

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

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. 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 **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): Mijnheer de staatssecretaris, aangezien het de eerste commissievergadering en mijn eerste vraag van het nieuwe jaar is, wil ik u eerst het beste voor het nieuwe jaar wensen.

Mijn eerste vraag komt uit een reeks vragen in de commissie van vandaag waarin de treinvertragingen toch wel een beetje als een rode draad lopen.

Mijn eerste vraag gaat in het algemeen over de manier van registratie van treinvertragingen en dergelijke meer.

U hebt mij op een schriftelijke vraag immers geantwoord dat de vertraging van een trein alleen wordt gemeten bij aankomst in de bestemmingsstations. Alleen bij treinen die door de noord-zuidverbinding van Brussel rijden, wordt ook de vertraging gemeten in het eerste station van de noord-zuidverbinding waar de trein passeert. Dus als ik het goed begrijp, dan worden, bij wijze van voorbeeld, de vertragingen van een trein vanuit Brussel te Mechelen nooit gemeten, omdat niet Mechelen maar wel Antwerpen het bestemmingsstation is. Wat de trein Charleroi-Namen-Brussel-Antwerpen-Essen betreft, worden dan ook niet de vertragingen te Antwerpen gemeten, omdat het eindstation van die trein Essen is. Als ik het citaat uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag goed begrijp, worden de vertragingen op die manier gemeten. Het komt u toe om dat zo dadelijk te bevestigen of te ontkennen.

De vraag rijst hoe het systeem voor de compensatie van de vertragingen, dat in september werd ingevoerd, zal werken. Hoe kan de NMBS immers weten dat de reiziger die compensatie vraagt, al dan niet de waarheid spreekt als er geen tussenmetingen gebeuren?

Bovendien, in antwoord op mijn vraag in de commissievergadering van 26 juni over de compensatieregeling, antwoordde u letterlijk: "De vertragingen worden steeds geregistreerd bij aankomst van de trein in het Belgische bestemmingsstation van de klant. Vroeger werden alle treinen manueel geregistreerd, maar nu gebeuren de metingen steeds meer elektronisch."

Het een naast het ander gelegd, lijkt het mij dat beide citaten moeilijk met elkaar verzoend kunnen worden. Ofwel zijn de metingen er niet in elk station, en dan is het compensatiesysteem schijnbaar niet uitvoerbaar, ofwel zijn de metingen er wel, maar dan kunnen wij daar blijkbaar geen gegevens over krijgen, als er ook tussentijdse vertragingmetingen zouden zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn concrete vraag is hoe u de beide met elkaar kan verbinden.

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Evenzeer mijn beste wensen. Ik ga dat niet voor elke vraagsteller individueel herhalen. Mijn wensen zijn ook bestemd voor de medewerkers en de tolken want die worden af en toe vergeten.

Mijnheer Van den Bergh, ik geef u graag gelijk. De verschillende antwoorden, naast elkaar gelegd en letterlijk gelezen, kunnen aanleiding geven tot verwarring. Het is misschien goed om dit verder uit te leggen.

In principe zijn er dus twee systemen. Bij het antwoord op uw schriftelijke vraag is uitgegaan van de treinvertragingen waarmee rekening wordt gehouden voor het bepalen van de algemene regelmaat van het verkeer en waarmee Infrabel de stiptheidscijfers bepaalt, die op hun beurt beschikbaar zijn in een geneutraliseerde en niet-geneutraliseerde vorm.

Die vertragingen worden opgetekend volgens de effectieve aankomsttijden van de treinen in hun respectievelijk bestemmingsstation en voor de treinen, die door de noord-zuidverbinding van Brussel rijden, in het eerste station van de verbinding waar de trein passeert.

Op basis daarvan worden de statistieken inzake vertragingen opgesteld, en zoals ik ook tijdens de bespreking van mijn beleidsnota heb aangeduid heeft Infrabel die ondertussen overgenomen. Ik heb de Kamercommissie voor de Infrastructuur uitgenodigd op maandag 29 januari in de namiddag, vanaf 15.30 of 16.00 uur. Dit moet nog in detail bekeken worden.

Bij een tweede systeem inzake de meting van de vertragingen waarmee rekening wordt gehouden in de context van de toekenning van de compensaties aan de klant, volgens artikel 47 van het beheerscontract, zijn de afwijkingen ten opzichte van de normaal voorziene aankomst- en vertrektijden in het bestemmingsstation van de klant. Deze gegevens zijn beschikbaar in de verschillende stations. Het antwoord dat deze registraties vroeger manueel gebeurden en nu steeds meer elektronisch, valt in deze context te situeren. Infrabel die de registraties in real time uitvoert, maakt ze beschikbaar voor de NMBS die op haar beurt deze gegevens kan gebruiken voor de controle van de door de klant ingestuurde aanvragen voor compensatie. Op dit ogenblik wordt er niet aan statistische verwerking van al deze vertraginggegevens gedaan.

Ik vat kort samen. Bij het ene systeem gaat het over real time berekeningen. In het tweede systeem levert Infrabel aan de NMBS de gegevens om de door de klant ingestuurde aanvragen voor compensatie te kunnen beoordelen. Dat zijn de twee systemen.

01.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kan alleen concluderen dat de geloofwaardigheid van de stiptheidscijfers zoals ze jaarlijks worden meegedeeld en meestal boven de 90% zitten, soms zelfs 95%, bij de treinreizigers zeer beperkt is. Uw antwoord bevestigt dat die cijfers slechts betrekking hebben op een element van meting, de eindstations. Er kunnen vele andere criteria inzake vertragingen in overweging worden genomen.

Bovendien blijkt uit uw antwoord inzake de compensatierekeningen dat deze elementen wel degelijk gemeten worden. Ik betreur dat deze gegevens niet statistisch verwerkt worden. Het zou een bron van leerrijke informatie kunnen zijn, ook voor de NMBS om haar dienstregeling beter uit te werken.

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

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 **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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het verleden kon bijna al het NMBS-materiaal zonder aanpassingen naar de Nederlandse grensstations als Roosendaal en Maastricht rijden, zij het met een verlaagd vermogen, wat op deze korte trajecten geen enkel probleem is.

Bij de nieuwere materieeltypes is dit blijkbaar niet het geval. De nieuwe treinstellen functioneren niet of minder gemakkelijk onder de Nederlandse bovenleidingspanning. De locomotieven reeks 13 zijn in Nederland bijvoorbeeld nog nooit getest. Verder is niet met de Nederlandse spoorwegbeheerder ProRail bekeken of de hoger dan gebruikelijke dubbeldeksrijtuigen van het type M6 wel in Nederland zouden kunnen rijden. Als dit beleid wordt voortgezet – we zien dat nu reeds op de lijn waarmee ik het meest vertrouwd ben, lijn 12 – dan kan enkel het oudere rollend materieel ingezet worden voor grensoverschrijdend verkeer. Op termijn is dit duidelijk onhoudbaar. Men spreekt ook bij ons over het inzetten van nieuwer en moderner materieel, wat op zich alleen maar toe te juichen is. Anderzijds zou dat als consequentie kunnen hebben dat al die treinen Essen als eindstation krijgen, waardoor Roosendaal niet langer bediend zou worden door deze modernere treinen. Daarom denken wij dat er bij nieuwe bestellingen voor rollend materieel rekening gehouden moet worden met het feit dat deze treinen ook moeten kunnen worden ingezet naar een Nederlands grensstation.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, houdt de NMBS wel effectief rekening met deze realiteit bij het bestellen van het rollend materieel, ten einde het grensoverschrijdend verkeer met Nederland op termijn niet zwaar te hypothekeren? Welk type voertuigen zal ingezet worden of werd ondertussen ingezet op de verbinding Maastricht-Luik-Brussel? Zullen er in de toekomst ook M6-voertuigen worden ingezet op de grensoverschrijdende trajecten en zullen de locomotieven van reeks 13 ook testen ondergaan in Nederland?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, op de verbinding Maastricht-Luik-Brussel worden treinen ingezet die zijn samengesteld uit een locomotief type 13 en I11-rijtuigen, stuurrijtuig inbegrepen. Dit materieel is gehomologeerd voor het af te leggen traject in Nederland.

Verder blijven zowel de vierledige motorstellen, die gemoderniseerd zullen worden, als de sprinters toegelaten tot het Nederlands grensstation Roosendaal. De locomotieven T11 en de NMBS RIC-rijtuigen blijven eveneens toegelaten tot Nederland. Om het grensoverschrijdend verkeer met Nederland te verzekeren plant de NMBS tot slot om in samenwerking met de Nederlandse spoorwegen bijkomend materieel aan te schaffen voor de bediening van de verbinding Brussel-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam.

De M6-rijtuigen worden in eerste instantie aangeschaft voor het binnenlandse treinverkeer. Zij worden gebruikt ter ontlasting van de zwaarbelaste verbindingen. Actueel verantwoordt de bezetting op de grensoverschrijdende zones niet de inzet van M6-rijtuigen.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal mijn vraag beperken tot de treinverbinding van en naar Turnhout, hoewel over de verbindingen op lijn 15 ook een en

ander te vertellen valt. Ik wil echter het gras niet voor de voeten van mijn achtbare collega's wegmaaien.

Mijnheer de minister, heel specifiek voor Turnhout waren er tal van aankondigingen over het mogelijk maken en realiseren van een rechtstreekse verbinding Turnhout-Antwerpen. Terwijl er geruime tijd terug aanvankelijk sprake van was dat voornoemde verbinding, waarvoor een ontdebbling in Tielen noodzakelijk is, in 2004 zou kunnen worden gerealiseerd, werd de vooropgestelde datum later op 2005 gebracht. Daarna werd gesproken van 2006 en nog later van april 2007. Nu doen geruchten de ronde dat de verbinding er pas in juni 2007 zou komen.

De realisatie wordt dus telkens voor uit geschoven. Ze is nochtans niet alleen belangrijk voor de stad Turnhout – mijnheer de minister, het is onder meer ook op vraag van de burgemeester van Turnhout dat ik de huidige vraag tot u richt, –, maar ze is ook cruciaal om meer verbindingen vanuit de hele Kempen te krijgen en dus ook op lijn 15.

Ter zake zou ik u beleefd willen verzoeken om met uw collega-minister, de heer Vanvelthoven, over voornoemd dossier contact te willen opnemen, in het licht van de weinige mogelijkheden en het kleine aanbod op lijn 15, onder meer om naar Brussel te sporen.

Er is dus eens te meer een uitstel, dat van werkzaamheden in het station van Antwerpen zou afhangen, onder meer op niveau 2.

Kunt u mij dan ook de stand van zaken geven inzake de ontdebbling en inzake de timing voor de aanleg van het kruisingsspoor op de verbinding Turnhout-Antwerpen? Wanneer kan de verbinding met Antwerpen worden gefinaliseerd, beëindigd en op gang worden gebracht? Wat is de timing?

Wat is de reden voor de vertraging? Wordt de genoemde datum van juni 2007 gehaald? Kunt u op dit ogenblik al dan niet absolute garanties over voornoemde datum geven? Wat zijn de moeilijkheden ter zake?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat min of meer over hetzelfde onderwerp, maar vult wel de vraag van de heer Verherstraeten aan. Anderzijds is ze ook meer toegespitst op de nieuwe dienstregeling.

Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling is de lijn Turnhout-Brussel-Manage in twee geknipt. De eindbestemming van de trein komende uit Turnhout is beperkt tot Brussel-Zuid, wat een aantal verbeteringen met zich zou moeten brengen.

Nochtans bleek in de eerste weken dat de stiptheid van de verbinding er niet echt op vooruit was gegaan.

Er was wel vooruitgang op de het vlak van capaciteit, maar volgens veel gebruikers niet van comfort, omdat men de oude dubbeldekkers heeft gebruikt; de M5's in de plaats van de M6's. Navraag leerde wel dat intussen afwisselend M5's en M6's worden ingezet op verschillende tijdstippen. Daar is dus wellicht enige nuancering op zijn plaats.

Dat neemt niet weg dat de vertragingen steeds werden veroorzaakt, werd altijd gezegd, door enorme problemen op het deel tussen Brussel en Manage. Blijkbaar zijn er toch structurele problemen op het traject tussen Brussel en Turnhout. Misschien kunt u daarover ook meer duiding geven. Tot daar de lijn Brussel-Turnhout.

Er is ook de nog de verbinding Neerpelt-Lier-Berchem, lijn 15. Die verbinding werd door veel mensen gebruikt om richting Brussel te gaan. Die trein reed vroeger door naar Brussel, maar nu moet men in Berchem overstappen. De nieuwe dienstregeling betekent een flinke stap achteruit. De overstap in Berchem, die vroeger al vrij nipt was, is nu een complete ramp geworden, met een tijdverlies tot gevolg dat eigenlijk onaanvaardbaar is, als de NMBS haar rol in het mobiliteitsdebat wil spelen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag van u willen vernemen waarom de Kempen, die reeds van oudsher tot de stiefkinderen van de NMBS behoren, door de nieuwe dienstregeling opnieuw worden getroffen?

Waarom wordt het onderhoud van het oubollige materieel, dat op die lijnen wordt ingezet, zo verwaarloosd? Er werd wel aangekondigd dat de M5's zouden worden vernieuwd.

Zal de nieuwe dienstregeling worden aangepast na de voltooiing van de werken in Antwerpen-Centraal? Zal die dienstregeling bijdragen tot meer stiptheid? Die vraag sluit aan bij de vraag van de heer Verherstraeten, want de ontdebelling in Tielen speelt daarin ook een belangrijke rol.

Wanneer wordt het rollend materiaal op die lijnen, dat echt niet meer van deze tijd is, door aangepast materiaal vervangen, met de nuances die ik eerder al vermeldde?

03.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet alles herhalen wat door mijn collega's werd gezegd. Ik vond het echter wel belangrijk om mij bij de problematiek aan te sluiten.

De problematiek is bekend. De lijnen van en naar de Kempen worden al jaren stiefmoederlijk behandeld. De reizigers op die lijnen krijgen ook altijd de afdankertjes van andere verbindingen, als ik dat zo mag uitdrukken. Ook de verbindingen op zichzelf laten te wensen over. Er zijn vertragingen. Ook de aansluitingen zijn niet altijd wat ze moeten zijn. De oorzaak van de vertragingen, die er tot op de dag van vandaag nog steeds zijn, zou liggen bij de brand van enkele weken geleden. Ik zou graag van u vernemen of dat klopt.

De problemen zijn van die aard dat gedupeerde reizigers zelfs met een webstek zijn begonnen om hun klachten en grieven kenbaar te maken. Ik erken dat er ondertussen verbeteringen zijn aangebracht, weliswaar veel te laat, maar niet alles is negatief.

Zo is er bijvoorbeeld de verkorting van de lijn Turnhout-Manage tot Turnhout-Brussel-Zuid. Dat zou eigenlijk een goede zaak moeten zijn om de vertragingen tegen te gaan, maar ook hier hebben wij kunnen vaststellen dat het die vertragingen niet heeft weggewerkt. Het is dus onze taak om die tekortkomingen aan te kaarten, zodat wij samen met de reizigers druk kunnen uitoefenen op de regering, mijnheer de staatssecretaris, en op de NMBS, om ervoor te zorgen dat de problemen zo vlug mogelijk uit de wereld worden geholpen. Als er langs de ene kant gepleit wordt voor het vaker gebruiken van het openbaar vervoer, dan denk ik toch dat er in dat openbaar vervoer fors moet geïnvesteerd worden, anders haakt die potentiële reiziger natuurlijk af.

Ik sluit mij dus aan bij de vragen van de collega's. Ik zou zelf ook graag nog een antwoord hebben op de vragen die ik u schriftelijk heb bezorgd.

Waarom beschikken de spoorverbindingen van en naar de Kempen tot nu toe steeds over verouderd materieel? Wanneer beschikken deze verbindingen eens als eerste over nieuw materieel?

Hoe komt het dat het onderhoud zo te wensen overlaat?

Welke maatregelen heeft de NMBS getroffen om de problematiek aangekaart via de webstek, aan te pakken?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot wat in sommige vragen beweerd wordt, beschikt de NMBS wel degelijk ook in de Kempen over modern materieel. Het is, denk ik, ook door de beide CD&V-kamerleden genuanceerd. Zo rijden er op de relatie Antwerpen-Neerpelt recente, geklimatiseerde motorwagens van de 41-reeks. De relatie Turnhout-Brussel wordt buiten de spits gereden door Breaks, motorstellen van halfweg de jaren'80. Tijdens de spits worden op deze relatie twee piekuurtreinen met dubbeldeksmaterieel verzekerd, één met zeer recent M6-materieel en één met M5-materieel. Door deze laatste maatregel wordt de overbezetting van de treinen tijdens de piekuren opgevangen. Rekening houdend met de effectieve bezetting van de treinen op de relatie Turnhout-Brussel, is het niet voorzien om buiten de twee piekuurtreinen nog bijkomende dubbeldeksrijtuigen in te zetten. Al het op deze relatie gebruikte materieel, zowel de Break-motorstellen als de M6- en M5-dubbeldeksrijtuigen, worden ook elders op het net nog volop ingezet.

