. De resultaten van de controles worden maandelijks bezorgd aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. DVIS organiseert ook eigen controles.

Blijkt uit de taalevaluatie dat bijscholing noodzakelijk is, dan moet de werkgever bewijzen dat de talenkennis binnen een periode van maximaal negen maanden na de evaluatie op een aanvaardbaar niveau werd gebracht. Lukt dat niet, dan eist de infrastructuurbeheerder de terugvordering van het tweetalige geschiktheidsbrevet tot besturing en levert hij een eentalig brevet af tot de betrokkene wel slaagt.

In 2006 waren 1.944 bestuurders van de Nederlandse taalrol, 1.744 van de Franstalige. Daarvan verzekert 78 procent ritten met een gedeeltelijk parcours in Brussel of het andere landsgedeelte. Eind 2006 stonden 1.503 treinbegeleiders op de Nederlandse taalrol, 1.317 op de Franstalige. Aangezien de treinbegeleiders bij de NMBS pas geregulariseerd worden zodra ze over een geschiktheidsbrevet beschikken, zijn ze allemaal bekwaam.

De Nederlandse regels bepalen dat de treinbestuurder het Nederlands voldoende moet beheersen om de gebruikelijke communicatie inzake veiligheidsprocedures te begrijpen en te voeren met het grondpersoneel. De NMBS en NS-R hebben ProRail en Inspectie Verkeer en Waterstaat gecontacteerd om maatregelen te nemen inzake taalgebruik. Het gaat om de formalisering van veiligheidsprocedures, de opmaak van een tweetalig technisch lexicon, een specifieke taalopleiding en controle op de verworven talenkennis.

De NMBS is de maatregelen inzake opleiding nagekomen. Alle treinbestuurders op de lijn Maastricht-Brussel zijn in het bezit van de door Infrabel en ProRail vereiste documenten.

De Belgische treinbestuurder in kwestie werd in het station van Maastricht door een inspecteur van Verkeer en Waterstaat gecontroleerd inzake zijn kennis van het Nederlands. De communicatie over de veiligheidsprocedure was positief, de algemene communicatie buiten het vakgebied negatief, het resultaat dus een onvoldoende. Daarop verbood de inspecteur het vertrek van de trein. Het voorstel van de Nederlandse Spoorwegen om een Nederlandstalige begeleider mee te sturen, werd door de inspecteur geweigerd en op dit punt treft de NMBS dus geen verwijt.

17.05 Patrick De Groote (N-VA): De minister geeft aan wat er allemaal zou moeten gebeuren. Dat is de theorie. Een gebrekkige taalkennis leidt tot minder veiligheid. Gelukkig hebben de Nederlanders een veel striktere definitie van taalkennis. De Nederlandse en Belgische wetgeving moeten op elkaar worden afgestemd. Dat taalcriteria in België niet soepel worden toegepast, durf ik te betwijfelen.

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Blijkbaar liggen de eisen in Nederland en België toch niet zo ver uit elkaar. Er is in beide landen een goede kennis van het vakjargon vereist, zowel passief als actief, maar blijkbaar ging de Nederlandse inspecteur zijn boekje te buiten door over te gaan op het testen van de algemene communicatie.

17.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik hoop dat de minister ons hier niet komt sussen met een voorgekauwd antwoord maar dat men daadwerkelijk nagaat of alles is gerealiseerd om te voorkomen dat het drama van Pécrot zich herhaalt.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "Franse diplomatieke nummerplaten van prins Laurent" (nr. 13540)

Voorzitter: de heer François Bellot.

18.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Volgens *Ter Zake* van 13 december rijdt Prins Laurent regelmatig met Franse diplomatieke nummerplaten. Dat is hoogst eigenaardig voor een lid van de koninklijke familie dat zich regelmatig in staatsdienst verplaatst. Waarom die vreemde nummerplaten? Of leent de Prins geregeld een voertuig van de Franse ambassade?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Dit is niet mijn bevoegdheid.