Bij het bepalen van nieuw materieel en van de plaats waar het voor het eerst wordt ingezet, wordt gekeken naar een aantal objectieve factoren, zoals de effectieve bezetting van de te verzekeren treinen, de plaats waar dit materieel onder waarborg kan nagezien worden enzovoort. Zo werden de motorwagens van de 41-reeks in het verleden het eerst ingezet op de lijn Neerpelt-Antwerpen vanuit de werkplaats te Hasselt.

De hoofddoelstellingen van het onderhoud van al het rollend materieel zijn steeds veiligheid en betrouwbaarheid. Dit vertaalt zich in een grondig preventief onderhoud en in een correctief onderhoud dat

erop gericht is onregelmatigheden zo snel mogelijk te verhelpen. Zoals bij alle technische systemen blijven pannes uiteraard mogelijk. Deze worden door de NMBS gebruikt als input voor de bijsturing van het preventief onderhoud.

De dienstregeling voor de reizigers van Turnhout en Neerpelt zal verbeteren wanneer de werken voor het kruisingspoor in Tielen, waarnaar de heer Verherstraeten verwijst, klaar zullen zijn. Die werken gingen van start op 18 september 2006, een tweetal weken na het afleveren van de bouwvergunning waarvoor Infrabel een bouwaanvraag had ingediend op 25 oktober 2005. De vertraging werd dus opgelopen ten gevolge van het laatijdig afleveren van de bouwvergunning. Ik heb Infrabel om een omstandig rapport gevraagd over deze vertraging bij het opstarten van de werken en over de mogelijkheden om de uitvoering te versnellen.

Bovendien zal de voltooiing van de werken in Antwerpen-Centraal toelaten om een betere dienstregeling op te bouwen op de verbindingen met Antwerpen.

Wat Turnhout-Manage betreft, heeft de NMBS maatregelen genomen om met de nieuwe dienstregeling van 10 december 2006 tegemoet te komen aan de klachten van de reizigers op die verbinding. Zo werd het traject van de IR g-verbinding beperkt tot Brussel-Zuid zoals aangeduid. Dit had onder andere tot doel de problemen op het vlak van vandalisme te bestrijden. Tevens werd dubbeldeksmaterieel ingezet tijdens de spitsuren.

De NMBS geeft toe dat de eerste dagen van de nieuwe dienstregeling niet altijd de gehoopte verbetering hebben teweeggebracht. Daar zijn tal van redenen voor. Ik heb daaromtrent zelfs al een antwoord gegeven op een parlementaire vraag.

De IR g-relatie wordt sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling dagelijks opgevolgd met het oog op bijsturing in geval van structurele problemen zodat we in de loop van de volgende maanden kunnen zorgen voor meer stiptheid.

03.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord verontrust mij ten eerste, vooral hetgeen u niet hebt gezegd.

Wat mijn specifieke vraag in verband met de ontdubbeling van Tielen en de totstandkoming van de verbinding Turnhout-Antwerpen betreft, hebt u zelfs geen datum gegeven. Dat vind ik nog erger. Dit wordt reeds twee tot drie jaar vooruitgeschoven en nu krijgen we zelfs geen datum meer.

Dit beangstigt mij ten eerste. Ik vind dat de minister van Mobiliteit, zeker in tijden waarin er enorm veel over openbaar vervoer wordt gesproken door alle politieke partijen, inclusief de uwe, verbindingen tussen centrumsteden van die omvang en een perifere regio zoals deze moet concretiseren. Als het moet, moet men er als het ware met de karwats achter zitten opdat die o zo noodzakelijke verbinding er eindelijk zou komen. Ik pleit hiervoor. Mijnheer de staatssecretaris, ik zou u eigenlijk nu nog willen vragen of hier vandaag echt geen concrete timing op kan worden geplakt.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij mijn collega.

De **voorzitter**: Dat is kort en bondig.

03.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zou dat ook willen doen. Ik denk dat de heer Verherstraeten gelijk heeft als hij zegt dat dit een verontrustend antwoord is. Als men enerzijds vanuit de regering al jaren zegt dat wij allemaal het openbaar vervoer moeten gaan gebruiken en we aan de andere kant zien dat daar niet fors genoeg in wordt geïnvesteerd – ik zie dat ook in Lier, wat de stations betreft, op verschillende vlakken en zeker wat de verbindingen naar de Kempen betreft - dan denk ik dat er iets mis is. De reizigers die we hadden kunnen winnen gaan we vroeg of laat terug verliezen. We gaan op een gegeven moment terug naar af. Ik vind dit dus eigenlijk niet zo'n bijster gelukkig antwoord van de staatssecretaris.

03.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, zoals ik zojuist heb aangeduid heb ik Infrabel gevraagd naar een omstandig rapport omtrent de vertraging bij het opstarten van de werken. Ik zal dat vermoed ik in de volgende dagen of weken zeker en vast ontvangen. In het verleden is op een eerdere parlementaire vraag van rond september 2006 aangeduid dat die werken zouden voltooid zijn in juni 2007. We weten niet exact of dit een vraag in de commissie was of een schriftelijke vraag maar ze moet zeker gepubliceerd zijn. Dat is dus al eerder beantwoord. Ik heb op dit ogenblik geen enkele indicatie dat die

tijdhorizon gewijzigd is. Vandaar dat ik dit ook niet heb herhaald in mijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is een beetje een vervolgverhaal, maar ik zal of wil dit onderwerp toch niet loslaten.

Mijn vraag was eigenlijk geïnspireerd door een vraag van onze vroegere collega Inga Verhaert, die een vraag indiende over de personeelsinzet voor het station Noorderkempen. Dat veroorzaakte bij mij enig wenkbrauwengefrons, omdat personeelsinzet natuurlijk vrij moeilijk is zolang er geen stationsgebouw is. Vandaar dat ik toch nog eens wil vragen of u ter zake nog inspanningen zou willen leveren.

Collega Verhaert heeft ondertussen in haar bevoegdheid van bestendig afgevaardigde van de provincie Antwerpen, een aantal uitspraken gedaan aangaande het station – of het potentiële station – Noorderkempen. Zij zei: "Over wat er precies in Noorderkempen moet komen spreek ik mij niet uit, maar ik wil onder geen beding een kille stopplaats; menselijke aanwezigheid is, onder meer uit oogpunt van veiligheid, een noodzaak". Inga Verhaert ziet geen onoverkomelijke problemen en rekent op de medewerking van federaal staatssecretaris van Overheidsbedrijven Bruno Tuybens. De gedeputeerde uit Kalmthout toonde zich ook ontgoocheld over het magere treinaanbod voor de Noorderkempen waarmee de NMBS op 1 juni 2007 uitpakt. Slechts één trein per uur en per richting is toch wel een beetje mager.

Ik denk dat de uitspraken van uw partijgenote duidelijk aantonen dat er een partijoverschrijdend draagvlak bestaat in onze regio om in de Noorderkempen wel degelijk in een minimumaanbod te voorzien qua voorzieningen, voor een beperkt stationsgebouw. Ik wil u nogmaals vragen of u ter zake inspanningen wil leveren.

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer van den Bergh, u moet niet twijfelen aan mijn inspanningen ter zake. Overigens, ik lees ook de kranten, dus de citaten die u aanhaalt, heb ik ook gelezen. Maar ten opzichte van de mondelinge vragen die u hebt gesteld op 16 juni 2006, naar ik denk, heb ik vandaag in elk geval geen verdere, bijkomende informatie omtrent die aangelegenheid te verstrekken.

04.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dan zal ik onze bestendige afgevaardigde moeten ontgoochelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): De voorgaande vragen over de Kempen liggen mij na aan het hart, maar ik stel toch graag een vraag over een andere bevoegdheid, die u hebt, mijnheer de staatssecretaris, met name De Post, en het politiek verlof voor de personeelsleden.

Om iedereen de kans te geven om een politiek mandaat uit te oefenen, is destijds het stelsel van politiek verlof geïntroduceerd. Voor de overheidsdiensten was dat met de wet van 18 september 1986. Ook in de privésector werd dat geregeld door de wet van 23 maart 2001.

Het blijkt dat voor de werknemers van De Post geen van beide stelsels gelden. Informatie leert me dat er een rondschriven geweest is in december 2000, waarin De Post meedeelt geen overheidsbedrijf te zijn en derhalve niet onder de wetgeving van september 1986 te vallen en evenmin de regeling voor de privésector te wensen te hanteren.

Daaruit moet men afleiden dat werknemers van De Post die politiek verlof willen nemen, daar ander verlof dienen voor te nemen, het reguliere verlof.

Zo kom ik tot mijn vragen.

Vindt u het logisch, mijnheer de staatssecretaris, dat werknemers van De Post geen aanspraak kunnen maken op een adequaat stelsel van politiek verlof, zoals het geregeld is voor de overheidsdiensten en andere privéondernemingen?

Ten tweede, plant u maatregelen, opdat werknemers van De Post onder een van de twee geldende stelsels van het facultatief verlof zouden kunnen vallen?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de regeling zoals ingevoerd vanaf 1 januari 2001, is nog steeds van toepassing. De regeling is ook van toepassing op alle personeelsleden van De Post.

Er bestaan 2 stelsels van politiek verlof bij De Post: het facultatief recht is beperkt tot maximaal 3 dagen per maand en is bestemd voor de burgemeesters en schepenen voor gemeenten tot en met 50.000 inwoners en voor alle raadsleden, ongeacht het inwonersaantal.

Het verplicht politiek verlof is bestemd voor die mandaten in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners en alle parlementsleden. De periodes van politiek verlof worden niet bezoldigd, maar worden wel beschouwd als dienstactiviteit. Oorspronkelijk was voor De Post niet voorzien dat de periodes van politiek verlof werden gelijkgesteld met dienstactiviteit. Dat werd evenwel gewijzigd met terugwerkende kracht tot 1 januari 2001.

Het is niet vanzelfsprekend om de regeling voor de privésector of die voor het federaal openbaar ambt toe te passen en al evenmin dat ik daartoe het initiatief neem.

Wat het autonoom overheidsbedrijf De Post betreft, geldt de wet van 21 maart 1991, die bepaalt dat De Post zelf samen met de sociale partners een eigen administratief en geldelijk statuut uitwerkt, met inbegrip van het verlof voor haar personeel, waarbij ook inbegrepen het politiek verlof volgens artikel 34, 2^e paragraaf a, 5^e punt van die wet.

Dat is precies wat De Post heeft gedaan.

05.03 **David Geerts** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Wij zullen samen kijken met de syndicale afgevaardigden of wij ook het recht van de gewone postman niet kunnen verbeteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je devais vous poser mes questions avant les congés. Hélas, je n'ai pu être présent.

Le 26 juin dernier, j'avais déjà posé une question concernant la future implantation de la gare de Gosselies, en tout cas de la gare SNCB à côté du Brussels South Charleroi Airport.

À l'époque, 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 par deux courbes, l'une orientée vers le nord, l'autre vers le sud.

Toutefois, il me revient qu'une nouvelle étude, dont les résultats auraient dû être publiés le 15 novembre, privilégierait une implantation au sud de l'autoroute à côté de la future aérogare et ce, après que les différents intervenants locaux aient pu se rencontrer, à savoir non seulement la SNCB mais aussi le Brussels South Charleroi Airport, la Société wallonne de gestion des aéroports, de même que l'intercommunale de développement économique de la région de Charleroi (IGRETEC).

La date du 15 novembre étant largement dépassée, je suppose que l'étude a été réalisée par Infrabel. Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les indications nouvelles qui ressortent de cette étude?

Il semble que la seule possibilité de mener le projet à bien passe par la construction d'une gare souterraine, puisqu'on veut l'implanter à proximité de l'aéroport, afin d'éviter la rupture de charge. Or, il n'y a plus de terrain. Hormis construire une gare souterraine, je ne vois pas ce que l'on pourrait faire d'autre. Aussi, quels sont les délais prévus pour la concrétisation du chantier tenant compte de la nécessité de coordination avec le chantier de la nouvelle aérogare, lequel continue à avancer de manière relativement rapide?

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: Monsieur Massin, depuis le mois de juin, Infrabel a mené une concertation avec la SNCB pour vérifier que le schéma des infrastructures retenu jusqu'alors 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 mais, dans l'état actuel du dossier, je ne suis malheureusement pas en mesure de prendre position sur les questions spécifiques que vous soulevez.

06.03 Éric Massin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Vous comprendrez cependant que je reste très largement sur ma faim.

Le premier problème dans ce dossier est le fait que la SNCB a manifesté son intention d'implanter une gare il y a bien longtemps mais n'a malheureusement pas demandé à l'intercommunale de développement économique de bloquer les terrains sur le site de l'aéropôle de Charleroi, tout autour de l'aéroport. Ceux-ci ont dès lors été vendus.

La Région wallonne décide ensuite de construire une nouvelle aérogare. Un nouveau zoning se développe mais nous sommes à nouveau confrontés au même problème car la SNCB ne fait pas valoir ses desiderata.

La Région wallonne envisage enfin un troisième zoning situé au nord de l'autoroute. Il y aurait une volonté ou une demande dans le chef de la SNCB. Avec les responsables du district de Charleroi, j'ai rencontré M. Lallemand à l'hôtel de ville de Charleroi afin de voir ce qu'il en était. Or, il semblerait qu'il y ait des problèmes de rupture de charge entre l'aéroport et la gare des chemins de fer. On reviendrait sur cette option. Cela remonte à il y a un an.

À force de se dire que plusieurs options sont sur la table et d'attendre, on ne sortira jamais des champs. Ou bien des entreprises auront poussé sur tous les champs et, dès lors, aucune gare ne s'y implantera. Or, la SNCB est demanderesse. L'opérateur – pas nécessairement Infrabel – souhaite ce développement, étant donné la constante augmentation du nombre de voyageurs.

Parmi ces voyageurs qui transitent par Bruxelles et qui fréquentent l'aéroport de Charleroi, plus de la moitié vient de Flandre. Je crois donc qu'il serait très intéressant pour la SNCB de pouvoir rentabiliser ce flux potentiel de voyageurs.

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.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le secrétaire d'État, je suis déjà intervenu à plusieurs reprises sur l'évolution du marché des rames de RER. Avant la trêve estivale, vous aviez précisé qu'aucune décision n'avait été prise quant à la quantité de matériel roulant à commander mais que les cahiers des charges adaptés sortiraient dans le courant de l'année, avant le 31 décembre 2006.

Vous connaissez l'importance du dossier pour le développement économique: nos entreprises pourront en effet répondre aux appels d'offre et elles sont quelques-unes en Belgique à pouvoir le faire. L'enjeu est aussi fondamental non seulement pour la SNCB, pour offrir aux voyageurs du matériel adapté mais aussi pour l'atelier de traction de Charleroi. Vous aviez confirmé qu'il était dans les intentions de la SNCB de lui confier l'entretien des rames.

Monsieur le secrétaire d'État, disposez-vous d'un échéancier de la passation des marchés? 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: Monsieur Massin, je suis heureux de pouvoir vous communiquer que le dossier de l'achat des nouvelles rames de RER est en pleine évolution. En effet, la SNCB m'a présenté un rapport complet sur les besoins en matériel pour assurer les premières phases de développement du service de RER, sur le volume de matériel nécessaire et sur le coût estimé de ce matériel. En me basant sur ce rapport, j'ai développé une proposition concrète qui, après avis unanime du comité de pilotage du projet RER, a été approuvée par le gouvernement le 21 décembre 2006.

La SNCB pourra passer commande de 95 rames automotrices électriques d'environ 180 places assises, soit 17.000 places supplémentaires entièrement affectées aux lignes RER. Comme vous le savez, lors du Conseil des ministres à Ostende en mars 2004, le gouvernement s'est engagé à prendre en charge le financement de ces nouvelles rames. Le cahier des charges est en voie d'actualisation en fonction des décisions intervenues et sera transmis prochainement aux candidats fournisseurs. On me dit qu'en tenant compte des procédures d'attribution de marchés, la commande pourrait intervenir en juin 2007. Ces nouveaux trains pourront entrer en service en 2010.

07.03 Éric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

En l'occurrence, il s'agit de bonnes nouvelles. Dans un dossier, elles sont un peu moins bonnes; dans l'autre, je note une évolution positive dont je ne peux que me réjouir.

Nous vérifierons que le cahier des charges suivra son cours et que la commande interviendra bien en juin 2007.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne à nouveau un dossier très important, non seulement pour la SNCB mais également pour ses clients, qu'il s'agisse des voyageurs, comme dans mes deux questions précédentes ou qu'il s'agisse du trafic de marchandises, dont il est question ici.

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, tant à votre prédécesseur qu'à vous-même.

Monceau s'imposait comme l'une des deux grandes gares de triage, avec Anvers, lors de la mise en place par la direction "Marchandises" de la SNCB du plan de transport "Plan Top" en 1986. Entre-temps, votre prédécesseur, M. Vande Lanotte, m'avait indiqué que, je cite: "le nouveau plan de transport entré en vigueur à la mi-décembre 2004 ne modifie en rien cette logique de regroupement progressif des activités de triage dans de grandes installations bien équipées et modernes. Le rôle dévolu antérieurement à la gare de Monceau est donc confirmé".