18.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik wist wel dat dit het antwoord zou zijn, maar ik moest ergens beginnen. Met vragen over de koninklijke familie wordt men altijd van het kastje naar de muur gestuurd.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de geplande sluiting van zeven postkantoren in Gent" (nr. 13549)

- mevrouw **Marie-Claire Lambert** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van het postkantoor in het Centre Hospitalier Régional de la Citadelle in Luik" (nr. 13552)

19.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Tijdens de laatste gemeenteraadszitting van 2006 keurde de Gentse gemeenteraad unaniem een resolutie goed waarin men protesteert tegen de sluiting van zeven Gentse postkantoren en waarin men een onderhoud daarover vraagt met de federale regering. De resolutie werd door de oppositie ingediend en ook door de paarse meerderheidspartijen goedgekeurd. Wat zijn de gevolgen?

19.02 Marie-Claire Lambert (PS): De heer Thijs bevestigde ten aanzien van de raad van bestuur van het *Centre hospitalier régional* (CHR) La Citadelle te Luik wat we al in de pers konden lezen: het in de winkelgalerij van het ziekenhuis gevestigde postkantoor sluit de deuren. In september nog werd het CHR verzekerd dat het voortbestaan van dat kantoor niet in het gedrang kwam. Bevestigt u dat dat kantoor zal worden gesloten? Om welke redenen? Op grond van welke criteria werd die beslissing genomen?

19.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De sluiting is inderdaad gepland voor 26 februari 2007, maar 85 tot 90 procent van de postdiensten zullen door de krantenwinkel van Press Shop in het CHR worden verzekerd.

De Post zal ervoor zorgen dat de concessieovereenkomst met naleving van de geldende regels wordt stopgezet.

(*Nederlands*) De heer Van den Eynde is ongetwijfeld op de hoogte van de motie van de gemeenteraad van Gent, waarin staat dat een gespreide en kwalitatieve dienstverlening gewaarborgd moet worden en dat daarover overlegd moet worden. Aangezien een postkantoor pas gesloten kan worden als er eerst een PostPunt geopend wordt in dezelfde regio, zal die gespreide dienstverlening gewaarborgd blijven. Zo zal de sluiting van het kantoor Gent-Muide worden uitgesteld als er geen partner wordt gevonden voor een PostPunt. Wat betreft de sluiting van andere postkantoren in Gent, zijn er reeds vervangende PostPunten geopend of is de opening ervan gepland. Hierover zal steeds overlegd worden met het stadsbestuur, dus de motie van de gemeenteraad zal gerespecteerd worden.

19.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat een postkantoor pas gesloten mag worden als er een vervangend PostPunt geopend wordt, was al langer bekend.

Bij de resolutie van de Gentse gemeenteraad heb ikzelf een amendement ingediend, waarin ik vroeg om eerst een PostPunt te openen alvorens een postkantoor te sluiten. Dit amendement werd door alle andere partijen verworpen. Daaruit blijkt dat zij niet geïnteresseerd zijn in die vervangende PostPunten, maar dat zij zich ronduit verzetten tegen de sluiting van postkantoren.

19.05 Bruno Tuybens (*Nederlands*): We gaan hier de gemeenteraad van Gent toch niet overdoen?

19.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Het zijn de meerderheidspartijen die zich verzetten tegen de sluiting.

19.07 Marie-Claire Lambert (PS): Ik betreur dat die 10 à 15 procent van de activiteiten die wegvallen, net sociaalgetinte diensten betreffen, zoals de opening van rekeningen door de sociale dienst van het ziekenhuis

bij een langdurige ziekenhuisopname bijvoorbeeld.

Ik betreur tevens dat die beslissing zonder overleg met de betrokken instelling werd genomen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de mogelijke gevolgen voor de postbestelling van de beslissing van de Vlaamse regering om de gemeenten nog louter met hun Nederlandse naam te noemen" (nr. 13550)

20.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Vorige maand besliste de Vlaamse regering dat Vlaamse gemeenten officieel alleen nog met hun Nederlandse naam benoemd mogen worden. Verschillende Franstalige partijen hebben reeds opgeroepen om toch de Franstalige benamingen op brieven te blijven gebruiken. Zal De Post ze in die omstandigheden bestellen?