Dans ce cadre, un plan d'investissement de 16 millions d'euros avait été prévu pour moderniser les freins de voies de Monceau entre 2005 et 2007. L'essentiel des travaux était programmé en 2006 et 2007 selon le phasage suivant:

- préparation des documents d'adjudication pour octobre 2005;
- approbation de l'offre et commande pour avril 2006;
- étude d'exécution par l'adjudicataire pour septembre 2006;
- fabrication et travaux sur site (1^{ère} phase - 16 voies) d'octobre 2006 à juin 2007;
- fabrication et travaux sur site (2^{ème} phase - 16 voies) d'août 2007 à avril 2008.

M. Vande Lanotte annonçait qu'à la mi-2008, la gare de triage de Monceau-sur-Sambre serait rénovée d'une manière exemplaire.

Vous avez indiqué, en réponse à ma question du 22 février 2006, que la construction d'un nouveau bâtiment de commande de triage était envisagée par Infrabel et que, bien que les caractéristiques n'étaient pas encore fixées, les études étant en cours, la mise à disposition du nouveau bâtiment avec les équipements techniques 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.

Voici mes questions.

- Ces informations sont-elles fondées?
- À quel stade en est l'étude technique à laquelle vous faisiez allusion précédemment?
- Le report de la concrétisation du dossier de quatre ans me semble difficilement justifiable par la nécessité d'approfondir le dossier technique. Ce revirement qui remet en cause les engagements pris n'est-il pas plutôt justifiable par l'une ou l'autre 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: Monsieur le président, monsieur Massin, 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, ceci présentant des avantages sur le plan technique, financier et opérationnel.

Dans ce projet, un seul bâtiment sera construit qui reprend le système de commande de triage et les installations de signalisation. Au stade actuel, la mise à disposition du bâtiment est en effet prévue pour le début de l'année 2010, avec mise en service des installations au second semestre de la même année.

Il est prévu que l'établissement du cahier des charges pour le renouvellement des freins de voies et du

système de triage sera terminé pour la mi-2007, avec une adjudication début 2008. Le renouvellement nécessaire du faisceau des voies de triage débutera en 2007 et se terminera en 2009. Un montant de 6 millions d'euros est alloué à ces travaux.

Monceau sera équipé d'un système analogique programmé, moderne et similaire sur la totalité de la gare, ce qui nécessite toutefois une étude particulière liée au développement de l'interface entre le triage et la signalisation. Infrabel a développé un très vaste programme de concertation des cabines de signalisation qui implique des choix et des délais.

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, tel que fixé au dernier plan de transport.

08.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Néanmoins, même si j'accepte l'idée qu'on veuille investir en équipements technologiques en phase de développement plutôt qu'en équipements existants, on a tout de même – excusez l'expression – l'impression qu'on est reporté aux calendes grecques.

La gare de Monceau, très importante gare de triage car il s'agit d'un des axes de pénétration de marchandises en Belgique et par les industries présentes dans le triangle hennuyer, n'a fait l'objet d'aucuns travaux depuis plusieurs dizaines d'années.

À un certain moment, à la suite de plaintes des cheminots, des journalistes sont allés sur place pour se rendre compte de la situation. Nombre d'entre eux ont vraiment eu le sentiment d'assister à une prolongation de la "guerre du rail". Je rappelle que la "guerre du rail" a eu lieu durant la deuxième guerre mondiale. Beaucoup avaient le sentiment que rien n'avait changé depuis. Telle est la réalité.

En l'absence de concrétisation – on se contente de parler d'études, de développements technologiques et rien ne se passe sur le terrain –, les gens ont l'impression qu'on tire les choses en longueur, que des justifications sont données, notamment par Infrabel parce que des choix doivent être faits. Je ne dis pas que vous en êtes responsable; loin de moi cette idée!

Si des choix doivent effectivement être faits, qu'on le fasse savoir clairement! Si les intéressés ne peuvent accepter ces choix, ils pourront peut-être les comprendre. Cela serait en tout cas préférable. Cela nous éviterait de vous entendre lire les réponses qui vous sont transmises et selon lesquelles il faut tenir compte des politiques de développement alors que chacun sait pertinemment que des travaux d'amélioration sont effectués dans d'autres gares.

À l'instar du dossier relatif à l'implantation de la nouvelle gare SNCB, peut-être faudrait-il rappeler ses engagements à la SNCB. Nous ne demandons pas des choses merveilleuses. Nous demandons une gare normale et simple. Nous ne demandons pas que soient dépensés des centaines de millions d'euros. Par ailleurs, peut-être faudrait-il aussi fixer des échéanciers afin de faire savoir aux cheminots et aux opérateurs qu'ils pourront bientôt travailler dans de bonnes conditions.

Je vous remercie de votre attention.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 **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): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'annonce de l'achèvement des travaux d'infrastructure de la ligne à grande vitesse entre Liège et l'Allemagne aurait dû être une occasion de satisfaction, voire de réjouissance pour tous. Or, il n'en est rien: achevée pour la fin

2007, cette ligne devra attendre au minimum un an avant de recevoir des TGV en exploitation commerciale. La cause de ce retard serait le délai nécessaire à l'équipement du matériel roulant avec le système de sécurité ETCS 2.3.0. L'administrateur délégué d'Infrabel rejette la faute sur les instances européennes qui auraient tardé à définir cette norme de sécurité.

La première question qui se pose face à cet incident est de savoir comment ces travaux de sécurité avaient été planifiés par la SNCB afin de déterminer dans quelle mesure le retard incombe bien, à l'origine, aux autorités européennes ou s'il existe un partage des responsabilités.

Sur le plan financier, qui prendra en charge le manque à gagner résultant du "chômage technique" pendant un an de la LGV Est? Par ailleurs, est-il prévu, à l'instar de la convention passée entre la Belgique et les Pays-Bas, de verser à l'Allemagne des indemnités de retard et, le cas échéant, quel en serait le montant?

Enfin, est-il envisageable d'utiliser la LGV Est au cours de l'année 2008 pour du trafic ferroviaire avec du matériel classique et ce, afin de diminuer le gaspillage en termes de moyens affectés à la Mobilité?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Bellot, contrairement à ce qui est régulièrement affirmé, l'introduction du système européen ETCS à bord des Thalys n'est pas une simple juxtaposition de ce nouveau système à côté des systèmes existants. Les spécifications européennes précisent que le système ETCS est maître à bord et qu'il "contrôle" les autres systèmes ainsi que le passage d'un système à l'autre. Les systèmes nationaux sont donc subordonnés et doivent être modifiés en STM (Specific Transmission Module).

Les modifications pour équiper les rames Thalys du nouveau système ETCS sont donc importantes et nécessitent des tests et de nouvelles homologations du matériel pour les différentes lignes. Concrètement, les Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam doivent être re-homologuées pour circuler sur la L1 (frontière française-Halle) en TVM; la L2 (Louvain-Ans) en TBL2; la L3 (Chênée-Walhorn) et la L4 (Anvers-frontière) en ETCS, tandis que le réseau classique exige le MEMOR et le TBL1.

Il est évident que les tests en vue de l'homologation sur ces différentes lignes ne peuvent s'effectuer que si les infrastructures sont complètement achevées.

Le parc Thalys comprend 17 rames Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam et 10 rames Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Les rames Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam (PBKA) sont actuellement équipées des systèmes de signalisation suivants: pour la France, en KVB, TVM et BRS; pour la Belgique et les Pays-Bas, en ATBL, regroupant différents systèmes dont je tiens la liste à votre disposition; pour l'Allemagne, en PZB/LZB.

Pour adapter les 27 rames Thalys, une convention a été conclue entre les quatre opérateurs pour régler les responsabilités des différentes parties et les modalités de paiement. La SNCB ne peut en effet décider seule, mais doit tenir compte des autres parties concernées. C'est du reste dans les ateliers de la SNCF, propriétaire de 16 rames sur les 27, que sont réalisées les transformations des Thalys.

Le planning des rames PBKA (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam), les seules conçues pour circuler en Allemagne, est le suivant. Le calendrier des réalisations étant long et fastidieux à lire, je vous donnerai le détail de la réponse par écrit. En tout cas, l'autorisation dans les quatre pays en finale de cet agenda est prévue pour la mi-juillet 2008. Sept mois après les tests, pour autant que ceux-ci soient positifs et considérés comme tels par le ministre de la Mobilité, les premières rames pourront circuler sur la ligne à grande vitesse L3, soit fin 2008.

Sur le plan financier, le manque à gagner d'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure, est très limité, puisqu'il correspond à la différence entre les redevances perçues, d'une part, sur un réseau classique et, d'autre part, sur une ligne à grande vitesse. Compte tenu du nombre de trains/km relativement peu important généré par ce tronçon, cette différence ne représente qu'une part minime au regard des quelque 550 millions d'euros de la redevance annuelle. Par ailleurs, il n'existe aucune convention liant sur ce point l'État belge et l'État allemand ou les gestionnaires des infrastructures ferroviaires des deux réseaux. Il n'est pas prévu non plus de verser à l'Allemagne des indemnités pour cause de retard.

Le matériel non équipé ETCS version 2.3.0 ne pourrait circuler sur la ligne 3 qu'à la condition que celle-ci

soit équipée d'une signalisation compatible avec ce matériel. Cette signalisation devrait être installée en parallèle avec le système ETCS, ce qui demanderait une étude spéciale et des investissements supplémentaires. De plus, cette modification nécessiterait l'octroi d'une dérogation par la Commission européenne. En tout état de cause, il s'agit d'une longue procédure. Cette solution ne serait donc pas préférable vu le délai d'un an et les investissements qu'elle nécessiterait.

Je vous ferai parvenir sans délai ma réponse complète.

09.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse est très technique mais concrètement, elle signifie une mise en service de la ligne 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 différents! Le problème de la tension se posait déjà. Maintenant, on parle du problème de la signalisation. Espérons qu'on ira relativement vite pour une meilleure intégration de tous ces paramètres techniques importants qui ont des conséquences tout aussi importantes sur l'utilisation des lignes.

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La sécurité est importante.

09.05 François Bellot (MR): Je suis d'accord avec vous mais un seul système de signalisation et de tension aurait encore simplifié les choses, en tout cas sur les lignes TGV.

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

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 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): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb er reeds herhaaldelijk op gewezen dat de macht van de Luikse kringen binnen de leiding van de NMBS bijzonder sterk is. Zij weten hun machtspositie uitstekend te verzilveren ten nadele van de dienstverlening in Vlaanderen. Zo is er nu bijvoorbeeld de nieuwe verbinding vanuit Maastricht of Luik naar Brussel zonder stop in Leuven.

Dat betekent dat de universiteitssteden Maastricht en Leuven die nu 1 uur en 2 minuten sporen van elkaar liggen indien de trein in Leuven zou stoppen, geen spoorverbinding krijgen met elkaar. Er mogen klaarblijkelijk meer treinkilometers komen in Vlaanderen maar de Vlamingen mogen er zelf geen gebruik van maken tenzij zij een ommetje via Nederland willen maken.

Leuven blijkt daarbij wel 4 IC-treinen per uur te behouden maar zij blijven wel in groepjes van twee rijden. Dat wil zeggen: om het half uur twee treinen. Luik daarentegen mag voor zijn IC gebruikmaken van de nieuwe lijn en krijgt daardoor een mooi gespreid treinaanbod.

Het verhaal wordt helemaal te gek voor woorden als men weet dat voor de aanleg van het gedeelte van de nieuwe lijn tussen Leuven en Héléciné voor 150 miljoen euro is geput uit de binnenlandse investeringsenveloppe voor Vlaanderen, een bedrag waar de Vlamingen zelf 0,0% genot van hebben.

Ik zou van u, mijnheer de staatssecretaris, het volgende willen vernemen. Ten eerste, hoeveel opstappende reizigers zijn er bij de jongste telling genoteerd in Leuven en in Luik? Ten tweede, geruchten doen de ronde dat de nieuwe trein Maastricht-Brussel, die niet stopt in Leuven, wel een bijkomende stopplaats zou krijgen tussen Luik en de taalgrens. Kloppen die berichten? Zo ja, hoe verantwoordt de NMBS dan dat Leuven nog steeds buiten de prijzen zou blijven vallen?

Ten derde, mijnheer de staatssecretaris, kunt u aanvaarden dat de nieuwe trein, die een uitstekende kans zou geven om de twee universiteitssteden, Maastricht en Leuven, met elkaar te verbinden, die mogelijkheid moet missen? Vervolgens, kunt u aanvaarden dat het cadanceren van de treinen zo exclusief ten voordele van de Luikenaars wordt georganiseerd, ten nadele van de treingebruikers uit het Leuvense?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft, de tellingen zijn van oktober 2005. U weet dat het gaat om visuele tellingen van de opgestapte reizigers in alle stations, in alle treinen. Het aantal opgestapte reizigers per weekdag voor alle richtingen samen bedraagt in Luik Guillemins 16.794, zonder de Thalys en de Duitse ICE's. Voor Leuven bedraagt dit aantal 22.655.

Het binnenlands aanbod tussen Leuven en Brussel bestaat uit 4 IC-relaties per uur, 2 CR-relaties per uur en 9 P-treinen 's morgens. Het binnenlands aanbod tussen Luik Guillemins en Brussel bestaat uit 3 IC-relaties per uur waarvan 2 via LN2 en 1 via de lijn 36 en 2 P-treinen 's morgens. De relatie ICO waarnaar u verwijst, verbindt om het uur Maastricht-Wezet-Bressoux-Luik met Brussel. De twee treinen van deze relatie stoppen tijdens de piekuren in Ans eenmaal 's morgens en eenmaal 's avonds. Die haltes, waardoor de rijtijd langer wordt, zijn mogelijk omdat deze 2 treinen Maastricht niet bedienen. De keuze om deze treinen een stilstand te geven in Ans vloeit voort uit het feit dat de ICO zo 2 P-treinen kan vervangen met halte te Ans, die reeds reden tussen de Luikse regio en Brussel vóór 10 december 2006. Vanwege de reizigerstoevloed in Ans werd besloten het aanbodniveau te behouden.

Wat de derde vraag betreft, de stad Maastricht heeft een marktstudie besteld die gesubsidieerd wordt door de Europese Gemeenschap. Deze studie toonde aan dat er grote interesse bestaat voor snelle verbindingen tussen Maastricht en Brussel. Het reizigerspotentieel tussen Maastricht en Leuven lijkt – ik beklemtoon het woord lijkt – vrij klein te zijn. De dienstregeling van de ICO's werd bepaald volgens de rijmogelijkheden, in het bijzonder tussen Leuven en Brussel-Zuid en de aansluitingen in Luik en Maastricht. Dit wil zeggen de stations die door deze relatie bediend worden. Indien de aanleg van een hogesnelheidslijn LN2 tussen Leuven en Ans een grotere verbetering heeft teweeggebracht inzake de dienstregelingen voor de reizigers van de Luikse regio, wordt zo ook de lijn 36 tussen Ans en Leuven verdubbeld, hetgeen meer flexibiliteit en capaciteit biedt, in het bijzonder tussen Landen en Leuven.

Met de nieuwe dienstregeling van december 2006 werden aldus 's morgens en 's avonds twee semidirecte treinen ingelegd tussen Landen en Brussel.

10.03 **Carl Devlies** (CD&V): Ik stel vast dat er tussen de stations van Leuven en Luik toch een enorm verschil is qua opstappende reizigers. Het gaat om een verschil van ongeveer 30%, in Luik 16.494 en in Leuven 22.655 reizigers. Dat geeft toch wel een idee van het belang van de beide stations. Het maakt ook de onrechtvaardigheden in het systeem van dienstverlening van beide stations duidelijker.

Heel precies met betrekking tot de vraag die ik gesteld had over de verbinding Maastricht-Brussel, stel ik vast dat er inderdaad wel een stopplaats is in Ans. Daar zouden er wel wat afgeleide voordelen kunnen zijn voor de verbindingen tussen Landen en Leuven. De rechtstreekse verbinding tussen Maastricht en Leuven is echter totaal onmogelijk. Die rechtstreekse verbinding zou nochtans bijzonder interessant zijn.

U verwijst naar een studie die in Nederland is gemaakt. Ik ken ze niet en ik zou er graag een kopie van ontvangen. Is er in België geen studie gemaakt over de nieuwe verbinding? Ik hoop dat ik een kopie van de studie kan verkrijgen.

Voor Leuven en Maastricht zou de verbinding in elk geval bijzonder interessant zijn. Het zijn twee universiteitssteden en er zijn ook veel contacten tussen Leuven en Nederland. Bovendien zou het stoppen van de trein in Leuven ook het voordeel hebben dat het probleem van de cadans dat ik vermeld heb, zou opgelost worden. Een bijkomend voordeel is dat de aansluiting op de hst-treinen in Luik op die manier vlotter zou verlopen. Nu is er in Luik een wachttijd van 20 à 25 minuten voor reizigers komend uit Leuven die gebruik willen maken van het hst-net, omdat de hst-treinen geen halt houden in het station van Leuven. Dat is een andere problematiek.

Door hier een halte te organiseren voor de nieuwe lijn, wat technisch geen problemen zou leveren, zouden er heel wat voordelen worden gecreëerd, niet alleen de verbinding met Maastricht in Nederland, maar ook een betere verbinding met Brussel en een betere aansluiting op het hst-net. Ik betreur dus ten zeerste dat de NMBS niet ingaat op de vraag. Ik hoop dat men dat in de toekomst toch nog wil bekijken.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, nog steeds worden jaarlijks de bekende witte en gele Gouden Gids huis aan huis bedeed. Dat zijn steeds grote pakketten.

De mensen van mijn generatie gebruiken die gidsen niet of bijna niet en hebben die gidsen niet meer nodig. Wij gebruiken heel frequent en op allerlei plaatsen het internet om naar die gegevens te zoeken.

Mijn vraag is of het niet mogelijk om via een systeem mensen te laten melden dat ze die gidsen niet nodig hebben. Ik neem aan dat de kosten voor het drukken en het verspreiden van die gidsen heel hoog oplopen.

Ik weet dat er nog steeds mensen zijn die deze gidsen wel nodig hebben. Mijn ouders, bijvoorbeeld, gebruiken het internet niet en hebben die gidsen wel nodig. Ik zoek gewoon naar een systeem om daarop kosten te besparen.

Mijnheer de staatssecretaris, hebt u daarover reeds nagedacht? Zijn er daar geen pistes mogelijk? Men kan via internet toch melden of men die gidsen nog wil of niet. Dat kan ook op andere manieren. Graag had ik uw visie daarop gekregen.

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, ik wil u er eerst op wijzen dat de jaarlijkse distributie van een universele telefoongids op papier aan elke abonnee, een wettelijke verplichting is, ingevolge artikel 30 van de bijlage bij de wet van 13 juni 2005 betreffende elektronische communicatie. Ik ben geen wetgever.

11.03 Hilde Vautmans (VLD): (...) geen wetten vanuit de regering. Dat is nieuw.

11.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik ben geen wetgever, heb ik gezegd. Misschien kan het een aantal mensen inspireren om ter zake een wetgevend initiatief te nemen. Sinds een aantal jaren worden in ieder geval inspanningen geleverd om het aantal verdeelde papieren gidsen te verminderen. Promedia neemt al jaren rechtstreeks contact op met de bedrijven om het exacte aantal gewenste exemplaren te bepalen. De bedrijven krijgen dus het exact gewenste aantal gidsen. Sinds geruime tijd hebben Belgacom en Promedia voor de klanten in de mogelijkheid voorzien om te kennen te geven dat zij de gids niet langer wensen te ontvangen. Dergelijk verzoek vanwege de klanten kan worden kenbaar gemaakt via telefoon, via een 0800-nummer, via e-mail, via fax of op elke andere manier. Tot nader order moeten wij echter vaststellen dat de papieren gidsen tot nu toe in ieder geval bijzonder populair blijven, want slechts 4.000 mensen maakten tot nu toe gebruik van deze mogelijkheid. Er bestaat dan wel een consensus wat de aanbeveling voor het besparen van papier betreft, maar bijna iedereen wil blijkbaar zijn gids.

Uit bepaalde marktonderzoeken blijkt ook dat de papieren gidsen nog altijd worden beschouwd als een uitstekende bron van informatie. Er lijkt mij hier sprake te zijn van een mogelijke verwarring met betrekking tot de finaliteit van de Robinson-lijst. Deze lijst houdt de namen bij van de mensen die geen geadresseerde reclame wensen te ontvangen. Deze lijst wordt beheerd door het Belgisch Direct Marketing Verbond, dat ongeveer 450 bedrijven verenigt. De witte en gele gids kunnen bezwaarlijk worden beschouwd als geadresseerde reclame, wel als informatie. Vandaar ook de wettelijke verplichting.

Rekening houdend met deze verschillende initiatieven, moet ik besluiten dat de abonnees die geen telefoongidsen willen, reeds over een aantal middelen beschikken om hun wens kenbaar te maken. Ook lijkt de Robinson-lijst mij in ieder geval allerminst een geschikt alternatief instrument.

11.05 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben uiteraard blij dat het initiatief bestaat, maar gezien het lage aantal inschrijvingen denk ik dat mensen het gewoon niet weten. Misschien moeten we denken aan een communicatiecampagne daarover, zodat mensen weten naar wie ze juist kunnen e-mailen of waar ze kunnen laten weten dat ze de witte of gele gidsen niet meer wensen te ontvangen. Dan lijkt mij dat perfect opgevangen en dan hebben we daarvoor zelfs geen wetswijziging nodig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13433 van mevrouw Annelies Storms wordt op haar verzoek 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 **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 "l'information des voyageurs dans les gares" (n° 13503)**

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding voor mijn vraag is een specifiek feit, maar ze gaat natuurlijk over de communicatie in het algemeen op het moment dat er een incident op het spoorwegennet gebeurt. De aanleiding tot mijn vraag is een ongeval op 12 december aan de spoorwegovergang Ekeren-Mariaburg op lijn 12.

De reizigers die in de stations stonden te wachten, werden over het pijnlijke gebeuren in het ongewisse gelaten. Er werd gedurende drie uur geen enkele mededeling verstrekt. Dat is min of meer begrijpelijk als het over de oorzaak van de vertraging gaat. Daarover hoeft niet uitgebreid te worden gecommuniceerd. Erger is wel het feit dat de wachtenden niets vernemen over de vertragingen, de verwachte duur ervan enzovoort. De communicatie met de reizigers was kortom op haar slechtst. Nochtans werd in de stations op lijn 12 geïnvesteerd om de communicatie met de reizigers te verbeteren. Ook als er geen personeel in de stations is, kunnen de geluidsinstallaties op afstand worden gebruikt.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel werd geïnvesteerd in het omroepsysteem van de stations en de haltes op lijn 12?

Wat was de oorzaak van het falen in de communicatie met de gebruikers?

Welke spoorovergangen op lijn 12 naar Kapellen staan, in een nuttige volgorde, gerangschikt om eventueel te worden vervangen door een tunnel, in het kader van de beveiliging van de spoorwegovergangen?

Is het niet aangewezen om op een drukke lijn zoals lijn 12, in samenwerking met de betrokken gemeenten, op spoorwegovergangen die druk door schoolkinderen en bejaarde mensen worden gebruikt, in een versnel tempo fiets- en voetgangerstunnels aan te leggen, zodat die categorie van kwetsbare gebruikers snel van een veilige accommodatie zal kunnen gebruikmaken?

12.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, gemiddeld kan worden gesteld dat een omroepinstallatie in kleinere stations en stopplaatsen een investering van om en bij de 50.000 euro per installatie vraagt.

Sinds 1997 werden alle omroepinstallaties van de twaalf stations en stopplaatsen van de L12 in dienst genomen. Dat betekent, als ik goed kan tellen, een totale investering van om en bij de 600.000 euro.

Ten tweede, naar aanleiding van het bewuste incident werd de goede werking van de omroepinstallaties in de betrokken stations nagekeken. De verschillende verantwoordelijken binnen de NMBS hebben nogmaals hun personeel gesensibiliseerd om extra aandacht te besteden aan de noodzaak om het cliënteel bij verstoorde situaties zo goed mogelijk te informeren.

Ten derde, voor de volgende overwegen op de lijn 12 wordt momenteel onderzocht of ze kunnen worden afgeschaft. Dat hoeft dus niet noodzakelijk door middel van een tunnel, maar goed. Het gaat over het project voor afschaffing van de overweg 32 te Kapellen door het bouwen van een brug, het project voor de afschaffing van de overweg 53 in Essen door de aanleg van een fietspad en evenzeer het project voor de afschaffing van de overweg 55 te Essen door de aanleg van een fietspad.

De volgorde hangt af van de vooruitgang in de onderhandelingen die met de andere partners worden gevoerd, zijnde het Vlaams Gewest en/of de betrokken gemeente.

Infrabel – dat werd al af en toe herhaald – is vragende partij om binnen haar budgettaire mogelijkheden zo veel mogelijk overwegen af te schaffen, op voorwaarde dat ook de wegbeheerder daartoe zijn steentje

bijdraagt.

Infrabel is evenwel geen voorstander van het ontdebellen van bestaande overgangen door het bouwen van een tunnel voor voetgangers en fietsers en het behoud van de gelijkgrondse overweg voor het gemotoriseerde wegverkeer. Ondanks de zware investeringen nodig voor voornoemde tunnels zou volgens Infrabel het veiligheidsrisico in de meeste gevallen blijven bestaan, met name omdat een groot deel van de zwakke weggebruikers van de overweg gebruik blijft maken. De overweg vergt immers minder inspanningen dan de niet-gelijkgrondse doorgang. Als iemand een tunnel of een brug moet overstappen, betekent dat minstens een keer naar boven stappen. Dat vergt op fysiek vlak uiteraard meer inspanningen dan een gelijkgrondse doorgang te nemen. De ervaring leert dat.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat 600.000 euro werd geïnvesteerd. Deze investering wordt niet gebruikt, wanneer ze moet worden gebruikt, wat mij enigszins verwondert.

De NMBS zal nu het personeel nogmaals sensibiliseren. Ik neem aan dat er bepaalde procedureafspraken zijn om de informatieverstrekking op een vrij gestandaardiseerde of automatische manier te laten gebeuren.

Het verwondert mij enigszins. Er wordt nu over sensibilisering gesproken. Daarmee zullen wij het dan moeten doen. Hopelijk gebeuren dergelijke ongelukken niet te veel meer. Wij zullen moeten afwachten of er in de toekomst wel degelijk voldoende wordt gecommuniceerd via de omroepsystemen, die er wel degelijk zijn.

Inzake de overwegen dank ik u voor de concrete aanduiding van de betrokken overwegen, die mij ook wel al bekend waren.

Wat mij wel verwondert, is het antwoord op de laatste vraag, namelijk dat Infrabel niet voor ontdebelling wil kiezen. Nochtans lijkt het mij duidelijk dat de grootste risico's bij de zwakke weggebruikers liggen, namelijk bij de voetgangers en de fietsers. Waarschijnlijk kunnen er met evenveel middelen veel meer overgangen worden beveiligd, dan wanneer ook voor het gemotoriseerde verkeer een tunnel moet worden aangelegd.

Ik betreur dus het standpunt ter zake.

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Opgelet, ik zeg niet het tegenovergestelde! Wat ik zeg is dat als er maatregelen worden genomen voor de zwakke weggebruiker, zij het boven of onder de spoorovergang, die zwakke weggebruiker naar onze ervaring in eerste instantie gewoon de gelijkgrondse overgang zal gebruiken.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik neem aan dat men die gebruikt op het moment dat de slagbomen van de spoorweg open staan, maar op het moment dat die dicht zijn gebeuren dikwijls de ongevallen: fietsers en voetgangers durven de slagbomen negeren. Op dergelijke momenten zullen ze dat toch niet meer overwegen en automatisch de tunnel nemen, denk ik.

12.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik denk dat autobestuurders en voetgangers en fietsers die de overweg willen oversteken op het ogenblik dat de slagbomen dicht zijn, gelijk in aantal zijn. Ik zie daar geen verschil tussen, jammer genoeg.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, twee dochterondernemingen van De Post - eXbo en Speos - werden bij een koninklijk besluit van april 2006 aangeduid om de verzending en de opvolging te doen van de onmiddellijke inning van boetes.

Die aanduiding zou niet gebeurd zijn na toewijzing via een procedure van openbare aanbesteding. Dit was

mogelijk omdat de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de mogelijkheid openlaat om dochterondernemingen van De Post rechtstreeks aan te wijzen wanneer het gaat om het assisteren van De Post bij een openbare dienst.

Blijkbaar heeft men de taken met betrekking tot de inning van boetes als een openbare dienstopdracht beschouwd. Er zijn private ondernemingen die zich door deze gang van zaken tekortgedaan voelen omdat zij menen dat zij deze taken voor hun rekening kunnen nemen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u daarom de volgende vragen stellen. Welke onderscheiden taken zullen De Post en de dochterondernemingen precies vervullen inzake de onmiddellijke inningen? Waarom werd niet gekozen voor een aanbesteding van bepaalde subtaken waardoor ook andere bedrijven dan dochterondernemingen van De Post een kans zouden hebben gekregen?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Verherstraeten, voor ik inga op uw specifieke vragen, zou ik heel kort de situatie willen schetsen waarbinnen het KB tot stand is gekomen.

Zoals ook reeds uitdrukkelijk vermeld in het koninklijk besluit van 5 april 2006 tot machtiging van De Post van publiek recht om haar dochterondernemingen eXbo Services en Speos Belgium te kunnen betrekken bij de uitvoering van bepaalde taken van openbare dienst, diende de inning van de verkeersboetes te worden aangepast naar aanleiding van een door de Staat beslist moderniseringsproces. Dit hield onder andere in dat er in alternatieve betalingsmodaliteiten diende te worden voorzien.

De Post is steeds belast geweest met de regeling van de betaling van de verkeersboetes, de verkoop van boetezegels dus. Deze taak van openbare dienst is eveneens ingeschreven in het vierde beheerscontract dat werd gesloten met de Staat.

Rekeninghoudend met het moderniseringstraject diende de organisatie van de taak van openbare dienst evenwel te worden aangepast aan de huidige noden. Het is in het kader van deze reorganisatie dat De Post als verantwoordelijke voor de uitvoering van de openbare dienst de toelating heeft gevraagd om haar dochterondernemingen te betrekken bij de uitvoering van de taak van openbare dienst die aan haar werd toevertrouwd.

Het is immers aan De Post om te oordelen hoe zij de uitvoering van de taken van openbare dienst wenst te organiseren. Hierbij dient zij wel rekening te houden met de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en het feit dat ze niet zelf titularis is van de taak van openbare dienst, doch hiertoe werd aangeduid door de Belgische Staat.

Deze vraag tot machtiging is een rechtstreeks gevolg van de wet van 21 maart 1991 zelf, meer bepaald artikel 13 §3 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Dat artikel bepaalt expliciet dat het betrekken van een dochteronderneming bij de uitoefening van een taak van openbare dienst onderworpen is aan het bekomen van een machtiging van een in Ministerraad overlegd KB.

Het is dan ook belangrijk aan te stippen dat de dochterondernemingen niet rechtstreeks werden aangewezen door de Staat, doch dat het door u geviseerde KB alleen een machtiging aan De Post betreft om deze dochterondernemingen te betrekken bij de uitvoering van de aan haar toegekende taak van openbare dienst.

Ik kom nu tot uw specifieke vragen.

Ten eerste, het gaat om het drukken, in omslag steken en versturen van de uitnodiging tot betaling met overschrijvingsformulier; het aanmaken van de gestructureerde mededeling; het registreren van de betaling; de geautomatiseerde betalingsopvolging; het drukken, in omslag steken en versturen van de herinnering bij niet-tijdige betaling; de behandeling van de retourzendingen, bijvoorbeeld bij overlijden of onjuist adres en ten slotte de rapportering aan de vaststellende politiediensten.

De taken waarvoor de dochterondernemingen tussenkomen in het proces zijn aangeduid in het voorvermelde KB van 5 april 2006. Het is belangrijk op te merken dat De Post, als houder van de taak van openbare dienst, de eindverantwoordelijkheid blijft dragen ten opzichte van de Belgische Staat.

Ten tweede, uit de uiteenzetting die ik net heb gegeven, blijkt duidelijk dat de Belgische Staat de

dochterondernemingen van De Post niet rechtstreeks heeft aangeduid, doch alleen een machtiging verleent aan De Post om deze ondernemingen te betrekken bij de uitvoering van de taak van openbare dienst.

Daaruit blijkt ook dat het niet de taak is die door de dochterondernemingen wordt uitgevoerd die bepalend is voor de toepassing van artikel 13 §3 van de wet van 21 maart 1991, doch wel de kwalificatie van de globale taak waarbij zij worden betrokken.

Zoals aangeduid, houdt het geviseerde koninklijk besluit dus niet in dat de dochterondernemingen rechtstreeks door de Staat worden belast; het betreft hier enkel een machtiging.

13.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het betreft uiteraard een juridische uitleg die hoe dan ook een interpretatie inhoudt. Eigenlijk omzeilt men met een machtiging de wet op de openbare aanbesteding op die manier. Of dit juridisch honderd procent waterdicht is, betwijfel ik.

Het belangrijkste en tevens onze opdracht als parlements lid is dat een opdracht als het verzenden en innen van boetes degelijk gebeurt. Ik neem aan dat de diensten van De Post dit zonder meer kunnen: ik twijfel er niet aan dat aan die voorwaarde is voldaan. Voorts moet dit uiteraard ook zo goedkoop mogelijk gebeuren en als dat niet mogelijk is door de diensten van De Post, dan wordt het niet gedaan door de diensten van De Post. Men had de concurrentie wat dat betreft moeten laten spelen, te meer daar de Belgische overheid niet meer voor honderd procent eigenaar is van De Post. Indien men duurder zou werken, dan gaat dit, zij het onrechtstreeks, ten koste van de belastingbetaler. Ik begrijp dat De Post met de boetezegels een opdracht kwijt dreigde te raken, maar dit geldt uiteraard ook voor de private ondernemingen die het andere luik van de boetes voor hun rekening namen, wat blijkbaar ook zo is gebeurd door de gekozen oplossing waarbij ik - Ik herhaal het - vragen heb omtrent de juridische correctheid ervan, maar dat is een kwestie van interpretatie.