20.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): In het belang van de afzender en de geadresseerde stelt De Post alles in het werk om de zendingen op het juiste adres te bezorgen, ongeacht taalgebruik, taalfouten, onjuiste, moeilijk leesbare of onvolledige adressen. Wanneer ondanks dit alles de zending niet kan worden afgeleverd, zal De Post al het mogelijke doen om ze terug aan de afzender te bezorgen.

20.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat is de deontologie van De Post, maar niet echt een antwoord op mijn vraag. Ik leid hieruit af dat de beslissing van de Vlaamse regering geen waarde heeft voor De Post.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de asbestinventaris van de gebouwen van De Post" (nr. 13567)

21.01 Roel Deseyn (CD&V): In juni antwoordde de staatssecretaris dat De Post over meerdere gebouwen beschikt waar asbest is gevonden. De milieudienst en de preventiediensten van De Post zouden voor het einde van 2006 een inventaris opmaken over de toestand van alle postgebouwen.

Waar zal deze inventaris beschikbaar zijn? In hoeveel procent van de gebouwen is er een gezondheidsrisico door de aanwezigheid van asbest? Wat is de timing voor het asbestvrij maken van alle gebouwen?

21.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De milieudienst van De Post heeft door gespecialiseerde firma's een inventaris laten opmaken van de circa 1.300 gebouwen van De Post. Daaruit is gebleken dat er in ongeveer 3,5 procent van de gevallen op korte termijn maatregelen nodig zijn. Een veertigtal gebouwen moeten binnen de zes maanden asbestvrij worden gemaakt. Alle nodige maatregelen werden genomen om die kantoren aan te pakken. Nergens loopt het personeel gevaar door blootstelling aan asbest.

De milieudienst heeft ook een programma opgesteld voor het asbestveilig maken van de sites van De Post. Dat zal gebeuren in een periode van vijf jaar en men zal zich daarbij laten leiden door de urgentie en de noodzaak van de ingrepen.

21.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik had liever een meer gedetailleerd antwoord gehad. Er is een plan op lange termijn, maar over hoeveel gebouwen gaat dat? Hoe kunnen wij de asbestinventaris inkijken?

Ik hoop dat de commissie, in het kader van de openbaarheid van bestuur, in de toekomst zal kunnen beschikken over de asbestinventaris.

21.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik zal dat laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het opstappen van gebruikersorganisaties uit de Raadgevende Comités" (nr. 13568)

22.01 Roel Deseyn (CD&V): De werking van het Raadgevend Comité voor de Postdiensten en van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS zou spaak lopen. De comités krijgen namelijk te weinig tijd om op een gefundeerde wijze advies te verstrekken. Om die reden heeft Test-Aankoop beslist om niet langer aan de werkzaamheden van de comités deel te nemen. Een spijtige, maar misschien noodzakelijke stap.

Kan de minister bevestigen dat Test-Aankoop een politiek van de lege stoel voert in beide comités? Waarom heeft de minister geen oplossingen voorgesteld, of, indien dit wel is gebeurd, wat is de inhoud ervan? Wanneer en op welke wijze zal de minister de comités de nodige slagkracht verlenen?

22.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het klopt dat de verbruikersorganisatie Test-Aankoop mij op 20 september 2006 heeft gemeld dat zij niet meer zou deelnemen aan de werkzaamheden van de comités. Ik betreur dit, omdat deze fora de gebruikers inspraak bieden in het beleid van de overheidsbedrijven. Bij een onderhoud met vertegenwoordigers van Test-Aankoop op mijn kabinet werd duidelijk dat de kritiek van deze organisatie uitsluitend betrekking heeft op twee dossiers, namelijk de herstructurering van de Belgische spoorwegen en het beheerscontract van De Post. Ik geef toe dat in deze gevallen de comités inderdaad weinig tijd hebben gekregen om hun adviezen te formuleren. Maar het gaat niet om een structureel probleem dat een afwezigheidspolitiek zou rechtvaardigen.

Gelet op het belang van de inspraak van de gebruikers, kan er gezocht worden naar alternatieven om deze inspraak doeltreffend te organiseren. Een aantal opties wordt op dit ogenblik bestudeerd, maar het is voorbarig om daar nu reeds over te communiceren.