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

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 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): Mijnheer de staatssecretaris, u herinnert zich nog wel dat ik, bij de bespreking van de beleidsnota, waar ik lang heb gesproken over de NMBS, ook een vraag had over De Post, namelijk naar het al dan niet gegrond zijn van de geruchten in verband met de mogelijke opheffing van bepaalde gewichtscategorieën, dus een de facto prijsverhoging. U antwoordde toen dat De Post werkt aan een vereenvoudiging van de tariefstructuur. Een wat eufemistisch antwoord leek me dat. Enkele dagen later werd dat ook effectief bevestigd. Met name zouden de prijzen voor niet-genormaliseerde zendingen tot 50 gram op hetzelfde niveau worden gebracht als de categorie tot 100 gram. Concreet betekent dat een toch wel vrij drastische prijsverhoging, namelijk ongeveer een kwart van de prijs, die evolueert van 0,83 euro naar 1,04 euro voor priorzendingen. Voor internationale verzendingen van niet-genormaliseerde zendingen tot 50 gram is er zelfs een verhoging van een derde van de prijs, namelijk van 1,40 euro naar 2,10 euro voor de priorzendingen.

Graag zou ik wat meer uitleg van u vernemen in verband met de achterliggende redenen van die prijsverhoging. Wat is de reden ervoor dat die nog, blijkbaar erg snel, vóór 1 januari doorgevoerd moest worden?

Bijkomend zou ik willen vragen wat de plannen zijn voor 2007. In een bericht van De Post zelf van 30 december 2006 las ik dat er ook "in de loop van volgend jaar" een aantal tarieven veranderen, en:

“Hieromtrent zal tijdig gecommuniceerd worden”. Ik zou u willen vragen wat er nog in de pijplijn zit aangaande die zogenaamde vereenvoudiging van de tariefstructuur.

14.02 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question date du mois de décembre 2006. Une lecture attentive de la revue "PostelInfo" de cette fin d'année nous apprend que le tarif des envois non normalisés de moins de 50 g est passé de 0,83 euro à 1,04 euro en décembre. Une telle augmentation d'environ 25% est assez surprenante car, d'une part, elle ne correspond en rien à l'augmentation réelle des coûts et, d'autre part, en cette période où La Poste se plaint d'une diminution des volumes et de la concurrence, cette augmentation risque de créer un nouveau handicap commercial.

Dans le cadre de cette augmentation, une question récurrente se pose: pourquoi le très utilisé format C5, c'est-à-dire une enveloppe dans laquelle on glisse un A4 plié en deux, est-il toujours considéré comme un courrier non normalisé alors que toutes les machines de tri de La Poste sont conçues pour les traiter de manière tout à fait automatique. D'ailleurs, tous les cahiers de charges de ces 17 dernières années imposaient cette caractéristique technique.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous éclairer sur les points suivants?

Quelle est la justification de cette augmentation pour le format spécifique C5? Ne risque-t-elle pas de handicaper encore un peu plus La Poste par rapport à la concurrence, même si les envois de moins de 50 g sont encore un domaine réservé?

La mesure est-elle bien entrée en vigueur à la fin du mois de décembre?

Pourquoi créer un tel surcoût pour le C5 alors que les coûts de son traitement sont absolument identiques à ceux du courrier normalisé?

14.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, in eerste instantie vermeld ik de reden van de prijsverhoging. De verhoging is verantwoord in het raam van het project Postal Value, dat de tariefstructuur van de dagelijkse post wil vereenvoudigen en het leven van de consument daarin gemakkelijker wil maken. De gelijkschakeling van de gewichtsklasse 0 tot 50 gram, niet genormaliseerd formaat, is een van de elementen van dat project dat zal worden geïmplementeerd. Op termijn is het de bedoeling tot een tariefstructuur te komen met alleen veelvouden van de basisgewichtsklasse. Bijvoorbeeld, de prijs van een zending tussen 50 en 100 gram, is 1,04 euro. Dat is twee keer de prijs van een zending tussen 0 en 50 gram: 52 cent. De prijs van een zending tussen 100 gram en 350 gram is drie keer de prijs van een zending tussen 0 en 50 gram.

De prijs van de gewichtsklasse 0 tot 50 gram, niet genormaliseerd formaat, was een hindernis om de veelvoudenstructuur te realiseren en gaf aanleiding tot veel verwarring voor de consumenten. Die gelijkschakeling vormt de eerste fase van het vereenvoudigingsproject, waarvan de overige elementen in de loop van 2007 geïmplementeerd zullen worden. Het zal de klant toelaten veelvouden van het standaardtarief te gebruiken voor binnenlandse zendingen en hij zal zo elke zending met een zelfde postzegel kunnen frankeren.

De veelvoudenstructuur zal het mogelijk maken de postzegels zonder faciale waarde te veralgemenen. In geval van prijsverhogingen zullen de bestaande postzegels blijven gelden. De prijsverhoging zal dus maar gevoeld worden bij de aankoop van nieuwe zegels.

M. Bellot se demande si cette augmentation ne risque pas de désavantager encore un peu plus La Poste par rapport à la concurrence. Je précise que l'augmentation de prix porte uniquement sur les envois non normalisés qui ne représentent que quelques pour cent du volume total du courrier. 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 bel et bien maintenue tant dans les brochures tarifaires distribuées aux clients que dans les systèmes informatiques et la comptabilité analytique.

Le nouveau tarif est en vigueur depuis fin décembre 2006 mais une période de tolérance sera observée en janvier pour les envois qui ne sont pas affranchis correctement. Ces derniers ne seront pas retenus ou

renvoyés et le destinataire ne devra pas payer la différence.

Wat de andere tariefaanpassingen betreft, mijnheer Van den Bergh, De Post bekijkt momenteel nog een aantal prijsaanpassingen met het oog op de aanpassing van de prijzen aan de inflatie, een verbetering van de kwaliteit door bijkomende investeringen, de verbetering van sommige productiegamma's en verlieslatende producten. Ze heeft ter zake advies gevraagd aan onder meer het BIPT. Het lijkt mij voorbarig om nu al prijsaanpassingen aan te geven, die nog niet definitief beslist zijn, maar intussen kan ik wel meedelen dat De Post mij verklaard heeft dat over het algemeen de prijsstijgingen in 2007 ongeveer 2% zullen bedragen, wat ongeveer overeenkomt met de inflatie van de afgelopen 12 maanden.

Une autre question de M. Bellot portait sur le C5. 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het blijft mij toch wat verbazen dat men vanaf 29 december 2006 een tariefwijziging doorvoert. Er zit daar volgens mij meer achter, maar ik vind het niet onmiddellijk. Men heeft dit blijkbaar ook intern, binnen De Post, zeer lang geheim proberen te houden. De documentatie bestemd voor de postkantoren om die tariefwijziging aan te kondigen en te communiceren kwam bijvoorbeeld zeer laat binnen.

U spreekt over een tariefverhoging van 2% in 2007. Het lijkt mij dat het schrappen van de non prior-zendingen, zoals werd aangekondigd in antwoord op een vraag van collega Deseyn, reeds meer dan 2% zal inhouden voor wie nog veel gebruik maakte van de non prior.

Ik wil er nogmaals op wijzen dat een vereenvoudiging van de poststructuur wel interessant lijkt op langere termijn, maar om er nu meteen een derde en een kwart voor respectievelijk internationale en nationale zendingen bij te gooien in het kader van een vereenvoudiging en het doorzichtiger maken voor de cliënt lijkt mij een bij de haren getrokken motivatie.

Tot slot wil ik erop wijzen dat u zegt dat het slechts over enkele procenten van het totaal aantal postzendingen gaat. Dat klopt inderdaad wel, maar ik denk toch dat wij hiermee voor een groot deel individuele burgers treffen. De grote massa van zendingen vanuit de bedrijven zijn uiteraard genormaliseerde zendingen. Burgers maken in dit e-mailtijdperk echter gebruik van de postdiensten voor het versturen van uitnodigingen voor grote feesten of met Nieuwjaar, voor geboortekaartjes, enzovoort. Precies die soorten aankondigingen vallen vaak onder deze categorie en het zullen dan ook de burgers zijn die de eerste slachtoffers worden van deze prijsaanpassing.

14.05 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le but de ma question était de savoir si l'envoi C5 était normalisé. Dans l'esprit des facteurs et si on lit les prescriptions techniques, il s'agit d'un envoi normalisé. Force est de constater que seule La Poste, par une norme interne, considère que le C5 est un envoi non normalisé. Je le répète, dans la pratique, il s'agit d'un envoi normalisé.

Il est regrettable que La Poste ne considère pas cet envoi comme étant 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: Je parle des systèmes de tri.

14.07 François Bellot (MR): Depuis 17 ans, il est inscrit dans les cahiers des charges que les machines doivent pouvoir trier le format commercial et le format C5 de façon identique! D'ailleurs, dans les chaînes, c'est exact. Quand vous voyez une machine de tri fonctionner, le C5 et l'envoi commercial se suivent à la queue leu leu et ne sont pas déviés dans des bacs différents. Tous les courriers non normalisés sont déviés tandis que le C5 reste dans la ligne avec le format commercial.

14.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il s'agit de tout nouveaux systèmes de tri.

14.09 François Bellot (MR): Cela fonctionne comme je viens de le décrire dans les anciennes machines et dans les nouvelles aussi. Il faut savoir que l'enveloppe C5 est plus pratique que l'enveloppe de format "A4

plié en 4" ou l'enveloppe format commercial et ce, pour des raisons de pliage de courrier, de distribution et autres. D'ailleurs, c'est ce choix qu'a fait La Poste pour envoyer ses postogrammes notamment.

Il existe une forte demande du secteur économique pour remplacer le format commercial par du C5.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil even enkele verduidelijkingen rond de status van de 200 werknemers van Belgacom die vorig jaar op 1 januari aan de kant werden gezet en nu een aangetekende brief krijgen waarin ze worden verzocht om half januari weer aan de slag te gaan ingevolge een beslissing van de Raad van State. In het kader van het sociaal plan van december 2005 werden de 200 werknemers naar huis gestuurd omdat er nu eenmaal geen functie meer was binnen de groep Belgacom. Ze konden dat doen onder vrij goede voorwaarden, met behoud van 75% van hun loon. Binnen vier jaar zou dat loon echter zowat gelijk komen te staan met het bestaansminimum. Er was dus een sterke afbouw. De werknemers moesten zich wel structureel ter beschikking houden. Ze krijgen vanaf december weer hun volledige loon en Belgacom moet hen weer aan het werk zetten. Dat is eigenlijk de laatste fase na die procedure voor de Raad van State.

Er is natuurlijk nogal wat onduidelijkheid over waar die mensen terecht kunnen. Vandaar mijn vragen.

Hoeveel werknemers zullen er exact terug in dienst treden? Wanneer zullen de betrokken werknemers vergoed worden voor het verleden loonverlies, met name 25% van hun loon? Het betreft het loonverlies dat zij hebben opgelopen in 2006, natuurlijk achteraf geïnterpreteerd door de uitspraak van de Raad van State. Hoe zal er gezorgd worden voor de begeleiding van deze werknemers naar een job bij het overheidsbedrijf Belgacom of een andere job uit hun vroegere werkomgeving?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de twee eerste korte vragen betreft, het aantal werknemers dat ten gevolge van het schorsingsarrest van de Raad van State en in afwachting van een behandeling ten gronde terug in dienst komt bedraagt 249. Hiervan zijn ondertussen 19 personen echter tewerkgesteld in een extern project of bij een andere administratie.

Wat uw tweede vraag betreft, het al dan niet vergoeden van het door de betrokken werknemers geleden loonverlies in 2006 hangt volledig af van de uiteindelijke beslissing van de Raad van State in de vernietigingsprocedure.

Wat uw derde vraag betreft, aangezien de betrokken werknemers ingevolge het schorsingsarrest terugkomen in de toestand van voor 31 december 2005 zijn ze terug in reconversie. Ze worden dus op dezelfde wijze behandeld als voor die datum en op dezelfde wijze als gelijk welk ander personeelslid in reconversie. De betrokken personeelsleden kunnen eveneens solliciteren voor gelijk welke functie in een extern project.

15.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor deze elementen van antwoord. Ik denk dat we ons op individuele trajecten zullen moeten baseren om de vraagstelling eventueel te verfijnen als er problemen zouden zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een aantal maanden geleden kondigden verschillende ministers of de staatssecretaris bevoegd voor het openbaar vervoer, dat er werk zou worden gemaakt van het geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer. Er zou een werkgroep worden opgericht die tegen eind 2006 een aantal aanbevelingen zou doen. Het is vooral naar de resultaten van die werkgroep, dat ik wou peilen. Dat is misschien wat minder goed verwoord in de vraag.

In alle geval zijn dit de vragen die ik u had voorgeschied. Hoe verklaart u dat wat allang bestaat in andere landen, hier zo lang uitblijft, met name het geïntegreerd ticket voor alle openbaar vervoer? Wanneer mag het geïntegreerde ticket concreet verwacht worden, enerzijds in Brussel, en anderzijds ook buiten Brussel?

Tot daar mijn vraag.

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh; in eerste instantie wil ik toch wel zeggen dat dit geïntegreerd ticket, zoals u weet, een van de belangrijke aandachtspunten is van mijn beleid. Ik heb al verschillende malen aan diverse stakeholders te kennen gegeven dat dit project op mijn volle steun kan rekenen.

Daarnaast wou ik toch ook stellen dat er voor de gebruikers van het openbaar vervoer al geïntegreerde vervoersbewijzen bestaan. Zo is het op dit ogenblik al mogelijk om een treinkaart te kopen met gecombineerde abonnementen van de Lijn, van TEC, van de MIVB in één vervoersbewijs.

Ook in Brussel is er met het Jump-ticket al een zekere mate van integratie gebeurd. Maar ik kan u bijtreden dat wij verder in deze richting moeten gaan. Het is in deze context dat het gemeenschappelijk protocol van juni 2006 een belangrijke stap voorwaarts was.

De moeilijkheid bij het realiseren van het geïntegreerd ticket komt voort uit de Belgische context, met zijn veelvoud aan openbare vervoersmaatschappijen, die overigens elk ruime autonomie genieten en die onder verschillende toezichthoudende overheden vallen, zonder dat er een onderling hiërarchisch verband is tussen al die betrokkenen.

Elk van deze bedrijven hebben historisch een eigen manier van ticketing, met een eigen ontwikkelde technologie. Het samenbrengen van de verschillende werkwijzen vraagt uiteraard tijd.

Het protocol dat de gewestelijke en federale ministers, bevoegd voor openbaar vervoer, en ikzelf in juni 2006 ondertekend hebben, voorziet in de invoering van één enkele drager van vervoersbewijzen van de vier maatschappijen van openbaar vervoer in België tegen 2010.

In een eerste fase voorzag het protocol in een werkgroep, die belast werd met een haalbaarheidstudie. De werkgroep zal zijn rapport in de loop van de volgende weken voorleggen. Het protocol voorziet in een streefdatum van 2010 zoals gesteld. Op dit ogenblik geeft de werkgroep in haar tussentijdse rapporten aan dat deze datum gehaald kan worden.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan alleen maar vaststellen dat de timing voor het rapport eind 2006 op zijn minst al enkele weken is uitgesteld, maar laten wij hopen dat het toch de goede richting blijft uitgaan. Ik noteer ook dat er duidelijk wordt gesteld dat het gaat om één drager van vervoersbewijzen van de verschillende maatschappijen, wat nog iets anders is, lijkt mij, dan een geïntegreerd ticket, met ook een tariefintegratie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op donderdag 14 december werd in het station van Maastricht een Belgische machinist van de trein gehaald, nadat bleek dat hij geen of onvoldoende Nederlands verstond. De Belgische machinist begreep de consignes van de Nederlandse treinverkeersleiding niet goed.

Toeval of niet, mijnheer de staatssecretaris, maar het incident vond plaats een dag na de uitzending van de fictieve reportage door de RTBF, waarin de Vlamingen nog net niet vervaarlijk zwaaiend met goedendags, en schild en vriend roepend, de trams en de treinen lieten stoppen bij het overschrijden van de deelstaatgrenzen. Een dag na die fictie was het stoppen van een trein aan de grens een feit geworden. Dat feit deed zich echter niet voor tussen Vlaanderen en Wallonië of tussen Brussel en Vlaanderen, maar aan de Belgisch-Nederlandse grens.

Een inspecteur van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Rijkswaterstaat oordeelde dat de machinist niet verder mocht rijden om veiligheidsredenen. Hij verwees daarbij ook naar de wet. Als een machinist de treinverkeersleider niet begrijpt, kunnen er ongevallen gebeuren. Daarom moeten de machinisten die de grens overschrijden, tweetalig zijn. Dat staat in de wet, zo werd gesteld.

Ik moet toegeven dat wij die Hollandse nuchterheid in België niet meer gewoon zijn. Ik verwijs onder meer naar de commentaar in La Dernière Heure. De inspecteur had het voorbeeld van Pécrot niet nodig om te beseffen dat het levensgevaarlijk kan zijn, als men elkaars taal niet verstaat. Iemand die eist dat de wet, namelijk de taalwet, wordt gerespecteerd en de naleving ervan stante pede uitvoert, hebben wij al lange tijd niet meer gezien.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

"Nederland stopt Waalse machinist aan de grens." Zo stond het in de krant. Klopt de inhoud van het persbericht? Is dat een correcte weergave?