We hebben Test-Aankoop ook gevraagd om voorstellen voor een betere werking te doen op basis van de ervaringen van zusterorganisaties in het buitenland. Toen bleek echter dat België het enige land is waar de gebruikers inspraak hebben op het niveau van elk overheidsbedrijf afzonderlijk. In Spanje bijvoorbeeld is er alleen een algemeen adviesorgaan, vergelijkbaar met onze Raad voor het Verbruik. Ik wil erop wijzen dat er een fundamenteel verschil bestaat tussen de adviezen van de raadgevende comités en die van de Raad voor het Verbruik: waar deze eerste geacht worden het consensusstandpunt van alle belanghebbenden te verwoorden, geven de laatste slechts een overzicht van alle standpunten, zonder een duidelijke aanbeveling aan de overheid.

22.03 Roel Deseyn (CD&V): Of het om een structureel probleem gaat, zal in de toekomst moeten blijken. Ik heb de indruk dat elke partij nu op de andere zit te wachten. Dat de gebruikers in het buitenland minder inspraak hebben, vergoelijkt de situatie bij ons niet.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treinperikelen van de laatste weken" (nr. 13571)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Zowel de invoering van de nieuwe dienstregeling als de brand in een tractiestation bij Brussel-Zuid hebben het treinverkeer danig in de war gestuurd. Bij de laatste grote wijziging van de dienstregeling in 1998 waren er ook heel wat kinderziekten, maar toen verklaarde minister Vande Lanotte dat men daaruit lessen getrokken had en dat er voortaan alleen nog kleine wijzigingen doorgevoerd zouden worden. Die les is men intussen alweer vergeten, met als gevolg dat er reeds in de eerste dagen na de invoering van de nieuwe regeling honderden klachten zijn binnengelopen, zowel bij de ombudsdienst als bij de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB).

Hoe is het mogelijk dat de wijziging van de dienstregeling een verslechtering betekent voor zovele reizigers? Had de NMBS dan geen zicht op de bestaande problemen met de oude dienstregeling, zodat die in de nieuwe regeling konden worden opgelost in plaats van verergerd? Hoe is het mogelijk dat een brand in één tractieonderstation – van vrij recente datum dan nog wel – gevolgen heeft in heel het land? Beschikken de spoorwegen dan niet over voldoende back-up? Is de oorzaak van de brand al bekend?

23.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De ingebruikname van nieuwe infrastructuur op 10 december 2006, zoals de bocht van Leuven en viaducten in Brussel en Schaarbeek, vormden de aanleiding om de hele dienstregeling te herzien. Het aantal klachten, dat in de honderden zou lopen, staat in schril contrast met de 3.000 klachten die men in Nederland heeft ontvangen na de invoering van een nieuwe dienstregeling daar. Alle klachten moeten uiteraard grondig nagekeken worden, maar men moet een en ander toch relativiseren. Misschien is de burger gewoon mondiger geworden?

De installatie die in Brussel-Zuid dienst doet, heeft reeds op tientallen andere plaatsen haar deugdelijkheid bewezen en was gerealiseerd volgens de geldende bouwkundige normen. Een ontploffing en een brand in zo een installatie is natuurlijk uitzonderlijk. Het onderzoek naar de oorzaak is nog bezig, zodat ik daarover niets meer kan zeggen, ook omwille van de verzekeringsaspecten.

Bij de uitwerking van de nieuwe dienstregeling trachtte men zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de vragen van de klanten, inzonderheid de pendelaars, onder meer door nieuwe directe P-treinen in te leggen.

De beschikbare infrastructuur zorgt evenwel voor beperkingen. Oorspronkelijk waren er werken gepland tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katharina-Lombeek. Hierbij bleef de situatie in Gent onveranderd en bleven alle aansluitingen verzekerd. Uiteindelijk zijn de werken voorlopig uitgesteld. Ofwel koos men ervoor om ongeveer 70.000 reizigers dagelijks onnodig acht minuten langer te laten reizen, ofwel koos men voor een aanpassing van de dienstregeling die een paar aansluitingen in Gent-Sint-Pieters verbrak. Het aantal gedupeerde treinkaarthouders bij deze laatste aanpassing is een kleine fractie van de 70.000 die in het eerste geval zouden zijn getroffen. Men heeft tot de aanvang van de werken gekozen voor een kortere reisduur.