Hoe oordeelt u over het voorval? Wat is uw visie op de gebeurtenis?

Heeft de NMBS haar excuses aangeboden aan de Nederlandse spoorwegen? Uiteindelijk ging het toch om een zeventigtal reizigers, die anderhalf uur vertraging opliepen, omdat men nog even met de taxi over en weer moest.

Had de machinist een geldig taalattest? Wat zijn de vereisten inzake tweetaligheid? Hoe worden die geëvalueerd?

De Nederlandse spoorwegen hebben aangeboden om een Nederlandse begeleider mee te sturen met de machinist, maar hij wilde daar niet van weten. Zijn er sancties opgelegd aan de machinist of zijn oversten?

Wat zal de NMBS ondernemen, opdat zulke voorvallen niet meer zouden gebeuren?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega De Groote heeft het incident, dat ook heel wat media-aandacht heeft gekregen, al goed beschreven. Het is geen eenmalig incident. Het komt wel meer voor. De afgelopen twee jaar waren er zelfs dertien incidenten op de lijn Luik-Maastricht, een traject van amper 12 kilometer, dat voor 2 kilometer over Nederlandse sporen loopt. Het is dus blijkbaar geen

eenmalig feit. Nochtans moeten alle machinisten in ons land ook tweetalig zijn. Blijkbaar is er een verschillende interpretatie van wat tweetaligheid moet betekenen. De NMBS, of meer bepaald Infrabel, reageert zelfs verontwaardigd. Zij stellen dat de Nederlandse Spoorwegen erg rigide optreden en suggereren zelfs dat bepaalde commerciële belangen erachter zitten. Ik zou daarover wat meer duiding willen krijgen.

Ik weet niet in hoeverre er in ons land voldoende aandacht is voor de tweetaligheid. Blijkbaar moet die kennis slechts beperkt zijn tot de vaktermen en moeten de Franstaligen de Nederlandse taal niet machtig zijn, en vice versa neem ik aan. Nochtans is een goede communicatie toch erg belangrijk voor de veiligheid. De treinramp in Pécrot leert ons dat, want ook daar was het gebrek aan tweetaligheid een belangrijke oorzaak.

Ik zou de problematiek dan ook wat willen opentrekken en van de staatssecretaris willen vernemen hoeveel mensen van het treinpersoneel, bestuurders en begeleiders, momenteel van de Franse en respectievelijk de Nederlandse taalrol zijn. Hoeveel mensen van het treinpersoneel verzorgen treinritten in het andere landsgedeelte dan datgene waarvan zij de taal spreken? Ik neem aan dat het de overgrote meerderheid is.

Ten derde, welke criteria gelden inzake tweetaligheid van het treinpersoneel? Hiermee stel ik de vraag in verband met de technische vaktermen enerzijds en echt tweetalig zijn anderzijds.

Ten vierde, bestaat niet de neiging om bij een gebrek aan voldoende kandidaten voor de functie van treinbestuurder of treinbegeleider – het is blijkbaar erg moeilijk om goede machinisten te vinden – de taalcriteria eerder soepel toe te passen, wat dan wel consequenties heeft voor de veiligheidsrisico's? Tot daar mijn vragen.

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het zal u misschien verbazen, maar het is wat mij betreft niet zozeer een communautaire aangelegenheid of zuiver een taalkwestie. Het gaat uiteraard ook over fatsoen, over respect voor elkaar en over het begrijpen van de taal, maar het is vooral een kwestie van veiligheid van het spoor en van veiligheid van de reizigers. Dit incident doet inderdaad ook denken aan het dodelijke treinongeval enkele jaren geleden in Pécrot, waarbij gebleken is dat dit ongeval onder meer te wijten is geweest aan een gebrekkige communicatie.

Ik zou dan ook van de staatssecretaris graag het volgende willen vernemen. Ik overloop de vragen die ik hem schriftelijk heb bezorgd.

Wat zijn de precieze omstandigheden van dit incident? Klopt het dat de treinbestuurder over onvoldoende kennis van het Nederlands beschikt om te kunnen communiceren met de Nederlandse treindienstleiding? Aan welke criteria, zoals taalcriteria, moeten de treinbestuurders voldoen? Wordt de taalkennis van de treinbestuurders ook in dit land getoetst tijdens de dienst? Wat is de verdeling van de treinbestuurders en begeleiders per taalrol? Welke maatregelen heeft de NMBS getroffen opdat dit zich niet meer herhaalt?

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, eerst een antwoord over de situatie in verband met de taalvereisten. Nadien ga ik dieper in op het incident van Maastricht.

Wat de treinbestuurders betreft, zij moeten niet tweetalig zijn als dusdanig. Wel dienen zij alle veiligheidsprocedures, dus veiligheidsberichten en eenvoudige meldingen betreffende onregelmatigheden in het treinverkeer in de taal van de verkeersleiding van de infrastructuurbeheerder – Infrabel en het betrokken landsgedeelte – te beheersen. Bepaalde mededelingen betreffende de veiligheid zijn immers gebaseerd op mondelinge en schriftelijke procedures waarbij geschreven berichten en/of door de infrastructuurbeheerder verplichte formulieren moeten worden gebruikt. Deze voldoende taalkennis moet gecertificeerd worden alvorens deze bestuurders in het betreffende landsgedeelte kunnen ingezet worden en dient trouwens ook om de drie jaar gehercertificeerd te worden.

Wat de treinbegeleiders betreft, zij doorlopen na aanwerving een opleiding in de tweede landstaal. Die moet resulteren in het slagen in de Selortest 2, de landstaal voor ambtenaren niveau 2. Wat betreft de praktische talenkennis: om te kunnen communiceren met de beheerder van de infrastructuur zijn alle treinbegeleiders sedert juli 2005 in het bezit gesteld van het consigne "Taalkennis voor vergezellend personeel van de directie reizigers en haar hulpondernemingen". Dit consigne bevat een lijst met dienstuitdrukkingen en een technische woordenlijst. Deze woordenschat wordt tijdens de fundamentele opleiding ingeoefend en de kennis daarvan wordt gecertificeerd. Ook tijdens de permanente opleidingen wordt speciale aandacht

geschonken aan de talenkennis.

Bij de NMBS bestaat niet de neiging om de talenkennis soepel toe te passen zoals u suggereert. Dit om de eenvoudige reden dat een mogelijke inzet van personeel in het andere landsdeel gebonden is aan de certificatie waarnaar ik verwees. Op de vereiste talenkennis worden ook regelmatige controles georganiseerd door de infrastructuurbeheerder voor het treinpersoneel, voor zowel besturend als vergezellend personeel. De prestaties op het Belgische infrastructuurnet: voor de eerste 11 maanden, dus tot en met november, waren er 2.853 controles. Deze controles staven een aantal wettelijke verplichtingen, waaronder de talenkennis van het betrokken treinpersoneel. Maandelijks worden de controles samengevat en een kopie hiervan wordt overgemaakt aan de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen bij de FOD Mobiliteit en vervoer, de DVIS. DVIS organiseert bovendien zijn eigen controles.

Wanneer de taalevaluatie van het treinpersoneel aantoont dat bijscholing noodzakelijk is, voorziet de infrastructuurbeheerder in een reglementaire procedure, die de werkgever van het betrokken personeel verplicht te bewijzen dat taalkennis binnen een periode van maximum 9 maanden, vanaf de datum van de taalevaluatie, op het aanvaardbaar niveau gebracht werd. Bij het niet-slagen van deze proef binnen de voorziene tijd, eist de infrastructuurbeheerder de terugvordering van het tweetalig geschiktheidsbrevet tot besturing en levert hij een eentalig geschiktheidsbrevet tot besturing af, in afwachting van het slagen van de taalevaluatie.

Wat betreft de getallen, waarnaar gevraagd werd, heeft de NMBS mij de volgende gegevens meegedeeld. Wat betreft de treinbestuurders, uitgezonderd de lokale bestuurdersrangeringen, waren de cijfers voor 2006 bij de NMBS als volgt: 1944 bestuurders op de Nederlandstalige taalrol en 1744 op de Franstalige taalrol. Hiervan verzekeren 78% treinritten die een gedeeltelijk parcours hebben in het Brusselse gewest of in het andere landsgedeelte, waarvoor de kennis van de veiligheidsprocedures in de andere landstaal vereist is. Wat betreft het aantal treinbegeleiders, eind 2006 bij de NMBS: 1503 op de Nederlandstalige taalrol, en 1317 op de Franstalige taalrol. Binnen de NMBS wordt een treinbegeleider pas geregulariseerd op het ogenblik dat hij zijn geschiktheidsbrevet heeft bekomen. Alle treinbegeleiders zijn dus bekwaam.

Wat betreft het incident in Maastricht, is het zo dat de Nederlandse regelgeving voorschrijft dat de treinbestuurder het Nederlands voldoende moet beheersen om de gebruikelijke procescommunicatie inzake veiligheidsberichten en eenvoudige meldingen betreffende onregelmatigheden in het treinverkeer, met het grondpersoneel te kunnen voeren en te begrijpen.

De NMBS en haar partner NS-R hebben contact opgenomen met ProRail en Inspectie Verkeer en Waterstaat om de nuttige maatregelen met betrekking tot het taalgebruik te bepalen. Deze maatregelen omvatten de formalisering van de veiligheidsprocedures, de opmaak van een tweetalig lexicon met nuttige technische terminologie, een taalopleiding die alleen is toegespitst op de veiligheidsprocedures en de controle op de verworven taalkennis.

De NMBS is inzake opleiding de bepaalde maatregelen nagekomen.

Alle bestuurders die ingezet worden op de verbinding Maastricht-Brussel bezitten de door de beheerder van de beheersinfrastructuur vereiste documenten, dus Infrabel in België en ProRail in Nederland.

Voor het vertrek van de trein Maastricht-Brussel in het station van Maastricht werd de Belgische treinbestuurder op de dag van het incident aangesproken door een inspecteur van Verkeer en Waterstaat die de taalkennis van het Nederlands van de treinbestuurder wilde toetsen. De toetsing betrof een communicatie over een veiligheidsprocedure die de bestuurder voldoende kon beantwoorden, en een algemene communicatie buiten het vakgebied, waarop de bestuurder in dit geval niet kon antwoorden. De toetsing werd door de inspecteur als onvoldoende beschouwd. De inspecteur verbood vervolgens dat de Belgische treinbestuurder de treinrit zou verzekeren.

Wat betreft het voorstel van de Nederlandse Spoorwegen om een Nederlandse begeleider mee te sturen met de bestuurder, is het niet de bestuurder die geweigerd heeft, maar wel de inspecteur van Verkeer en Waterstaat. Het NMBS-personeel kan bijgevolg op dat aspect van de zaak niets worden aangerekend.

17.05 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor dat zeer uitgebreid antwoord.

Wij hebben kunnen vaststellen wat er allemaal, in theorie zou moeten gebeuren. Ik kan mij toch niet van de

indruk ontdoen... Het is toch belangrijk. Collega Mortelmans heeft dat al aangehaald. Het gaat eigenlijk over veiligheid. Het toont aan hoe een gebrek aan taalkennis leidt tot minder veiligheid.

U stelt dat er driejaarlijks hernieuwd moet worden en dat alles wordt gecontroleerd en gecertificeerd. Ik hoor zeggen dat de machinist enkel technische termen en wat vaktaal in het Nederlands moet kennen, maar een passieve zin eigenlijk niet hoeft te begrijpen.

Ik ben blij dat de Nederlanders een andere definitie hebben van taalkennis, die veel verder reikt. Wat dringend zou moeten gebeuren, zoals u even hebt aangehaald, is dat de Nederlandse wetgeving en de Belgische wetgeving ter zake duidelijk worden aangepast.

Ik kan mij niet van de mening ontdoen dat taalcriteria, in tegenstelling tot wat u zei, in dit land op regelmatige basis heel soepel worden toegepast. Ik heb ook vragen gesteld in verband met de "statutisering" in politie en dergelijke, waar hetzelfde probleem zich voordoet. De taal wordt beschouwd als een bijkomstig gegeven, terwijl hier toch duidelijk blijkt dat de veiligheid in het gedrang komt ten gevolge van onvoldoende taalkennis.

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega De Groote wijst op een andere definitie van taalkennis. Als ik de staatssecretaris goed heb begrepen, komt de definitie van taalkennis voor die machinisten op hetzelfde neer, ongeveer, voor België en Nederland, namelijk een goede kennis van het technische vakjargon, zeg maar. Ik neem aan: zowel actief als passief.

Uit uw antwoord blijkt dan, mijnheer de staatssecretaris, dat die inspecteur van Verkeer en Waterstaat zijn boekje iets te buiten is gegaan omdat hij ook de algemene taalkennis heeft getest, terwijl dat net niet nodig was. In deze zouden dus de Nederlanders in de fout zijn gegaan. Ik hoop dat het effectief zo is want de Belgisch-Nederlandse relatie is tegenwoordig een gevoelig thema.

17.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop alleen dat het antwoord dat u hebt voorgelezen niet iets is wat zomaar in een bepaalde dienst is getypt en naar voren gebracht wordt als de grote waarheid, terwijl voor de rest de zaak gesloten is.

Wij werden allemaal met de neus op de feiten gedrukt via de media en, als parlementsleden, hebben wij daarover vragen gesteld. Dit is het moment om intern nog eens goed na te gaan of wij alle lessen getrokken hebben uit hetgeen in het verleden is gebeurd. Kan een situatie zoals in Pécrot zich opnieuw voordoen of niet? Ik hoop dat u niet gewoon een antwoord komt voorlezen om te zeggen dat alles in orde is. Ik hoop gewoon – dat is een vraag die wij heel eenvoudig stellen – dat u daar lessen uit trekt, zoals u hier hebt gezegd. Wij zullen dat verder analyseren, maar trek er lessen uit en begin intern toch maar eens goed na te kijken of incidenten als in Maastricht en in Pécrot zich in de toekomst nog kunnen voordoen of niet. Dat is eigenlijk de enige boodschap die ik wil meegeven in mijn repliek.

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

*Voorzitter: François Bellot.
Président: François Bellot.*

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)

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)

18.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in de saga in verband met prins Laurent viel op 13 december 2006 mijn oog op de uitzending "Terzake", waarin Siegfried Bracke op een zeker ogenblik aan de gasten, waaronder de hoofdredacteur van Het Laatste Nieuws, vroeg waarom de prins zich met met een voertuig met een Franse, diplomatieke nummerplaat verplaatste. Er werden ook beelden getoond. Ik heb ze daarstraks nogmaals bekeken. Op die beelden kon de prins inderdaad aan het stuur van een prachtige wagen met een Franse, diplomatieke nummerplaat worden gezien. Dat zou regelmatig het geval zijn.

Het is vrij merkwaardig dat iemand met het statuut van de prins, dat op zijn minst een officieel statuut kan worden genoemd, die zich regelmatig, zo niet in staatsopdracht dan alleszins wel in staatsdienst verplaatst en lid is van de koninklijke familie van de Staat, met een voertuig met een vreemde nummerplaat rijdt.

Mijnheer de staatssecretaris, wat zou daarvoor de uitleg kunnen zijn? Ik kan mij immers moeilijk inbeelden dat de prins regelmatig een voertuig van de Franse ambassade mag lenen. Mocht dat toch het geval zijn, dan nog zouden vragen kunnen worden gesteld. Daarom stel ik mijn vraag.

18.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, het onderwerp van de vraag behoort niet tot mijn bevoegdheden.

18.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, hoe kon ik op voorhand weten dat dat het antwoord zou zijn?

18.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Waarom hebt u dat dan gevraagd?

18.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Omdat men ergens moet beginnen. Telkens wanneer men vragen stelt met betrekking tot de koninklijke familie, krijgt men antwoorden in die zin. Ik zal er bijgevolg op blijven hameren tot ik ergens een antwoord krijg.

Ik dank u in elk geval voor het zeer korte antwoord.

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

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 **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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het gaat over de saga, het epos, de soap - noem het zoals u wilt - van het sluiten van postkantoren.

De laatste keer dat ik u hierover aan de tand voelde was op 23 november. Dat was tijdens het vragenuurtje in de plenaire vergadering. Ik geloof dat ik daar de zevende vraagsteller was. Ik kreeg toen hetzelfde antwoord als alle anderen, namelijk dat u niet blij was met die sluitingen, maar dat De Post nu eenmaal een aantal kantoren moet sluiten vanwege een aantal redenen van economische aard. Ik resumeer hiermee uw antwoord.

Ik zou er niet meer op teruggekomen zijn, ware het niet dat tijdens de laatste gemeenteraadzitting van 2006 de gemeenteraad van Gent bij unanimité een resolutie goedgekeurd heeft, die onder meer aan u moest voorgelegd worden. Daarin werd geprotesteerd tegen het sluiten van zeven postkantoren in Gent die eraan moeten geloven. Tegelijkertijd werd er aangedrongen op een contact tussen het stadsbestuur en de regering omtrent het een en ander.

Dit is voor mij een nieuw feit om de volgende reden. Deze resolutie werd ingediend door CD&V enerzijds en de groenen anderzijds. Daarom ben ik een klein beetje verbaasd dat ik hier niet gesteund word door collega Tony Van Parys, die in de gemeenteraad van Gent zit. In elk geval, die motie werd ingediend door de groenen en CD&V en werd goedgekeurd door de meerderheid in Gent, die, zoals u weet, een paarse meerderheid is, waarin onder meer uw collega en vice-eerste minister Van den Bossche een niet-

onbelangrijke rol speelt.

Met andere woorden, de regeringspartijen in hun Gentse gedaante hebben aan de regeringspartijen van de federale regering, die dezelfde zijn, gevraagd om ter zake een initiatief te nemen in verband met zeven postkantoren in Gent althans.

Vermits ik er toch van uitga dat de regeringspartijen niet met gespleten tong spreken – zoals de blanken destijds ten overstaan van de roodhuiden in het westen van de Verenigde Staten – kom ik u vragen wat de gevolgen zijn die u voorbehouden hebt aan de resolutie die goedgekeurd werd door de gemeenteraad van de Arteveldestad?

19.02 Marie-Claire Lambert (PS): Monsieur le secrétaire d'État, depuis 1993, un bureau de poste est implanté dans la galerie commerciale du Centre Hospitalier Régional de la Citadelle à Liège.

Permettez-moi de vous rappeler quelques chiffres. Ce centre hospitalier de plus de 1.000 lits aigus compte 3.500 agents du personnel, reçoit 1.700 consultants par jour et assure la prise en charge de 200 urgences par jour. Vous comprendrez dès lors que l'accessibilité à un bureau de poste est un service important pour les patients, en particulier pour les personnes handicapées et âgées, pour les visiteurs et pour le personnel de l'hôpital.

Attaché à l'offre de service public que représente l'implantation de ce bureau de poste, le CHR de la Citadelle a consenti à La Poste des conditions d'occupation extrêmement favorables. En septembre dernier, le CHR a reçu des garanties suivant lesquelles le bureau de poste n'était pas menacé et elles auraient dû aboutir à la négociation d'un accord de principe sur la reconduction de la convention de concession.

Or, le CHR a appris par la presse que La Poste aurait décidé de fermer le bureau en février 2007. Depuis, le conseil d'administration du centre hospitalier a bien reçu confirmation par M. Thijs de cette information.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous cette décision? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'en donner les motifs et me dire suivant quels critères cette décision a été prise?

Je vous remercie d'ores et déjà de votre réponse.

19.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, en ce qui concerne tout d'abord votre question, madame Lambert, je vous confirme la fermeture, planifiée pour le 26 février 2007, du bureau de poste situé dans la galerie commerciale du Centre Hospitalier Régional de la Citadelle à Liège.

Toutefois, la continuité du service postal de base sera assurée au sein du CHR de la Citadelle à Liège. En effet, les activités postales les plus utilisées, soit 85 à 90% des activités, seront reprises à partir du mois de février 2007 par le Press Shop, relais point poste, situé au sein du CHR.

J'ai déjà expliqué au moins une dizaine de fois, tant en commission qu'en séance plénière, quelles sont les activités postales les plus utilisées.

En ce qui concerne la convention de concession, La Poste s'assurera qu'il y soit mis fin dans le respect des règles qui la régissent. Soyez rassurée!

Mijnheer Van den Eynde, u bent ongetwijfeld op de hoogte van de melding van de motie van de gemeenteraad dat ze een gespreide en kwalitatieve dienstverlening in het hele grootstedelijke gebied gewaarborgd wil zien en dat ter zake overleg moet worden gepleegd. Zoals u weet zal de gespreide dienstverlening worden gegarandeerd vermits elk te sluiten postkantoor zal worden vervangen door een voorafgaande opening van een PostPunt in het relevante gebied. Zo zal de voorziene sluiting van het kantoor Gent Muide worden uitgesteld als er geen partner voor een PostPunt is geselecteerd. De sluiting van het kantoor Ledeberg-centrum is reeds opgevangen door een PostPunt dat open is sinds oktober. Idem dito voor Gentbrugge Sint-Simonstraat en Gent Nieuwe Beestenmarkt, waar sinds midden december een PostPunt is geopend.

Wat het UZ betreft, is de opening in de Carrefour gepland voor 22 januari. Ook in de Delhaize wordt een PostPunt gepland. Ook wordt een opening van een PostPunt gepland in de GB in Mariakerke voor het Van Beverenplein in Gent. Voor de sluiting van het kantoor Gent Muide wordt een partner gezocht zoals ik

reeds zei.

Voorts was ook voorzien, daarover zal ook overleg met het stadsbestuur worden gepleegd, dat de melding van de motie van de gemeenteraad zal worden gerespecteerd.

19.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor de informatie dat men De Post van de Muide niet zal sluiten zolang er geen PostPunt is. Dat is eigenlijk een bevestiging van een standpunt dat reeds lang is ingenomen en dat u meermaals hebt bevestigd, namelijk dat men niet sluit niet als er geen PostPunt is.

In uw antwoord verwees u naar diverse PostPunten. Ik zou zeggen: goed geprobeerd, maar dat is het niet. Tijdens de gemeenteraadszitting, waar die resolutie werd goedgekeurd, heeft uw dienaar een amendement op die resolutie ingediend. Daarin stond dat er tenminste moest worden gevraagd dat er PostPunten zouden komen. Dat amendement is door alle partijen behalve het Vlaams Belang verworpen. Het zijn dus niet De PostPunten die de gemeenteraad van Gent interesseren, en zeker niet de meerderheidspartijen van de gemeenteraad van Gent. Die PostPunten zijn voor hen geen troost. Zij bedoelen hiermee duidelijk dat zij zich verzetten tegen de sluiting van postkantoren. Ik herhaal: dit werd goedgekeurd door verschillende parlementairen van deze assemblee, onder meer mevrouw Storms.

Als men die debatten gevolgd heeft, was het duidelijk wat bedoeld werd. Wat zij bedoelen is: men sluit geen postkantoren. Wat u mij aankondigt, is het volgende. We sluiten ze maar er moeten PostPunten komen. Goed, dat is niet wat zij hadden verwacht!

19.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: We gaan in deze commissie de gemeenteraad van Gent toch overdoen!

19.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik heb dat niet ingediend in de gemeenteraad van Gent. Dat zijn andere partijen. Dat werd met enthousiasme gesteund door onder meer sp.a-spirit en door de VLD.

19.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Collega's, wilt u meedoen? Gemeenteraad van Gent spelen?

(...): (...)

19.08 Marie-Claire Lambert (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je me réjouis d'entendre qu'il y aura bien un point relais dans la galerie commerciale.

Néanmoins, je ne peux m'empêcher de regretter que le volet social ne soit pas pris en compte dans les 10 et 15% non couverts. Je pense par exemple à l'ouverture de comptes par le service social de l'hôpital pour des hospitalisations de longue durée ou pour des patients qui ont besoin d'être encadrés pour recevoir leur rémunération.

Monsieur le secrétaire d'État, je regrette également que la décision ait été prise sans qu'il y ait eu de concertation avec une des premières institutions hospitalières de la partie francophone du pays.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de loop van de maand december 2006 besliste de Vlaamse regering, die in bedoelde materie naar mijn mening bevoegd is, dat de gemeenten die in Vlaanderen zijn gelegen, voortaan officieel alleen nog hun Nederlandse

naam zullen mogen dragen. Officieel bestaan Anvers, Gand, Rhode-Saint-Genèse of Renaix dus niet. Voornoemde gemeenten liggen immers allen in Vlaanderen.

De reactie van een aantal radicale, Franstalige partijen was duidelijk en kwam er heel snel. De heer Maingain bijvoorbeeld riep de Franstaligen op om zich bij voornoemde beslissing niet neer te leggen. Hij vroeg aan De Post om de beslissing van de Vlaamse regering niet toe te passen.

Zal De Post in de gegeven omstandigheden de richtlijnen van de Vlaamse regering respecteren of zal zij dat niet doen? Zal zij bijgevolg de thesise-Maingain aanvaarden en volgen?

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in het belang van afzender en geadresseerde doet De Post als autonoom overheidsbedrijf al het mogelijke om de haar toevertrouwde zendingen op het juiste adres te bezorgen, ongeacht taalgebruik, taalfouten of onjuiste, moeilijk leesbare of onvolledige adressen.

Wanneer daarentegen wordt vastgesteld dat 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): Mijnheer de voorzitter, ik neem aan en hoop dat het de deontologie is die De Post altijd toepast om de onbestelbare brieven aan de afzender terug te bezorgen – stel u voor dat zij dat niet zou doen – en om te proberen te bestellen wat moet worden besteld.

Dat is echter niet het antwoord op mijn vraag, of het is dat waarschijnlijk wel. Ik vroeg namelijk of voor De Post de beslissing van de Vlaamse regering geen waarde heeft.

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

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 **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): Mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik wil even terugkomen op de problematiek van de asbestaanwezigheid in gebouwen die eigendom zijn van De Post of gebruikt worden door De Post. Wij hebben daar in juni vorig jaar een conversatie over gehad in deze commissie. Nu blijkt toch dat in meerdere gebouwen van De Post de status van de asbestinventaris op positief staat. U zei toen dat de milieudienst van De Post bezig was om met de preventiediensten voor het einde van het jaar de toestand te inventariseren en volledig in kaart te brengen.

2006 is inmiddels verstreken en het jaareinde ligt reeds een tijdje achter ons. Vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u ons de volledige asbestinventaris bezorgen? Indien die nog niet beschikbaar is, wat zijn daar de motivaties voor? Is er misschien een voorlopige inventaris die u ons kunt meedelen of bezorgen?

Ten tweede, als die conclusie voorhanden is, of de voorlopige conclusie, om hoeveel procent van de gebouwen gaat het? Is er een reëel gezondheidsrisico door de aanwezigheid van asbest?

Ten derde, kunt u aan deze commissie de timing schetsen voor het asbestvrij maken van alle gebouwen waarin werknemers van De Post moeten werken?

*Voorzitter: Francis Van den Eynde.
Président: Francis Van den Eynde.*

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, wat uw eerste vraag betreft, heeft zoals voorzien de milieudienst van De Post de inventarissen van de circa 1.300 gebouwen van De Post in 2006 laten opmaken en/of vervolledigen door gespecialiseerde firma's.

Uit die inventarissen bleek dat in ongeveer 3,5% van de gevallen een actie vereist kan worden genoemd op korte termijn. Het gaat dus om een 40-tal gebouwen waar asbest binnen de 6 maanden verwijderd moet worden. Alle nodige maatregelen werden genomen om het probleem in die kantoren aan te pakken. Er is vandaag geen situatie bekend waar het personeel van De Post enig gevaar zou lopen door blootstelling aan asbest.

Op uw derde vraag kan ik antwoorden dat de milieudienst van De Post een programma heeft opgesteld voor het asbestsafe maken van de sites van De Post. Het programma is gespreid over een periode van 5 jaar volgens de dringendheid en de noodzakelijkheid.

21.03 Roel Deseyn (CD&V): (...) Hoeveel gebouwen zijn er getroffen? In hoeveel gebouwen moeten er handelingen gebeuren opdat zij volledig asbestvrij zouden zijn? Dat sluit een beetje aan bij uw derde antwoord, over het programma dat over vijf jaar gespreid wordt. In dat programma van vijf jaar, hoeveel procent van de gebouwen zit daarin vervat? Met andere woorden, supplementair, naast die 3,5%, voor hoeveel procent van de gebouwen moet er iets gebeuren?

Een volgende belangrijke vraag wanneer het gaat over het ter beschikking stellen van de asbestinventaris is over welke gebouwen het hier gaat. Hoe kunnen wij daar inzicht in krijgen? Misschien is de lijst te lang om op te sommen, maar de percentages lijken mij in het licht van de problematiek ook zeer relevant.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, even nog dit. Ik hoop dat de commissie kan beschikken over de documenten rond de asbestinventaris, om het dossier verder op te volgen. Het heeft weinig zin om te zeggen dat er voor enkele gebouwen dringend iets moet gebeuren. Om als parlementslid inzicht te krijgen in de totaliteit van de problematiek en over welke gebouwen het precies gaat, vraag ik mij af hoe wij daar in het kader van de openbaarheid zicht op kunnen krijgen.

21.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik zal dit laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'  tat 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): Mijnheer de staatssecretaris, wat de werking van het raadgevend comité voor de postdiensten en het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS betreft, zijn er toch wel enkele problemen. Enkele zaken lopen scheef de laatste tijd en ik maak me daar zorgen over, want zij worden beschouwd als representatieve organen voor onder meer de consumenten en de regering pakt vaak uit met consumentenbeleid. Het is dan ook belangrijk, ook om consequent te zijn, dat zij goed kunnen en mogen functioneren. Daar knelt meteen het schoentje.

Vaak zeggen belangrijke partners of onderdelen van die Raadgevende Comités dat zij helemaal niet worden gehonoreerd in hun opdracht. Als zij advies moeten uitbrengen of zich over bepaalde dossiers moeten buigen, zijn de tijds marges zo beperkt dat zij dat niet ernstig kunnen doen. Zij voelen zich dan in dat raadgevend comité ook wat voor schut gezet. Sprekende voorbeelden zijn de beheerscontracten van de NBMS: men krijgt het dossier zeer laat. Bij de recente beheersovereenkomst voor De Post had men slechts een dag om bezwaren en vragen te formuleren. U begrijpt dat dit geen ernstige manier van werken is.

Test-Aankoop zou u reeds in 2005 hebben aangesproken in uw functie van staatssecretaris en u gewezen hebben op de indruk die bij meerdere gebruikersorganisaties bestond dat deze comités als voorwendsel worden gebruikt om nadien te kunnen verkondigen dat de consument werd gehoord. Men zou toen ook reeds hebben aangekondigd dat het waarschijnlijk geen zin had om verder te participeren. Naar ik hoor heeft men u verschillende keren aan dit standpunt herinnerd. De ene herinnering werd gevolgd door de andere, maar op uw kabinet bleef het stil. Test-Aankoop heeft dan ook besloten voorlopig niet verder deel te nemen aan de comités. Een spijtige, maar misschien in dit opzicht noodzakelijke pressiebeslissing. Een aantal vragen dringt zich op.

Ten eerste, bevestigt u dat Test-Aankoop uit onvrede voorlopig wegblijft van de comités?

Ten tweede, waarom zijn er geen concrete oplossingen naar voren geschoven? Waarom is de dialoog niet aangegaan? U hebt gezegd dat mogelijke oplossingen zouden kunnen worden uitgedacht als er geen concrete oplossingen zijn. Voor wanneer zouden die dan zijn en in welke richting zouden die gaan?

Tenslotte, met welke timing zou u voor de Raadgevende Comités in zijn algemeenheid, een betere ondersteuning kunnen bieden, zodat zij hun taak ten volle kunnen waarmaken en op een degelijke manier de consumenten kunnen vertegenwoordigen?

22.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Test-Aankoop heeft mij op 20 september 2006 inderdaad gemeld dat het besloten had afwezig te blijven op het raadgevend comité van de gebruikers van de NMBS, alsook bij het Raadgevend Comité voor de postdiensten.

Ik betreur deze bewuste afwezigheidspolitiek, aangezien deze fora een kans zijn op inspraak van de consumentenorganisaties in het beleid van de overheidsbedrijven. De vertegenwoordigers van Test-Aankoop werden begin augustus 2006 door mijn medewerkers uitgenodigd voor een onderhoud. Er werd bij hen gepeild naar hun belangrijkste bezorgdheden en bekommernissen. Deze bleken uitsluitend terug te gaan op 2 specifieke dossiers, namelijk de herstructurering van de Belgische Spoorwegen enerzijds en het derde beheerscontract tussen de Staat en De Post anderzijds.

In beide gevallen kregen de respectieve Raadgevende Comités naar het oordeel van Test-Aankoop te weinig tijd om op een grondige wijze een advies te formuleren. Ik wil wel toegeven dat de tijdsperiode binnen dewelke de Raadgevende Comités in deze twee dossiers advies moesten geven, wellicht vrij kort was, maar ik deel de opinie niet dat hier sprake zou zijn van een structureel probleem, dat rechtvaardigt dat men niet meer zou deelnemen aan de vergaderingen van de comités.

Ik ben het er tevens mee eens dat, gezien het belang van inspraak vanwege consumenten, er gezocht moet worden naar procedures en naar alternatieven om deze zo goed als mogelijk en zo effectief als mogelijk te organiseren. Een aantal opties ter zake liggen momenteel ter studie, maar het is vandaag voorbarig om daarover verdere informatie te verstrekken.

Ik wens wel te vermelden dat Test-Aankoop uitgenodigd werd om voorstellen te formuleren om tot een betere werking van de Raadgevende Comités te komen, onder meer op basis van ervaringen van zusterorganisaties van Test-Aankoop in het buitenland. Uit de analyse van Test-Aankoop bleek evenwel dat België het enige land in Europa zou zijn waar specifiek voor elk overheidsbedrijf een raadgevend comité bestaat. In veel andere Europese landen vindt er geen formeel consultatieproces plaats. In Spanje bijvoorbeeld, waar er wel inspraak is van consumentenorganisaties, wordt dat georganiseerd via een algemene adviesraad, te vergelijken met onze Raad voor het Verbruik.