Ook op andere plaatsen kwamen er problemen aan het licht. De NMBS heeft zich geëngageerd om waar mogelijk daaraan iets te doen. Men heeft sedert de nieuwe dienstregeling een aantal correctieve maatregelen genomen. Als men geen oplossing vindt, dient men duidelijk te communiceren waarom dit het geval is.

23.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De staatssecretaris minimaliseert het aantal klachten door te vergelijken met Nederland, maar er bestaat een cultuurverschil inzake mondigheid.

Het is ook bizar dat een vrij recent tractiestation uit 2000 het reeds begeeft. Intern wijst men erop dat de onderhoudsbeurten erop achteruitgaan. De oorzaak van het incident zal de volgende weken wel bovenkomen.

Het is maar de vraag of bij de dienstregeling de problemen opgelost geraken door links en rechts wat bij te sturen. Het laatste half jaar voor de nieuwe dienstregeling had men ook al een aantal incidenten en vertragingen. Het is de heer Descheemaeker zelf die serieuze kanttekeningen plaatste bij de successcijfers. Dit gaat om meer dan kinderziektes van een nieuwe dienstregeling.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toepassing van de nieuwe NMBS-tarieven" (nr. 13698)**

24.01 François Bellot (MR): Op 1 februari van elk jaar worden de NMBS-tarieven verhoogd. In 2007 komt die prijsstijging, waartoe vroeger reeds werd beslist, er op een nogal ongelukkig ogenblik, aangezien de gevolgen van de brand in het voedingsstation in Brussel-Zuid nog voelbaar zijn. Zou het in die omstandigheden niet beter zijn de tariefverhoging uit te stellen, tot de NMBS weer een kwalitatieve dienstverlening kan bieden? De NMBS wijst op de hogere elektriciteitsprijs, maar dat argument kunnen we weerleggen door te wijzen op de goede resultaten van 2006, die het mogelijk moeten maken de extra kosten te compenseren.

24.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Als gevolg van de brand die op 18 december jongstleden het ondertractiestation van Brussel-Zuid heeft vernield, zag de NMBS-groep zich genoodzaakt de dienstregeling van de treinen op de spitsuren met ingang van 2 januari aan te passen, om het cliënteel een optimale dienstverlening met zo weinig mogelijk vertragingen te verzekeren. De genomen maatregelen hebben hun vruchten afgeworpen.

De nieuwe dienstregeling, die in december 2006 werd ingevoerd, heeft nog wat last van kinderziekten. Vorige week had ik een vergadering met de CEO's van Infrabel en de NMBS, waarop beiden mij bevestigden dat voormelde problemen onder controle zijn en geen gevolgen meer zullen hebben voor de stiptheid van de treinen.

Conform artikel 47 van het beheerscontract ontvangen de reizigers voortaan een compensatie in geval van regelmatige vertragingen en van grote vertragingen.

24.03 François Bellot (MR): Ik vroeg me alleen maar af of de stijging niet uitgesteld kan worden.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 13699)

25.01 François Bellot (MR): In december jongstleden heeft de NMBS een nieuwe dienstregeling ingevoerd voor het binnenlands verkeer teneinde haar reizigers een betere service te bieden. Voor een aantal lijnen betekent die nieuwe regeling echter een achteruitgang. Wat is de omvang van het probleem? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de aldus ontstane problemen recht te zetten?

25.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De plaatselijke verbindingen van lijn 125 vóór december 2006 waren voorlopige verbindingen, die samenhangen met de werken in het station Luik-Guillemins. Rekening houdend met de nieuwe mogelijkheden in het station Luik-Guillemins, met de bedoeling het personeel en het rollend materieel optimaal in te zetten en met de verbeteringen aan de dienstverlening in het Luikse, werd beslist het lokale aanbod te wijzigen. De invoering van de nieuwe regeling ging met een aantal problemen gepaard, onder meer voor de schoolgaande reizigers. De NMBS heeft zich ertoe verbonden die problemen op te lossen en onderzoekt hoe ze haar aanbod zo snel mogelijk kan aanpassen

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 17.28 uur.