Ik merk op dat er een fundamenteel verschil bestaat tussen de adviezen van de Raadgevende Comités en die van de Raad voor het Verbruik. De eerste worden verwacht steeds het consensusstandpunt van alle belanghebbenden te reflecteren. De tweede geven expliciet de uiteenlopende standpunten van de verschillende belangengroepen weer, zonder duidelijke aanbeveling naar de voogdijoverheid.

Ik meen dat het belangrijk is om deze informatie mee op te nemen in de verdere standpuntvorming ter zake.

22.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is interessant om uw opinie over deze zaak te horen. U zegt dat het geen structureel probleem is. Ik meen dat de voortzetting van een goede timing in de toekomst dat zal moeten bewijzen. De relatie tussen de gebruikersorganisaties in de Raadgevende Comités en het beleid zal op die manier opnieuw een goede gestalte moeten krijgen.

Ik meen dat men een beetje naar elkaar kijkt: wie komt met het voorstel? Uit de brieven die aan u gericht zijn, blijkt dat men wacht op een oplossing. Men krijgt echter geen antwoord. U zegt dat u ook een oplossing verwacht. Ik vind dat het niet kan dat buitenlandse voorbeelden waar consumentenorganisaties minder inspraak zouden krijgen, gebruikt worden om hetgeen hier dreigt fout te lopen te vergoelijken of te nuanceren. Wij moeten niet kijken naar de voorbeelden die lager liggen dan onze standaard, maar wij moeten hetgeen hier goed geregeld is, proberen te behouden. In onze Belgische overlegtraditie kunnen wij

daaraan best blijven werken, als het kan ook met Test-Aankoop.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de staatssecretaris, de jongste weken scoort de NMBS behoorlijk slecht. De oorzaken zijn de nieuwe dienstregeling die sinds 10 december van toepassing is en daarbovenop de brand die op 18 december tractieonderstation Brussel Zuid vernielde. Ik ben uiteraard de eerste om te beseffen dat een nieuwe dienstregeling voor heel wat kinderziekten kan zorgen.

De aanpassingen van de dienstregeling in 1998 toonden ook al aan dat een grondige wijziging heel wat kinderziekten met zich meebrengt. De les die daar toen uit werd getrokken - ik herinner mij nog goed het debat daarover met uw voorganger, toenmalig minister Vande Lanotte -, was dat men in plaats van een grote wijziging van de dienstregeling zoals in 1998 in de toekomst zou opteren voor kleinere wijzigingen van de diensttabellen om dergelijke grote problemen te vermijden.

Nu blijkt evenwel dat de wijziging van de dienstregeling toch wel een massa klachten heeft opgeleverd. Bij de ombudsdienst waren er op 5 januari al liefst 260 klachten binnengekomen. Zelfs op 16 december, nog vóór de brand, waren er al 150 dossiers aangebracht. Na zes dagen nieuwe dienstregeling is dat toch wel opmerkelijk. Bij de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers waren er op 5 januari al 350 klachten.

Ik denk dus dat er wel degelijk iets fundamenteels aan de hand is. Heel wat klachten gaan over de verbinding van Neerpelt via Antwerpen naar Brussel. Daar hebben we het daarstraks al over gehad. Collega Devlies heeft gewezen op een aantal pijnpunten voor Leuven. Ook aansluitingen vanuit Leuven in Brussel richting Gent en Brugge veroorzaken problemen. Vanuit Hasselt is de nieuwe rechtstreekse verbinding een succes. Ze blijkt echter niet altijd klokvast te rijden en er zijn zelfs al capaciteitsproblemen. Nu, dat zou men nog als een luxeprobleem kunnen beschouwen, aangezien het een beginnende verbinding is.

Er zijn daar evenwel ook problemen met de overstap vanuit Hasselt richting Genk. Er zijn problemen met slechte aansluitingen in Gent-Sint-Pieters. Er zijn problemen in Liedekerke, Gent en Antwerpen. In het Waasland is men erg ongelukkig met de nieuwe dienstregeling. Er zijn problemen in Dendermonde, Oudenaarde en Zaventem. In Merchtem is zelfs een petitie opgestart met reeds 240 handtekeningen vanwege de vermindering van het aantal treinen sinds de nieuwe dienstregeling. Er zijn problemen vanuit Limburg, in Tisselt, Zichem en Diest richting Diegem, waar vroeger betere verbindingen waren. Er zijn problemen met de overstappen in Antwerpen. Kortom, er zijn blijkbaar overal in het hele Vlaamse land klachten en problemen.

Het is nogal goedkoop om bij de minste frictie na zo'n hervorming van de dienstregeling grote debatten te willen voeren, maar ik vind het toch wel erg veel om zomaar te laten voorbijgaan. Ook nu nog, toch al een aantal weken na de invoering van de dienstregeling, blijken er heel wat klachten te zijn. Ook de woorden van uw voorganger Vande Lanotte indachtig, vraag ik mij toch wel af hoe het mogelijk is dat bij zo'n herziening de overstap van de ene naar de andere trein voor zo'n groot aantal reizigers blijkt te verslechteren. Heeft de NMBS bij de herziening van de dienstroosters wel een goed zicht op de problemen die zich reeds voordeden in de oude dienstregeling en hoe die in de nieuwe dienstregeling opgelost zouden kunnen worden in plaats van verergerd?

Anderzijds was er natuurlijk de brand. Het bleek om een vrij recent tractieonderstation te gaan, wat het des te verwonderlijker maakt. Ik heb er mij evenwel ook al over verbaasd hoe het mogelijk is dat bij een incident in één tractiestation de gevolgen voor het hele Belgische spoorverkeer vrij drastisch zijn. Is er dan geen voldoende back-up voor het geval dat één station zou wegvallen? Het is misschien een iets te simplistische redenering.

In de artikels die daarover verschenen, was er de eerste week sprake van dat de oorzaak van de brand nog

niet bekend was. Ik zou u daarom willen vragen of dat ondertussen wel bekend is. Zo ja, wat was de oorzaak? Hoe, wanneer en op welke manier zullen de problemen met dat tractieonderstation opgelost zijn? Wanneer zal de dienstregeling op volle toeren draaien en minder hinder veroorzaken?

23.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Bergh, zoals u zelf zegt, is een en ander misschien te simplistisch voorgesteld. Ik wil vooraf toch twee opmerkingen maken over uw omstandige inleiding.

Ten eerste, op 10 december 2006 is voor het eerst nieuwe infrastructuur ter beschikking gesteld, met onder meer de bocht van Leuven, viaducten in Brussel-Zuid, in Schaarbeek enzovoort. Dat bood toch wel de kans om meer dan een gewone, kleine aanpassing aan de dienstregelingen door te voeren ten behoeve van de consument.

Ten tweede, de cijfers die u aanhaalt aangaande de twee- tot driehonderd klachten bij BTTB en de ombudsman, afgezien van het feit dat het vaak om dezelfde gaat, steken toch schril af ten opzichte van de bijvoorbeeld drieduizend klachten die er zijn in Nederland sinds de nieuwe dienstregeling van december 2006. De vraag kan gesteld worden of het niet veeleer wijst op de mondigheid van de samenleving. Het is niet dat die klachten niet allemaal individueel en in detail nagekeken moeten worden – absoluut wel, en dat gebeurt ook vandaag. Maar u moet toch enigszins de dingen in de juiste proporties plaatsen.

De door de NMBS-groep gebruikte installaties, zoals die in Brussel-Zuid, zijn ontworpen en gebouwd volgens principes die reeds in tientallen andere installaties hun deugdelijkheid hebben bewezen en worden steeds gerealiseerd volgens de op het ogenblik van de bouw geldende technische normen en gebruikte praktijken.

Een ontploffing en de daaruit voortkomende brand, zoals die zich heeft voorgedaan op 18 december vorig jaar, is toch wel een uitzonderlijke gebeurtenis. De exacte oorzaak ervan wordt op dit ogenblik nog onderzocht. De expertise is nog bezig, onder meer wegens de verzekeringsaspecten.

De hoofddoelstellingen van het onderhoud van de installaties en al het rollend materieel zijn steeds veiligheid en betrouwbaarheid. Dat vertaalt zich enerzijds in een grondig preventief onderhoud en anderzijds in een correctief onderhoud dat erop gericht is om onregelmatigheden zo snel mogelijk te verhelpen.

Deze herstellingen zijn op hun beurt opnieuw de input voor de bijsturing van het preventieve onderhoud.

Bij de uitwerking van de nieuwe dienstregeling werd getracht om zo goed als mogelijk tegemoet te komen aan de vragen van de klanten met de nadruk op pendelaars, bijvoorbeeld door het inleggen van nieuwe directe P-treinen. De mogelijkheden om een ideale dienstregeling uit te tekenen, worden beperkt door de beschikbare infrastructuur. De huidige dienstregeling is beperkt door de aan de gang zijnde werken en paradoxaal genoeg ook door de vertraging van de opstart van de werken tussen Brussel en Gent.

Oorspronkelijk waren er werken gepland tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katharina Lombeek, waardoor alle treinen die op dit spoor rijden een langere reisduur, een verlenging met vier minuten, zouden ondervinden. Deze extra reisduur komt ongeveer overeen met de tijdswinst die de treinen boeken tussen Leuven en Brussel omdat de werken daar stoppen. In dit scenario was de situatie in Gent onveranderd en bleven alle aansluitingen verzekerd.

Uiteindelijk zijn de werken na Brussel voorlopig uitgesteld, waardoor een keuze diende te worden gemaakt om de vier minuten geplande reistijdverlenging door te voeren en ongeveer 70.000 reizigers dagelijks acht minuten onnodig langer te laten reizen, of de dienstregeling aan te passen waardoor een paar aansluitingen in Gent-Sint-Pieters worden verbroken. Het aantal gedupeerde treinkaarthouders vertegenwoordigt een kleine fractie van die 70.000 reizigers die onnodig acht minuten per dag langer moesten reizen. Daarom werd besloten om tot de aanvang van de werken te kiezen voor een kortere reisduur, waardoor een deel van de reizigers inderdaad hinder ondervindt bij het overstappen van de ene naar de andere trein.

Naast de problemen in Gent zijn er ook nog op andere plaatsen in het land problemen aan het licht gekomen. De NMBS heeft zich ten opzichte van mij geëngageerd om waar mogelijk de problemen te verhelpen.

Zij heeft dat mijns inziens ondertussen ook gedaan. Sinds de nieuwe dienstregeling werden een aantal correctieve maatregelen genomen. Indien er geen oplossing kan worden gevonden, moet in elk geval een duidelijke communicatie worden opgezet over de redenen waarom een oplossing niet mogelijk is.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u minimaliseert het aantal klachten een beetje door te wijzen op de meer dan 3.000 klachten in Nederland. Er bestaat een cultuurverschil in het mondig zijn. De 350 klachten van bij ons zijn misschien wel meer waard dan de 3.000 klachten in Nederland. Dat is natuurlijk een discussiepunt.

U wijst op preventief en correctief onderhoud. Het is verwonderlijk dat een tractiestation uit 2000, dus vrij nieuw, na zes jaar de geest geeft. Sommigen binnen de groep wijzen op het feit dat de onderhoudsbeurten achteruitgaan ten opzichte van vroeger. Ik geef dat maar mee. Daarom zou ik ook graag de oorzaak van het incident willen kennen, maar dat zal de volgende weken wel naar boven komen.

In verband met de dienstregeling, hetgeen voor de ene een vooruitgang is, is voor de andere soms een achteruitgang. Dat neemt niet weg dat er links en rechts wat zal moeten worden bijgestuurd. De vraag is echter of het daarmee zal opgelost zijn. Het laatste half jaar, reeds voor de invoering van de nieuwe dienstregeling, waren er ook reeds een aantal incidenten en vertragingen. Ik verwijs ter zake naar een onverdachte bron, met name de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-vervoersmaatschappij, de heer Descheemaeker.

Hij wijst als kanttekening bij de succescijfers die hij vermeldde, ook op een aantal bedreigingen voor de spoorwegmaatschappij, namelijk het toenemende aantal vertragingen, het verminderde comfort, het aantal geschrapte treinen en het tekort aan zitplaatsen.

Er zijn dus grote uitdagingen. Het gaat dan ook om meer dan kinderziektes van een nieuwe dienstregeling.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 "l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs à la SNCB" (n° 13698)

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): Monsieur le secrétaire d'État, 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 plus que troublé pour les clients. Depuis quelques semaines, les navetteurs vers Bruxelles subissent une dégradation du service en raison notamment de l'incendie d'une cabine d'alimentation électrique à Bruxelles-Midi. La SNCB annonce que les mesures de limitation de la consommation de courant par des coupures de chauffage, des réductions de l'éclairage, la vitesse réduite des trains, se prolongeront plusieurs mois. À cela s'ajoutent des retards chroniques de nombreux trains sans oublier des retards records, comme le vendredi 5 janvier sur la ligne 161-162 avec des retards de 90 minutes aux heures de pointe du soir.

Dans ces conditions, est-il convenable d'imposer aux usagers de la SNCB une telle augmentation tarifaire alors qu'ils subissent déjà les irrégularités de la circulation des trains? Ne conviendrait-il pas de reporter l'augmentation tarifaire dans l'attente du rétablissement d'un service de qualité? Cela irait dans le sens du ministre des Transports qui avait interdit à la SNCB d'augmenter ses tarifs quand l'introduction d'une nouvelle grille horaire en décembre 1998 avait occasionné d'importantes perturbations du trafic.

À l'argument de la SNCB selon lequel la société ferroviaire devra faire face à 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: Monsieur le président, monsieur Bellot, à la suite de 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. Toutefois, celles-ci ne sont pas comparables aux problèmes rencontrés en 1998, lors de l'introduction du plan IC-IR. Au cours d'une réunion que j'ai eue la semaine dernière avec les CEO d'Infrabel et de la SNCB, nous avons entre autres discuté des problèmes de ponctualité de ces dernières semaines. Les deux CEO ont confirmé que les problèmes posés par le démarrage des nouveaux horaires et les problèmes de feu dans la sous-station sont sous contrôle et qu'ils n'auront plus d'influence sur la ponctualité.

En outre, 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.

Nous souhaitons également attirer l'attention sur le fait que les bons résultats enregistrés en 2006 contribuent en partie à compenser les augmentations de coûts. De plus, la SNCB doit également devenir rentable à court terme afin de pouvoir faire face à de futurs concurrents. Si les augmentations de recettes servent uniquement à compenser les coûts supplémentaires, la SNCB ne pourra jamais devenir rentable ni concurrentielle.

24.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, l'objet de ma proposition n'était pas d'annuler l'augmentation, je me demandais simplement s'il n'était pas possible de la postposer légèrement. Il est vexant pour la personne qui s'adresse au guichet pour renouveler son abonnement, de le payer plus cher alors qu'elle subit des retards quotidiens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, 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.

Si, dans la très large majorité des cas, les modifications n'ont pas occasionné de grands changements pour les utilisateurs, sur certaines lignes elles ont eu des conséquences négatives. Je vous cite un exemple. Dans la région de Huy, des trains omnibus dont les heures de correspondance ne tenaient pas compte des heures de cours dans les écoles entraînent, de fait, des retards d'arrivée d'une vingtaine de minutes pour plusieurs centaines d'élèves dans les écoles.

Quelle est l'étendue des effets négatifs de ces modifications d'horaires? Avez-vous connaissance des cas problématiques?

Quelles sont les mesures qui ont été prises par la SNCB pour remédier à cette situation?

J'ai entendu un responsable de la SNCB déclarer, à la radio, être prêt à rapidement revoir les horaires de quelques trains spécifiques. Qu'en est-il exactement?

Quelles sont les compensations prévues pour dédommager la clientèle lésée? Je suppose que cela relève de l'article 41 ou 45 que vous avez évoqué tout à l'heure.

Monsieur le secrétaire d'État, j'écouterai avec attention vos réponses

25.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Bellot, 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. Les modifications apportées à l'offre locale avaient pour but de mieux répartir l'offre entre Flémalle-Haute et Liège, d'offrir deux relations par heure entre Flémalle-Haute et Namur, d'offrir des correspondances vers Bruxelles via Liège au départ des gares et points d'arrêt situés entre Huy et Liège et de créer de bonnes correspondances à Liège-Guillemins.

L'application du nouveau service a montré certains problèmes, notamment au niveau de la clientèle scolaire se rendant de l'est de Huy vers cette même gare. Comme je l'ai déjà mentionné dans la réponse à la question de M. Van den Bergh, la SNCB est attentive aux problèmes qui ont surgi avec l'application des nouveaux horaires. Elle s'est engagée à résoudre ces problèmes; elle étudie la possibilité d'adapter son offre dans les plus brefs délais et de pouvoir assurer ainsi un service optimal entre autres à la clientèle scolaire vers Huy.

25.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous connaissance d'autres problèmes ponctuels d'une importance telle que l'on en arrive à devoir modifier les horaires scolaires?

25.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: À ma connaissance, il n'y en a pas d'autres. C'est effectivement ponctuel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.28 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.28 uur.