

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 30 JANUARI 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 30 JANVIER 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een NMBS-nachtnet" (nr. 1057)**

01 **Question de M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un service de nuit de la SNCB" (n° 1057)**

01.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de oorsprong van deze vraag is ontstaan uit een poging van mijnentwege een aantal weken geleden om met enkele vrienden naar Brussel te gaan om daar eens de bloemetjes buiten te zetten, figuurlijk althans. Wij spraken af dat wij dat het beste konden doen door het openbaar vervoer te nemen zodat niemand bob zou moeten zijn.

Toen wij echter nagingen hoe laat onze trein terug was, dachten wij dat er van die bloemetjes buitenzetten niet veel in huis zou komen, vermits wij om 21.35 uur de laatste trein in Brussel zouden moeten nemen naar Geraardsbergen, dat toch op een expressnet ligt.

Wij dachten dan om het in Gent te gaan doen. Ook daar moesten wij reeds om 22.15 uur terugkeren. Naar Antwerpen gaan was ook niet de moeite, mijnheer Van Campenhout, want de laatste trein naar Gent is daar om 23.11 uur. De Antwerpenaars die naar Gent willen gaan, moeten reeds terugkeren om 23.00 uur.

Ik wil maar even aangeven, mevrouw de minister, dat we in ons land vaststellen dat de NMBS op het vlak van het sporen met de trein na middernacht in feite niets te bieden heeft. Ik geloof dat de laatste trein die ik bijvoorbeeld van Zaventem naar Antwerpen gevonden heb om 23.30 uur rijdt. Daarna is het om zo te zeggen schluss. Ik heb eens gekeken wat men in andere landen doet en aan Nederland mogen we toch wel een voorbeeld nemen. Daar heeft men een soort nachtnet dat op de grote assen, bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Rotterdam, bijna om het uur tot 4.45 uur 's morgens verbindingen aanbiedt. Ik denk dat dit geen slechte zaak is, ten eerste omdat men op die manier toch een aantal mensen van de weg houdt die er misschien door omstandigheden beter niet zijn en ten tweede omdat men mede daardoor de verkeersveiligheid kan optimaliseren.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u, mevrouw de minister. Heeft de NMBS reeds onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een dergelijk project? Zo ja, wat zijn de resultaten ervan? Mevrouw de minister, hoe kijkt u zelf aan tegen een meer uitgebreide dienstverlening tijdens de nacht? Zijn er plannen om op korte of middellange termijn nachtvervoer aan te bieden of over de opdracht daartoe te onderhandelen bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

01.02 **Minister Inge Vervotte**: Collega De Padt, als u de bloemetjes goed buitenzet, dan kan u de trein de volgende ochtend nemen, maar dat zal ik u niet aandoen. Ik zal proberen een fatsoenlijk antwoord te formuleren.

De NMBS heeft de mogelijkheid voor een nachtnet op dit moment nog niet echt in detail onderzocht. Er zijn wel een aantal elementen die aantonen dat we dat met enige omzichtigheid moeten doen, dat we goed de

voor- en nadelen moeten kennen en dat we moeten nagaan welke elementen mee in de overweging worden genomen.

Als we inderdaad een nachtnet zouden realiseren, dan denken wij dat dat alleen tussen de grote steden nuttig zou zijn. Ik denk dus dat we al een onderscheid moeten maken tussen de zinvolle en de niet-zinvolle plaatsen. Net die lijnen zijn echter overdag ook zeer druk bereden, waardoor er meer onderhoud van die lijnen noodzakelijk is, en dat onderhoud dient voor een deel 's nachts te gebeuren. Ik denk dat we dat niet mogen onderschatten. De jongste debatten in deze commissie en in de plenaire vergadering gingen onder meer over de stiptheid van de treinen. We weten ook dat een van de elementen die daarmee te maken heeft, de mogelijkheid tot het onderhoud van de infrastructuur moet zijn. We weten dat we moeten proberen dat onderhoud zo weinig mogelijk impact te laten hebben op de operationaliteit. Het zijn nu net diezelfde twee lijnen die voor nachttreinen aantrekkelijk zijn. Dat onderhoud gebeurt nu vaak 's nachts. Dat zou daar dus ook een impact op hebben die niet te onderschatten is en die ik toch wel graag mee in de overweging breng.

De exploitatie van een nachtnet vergt heel wat bijkomende treinbestuurders en treinbegeleiders. Door de grote uitstroom van het treinpersoneel – ook daarover hebben we het in andere debatten al gehad –, door onder andere pensionering en het feit dat we worden geconfronteerd met een krappe arbeidsmarkt, zal het niet eenvoudig zijn om ook die toestroom te kunnen opvangen.

Als we dat dan toch moeten doen, dan moeten we nagaan waaraan we prioriteit willen verlenen. De NMBS focust zich vandaag de dag vooral op de vraag waar de uitbreiding van het aanbod gedurende de dag nog meer kan worden ingezet dan eerder te gaan kijken naar de nacht.

Nu reeds rijden er op de grote assen wel treinen na 23 uur, evenwel met een heel geringe bezetting. Wat is daarvan de oorzaak? 's Nachts zijn er natuurlijk veel minder of geen fileproblemen, waardoor een belangrijk concurrentievoordeel van de trein wegvalt. Doordat velen niet in de onmiddellijke omgeving of buurt van een treinstation wonen, is de kans ook heel groot dat de mensen voor hun auto opteren om hun traject voort te zetten. Het concurrentievoordeel van de files valt tijdens de nacht weg.

In Nederland – u verwees ernaar – is er 's nachts slechts een heel beperkt treinaanbod, en wel in de randstad. De urbanisatie in genoemde regio is evenwel sterk verschillend van de Belgische urbanisatie.

Op basis van voornoemde elementen stellen wij vandaag voorlopig dat de kostendekking van de uitbating van een nachtnet bijzonder laag zal zijn. Wij willen prioritair inzetten op de uitdagingen waar wij momenteel voor staan, namelijk het bestendigen van het succes van het stijgend aantal reizigers, het in stand houden van het evenwicht en ook nog het aanbieden van een kwaliteitsvolle dienstverlening.

01.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan mij deels in uw antwoord vinden. De NMBS moet immers prioriteiten stellen.

Niettemin stel ik vast – ik neem aan dat ook in Nederland 's nachts de sporen moeten worden onderhouden – dat er in Nederland op de trajecten Utrecht - Centraal-Amsterdam, Centraal-Schiphol – Leiden, Centraal-Den Haag - Delft of Rotterdam-Centraal 's nachts om het uur een treinverbinding is.

Anderzijds, ik zou een faire en redelijke prijs willen betalen om op die manier een verplaatsing te maken. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de kostprijs, om kostendekkend te zijn, waarschijnlijk bijna onbetaalbaar zou zijn. Ik neem echter aan dat er nu 's nachts mensen op de weg rijden in een toestand die hen niet meer toelaat om nog in goede omstandigheden een wagen te besturen. Zij zouden misschien op de trein kunnen terugvallen. Ik geloof dat dit iets is voor binnen tien of vijftien jaar, wanneer de situatie bij de NMBS enigszins is gesaneerd of toch enigszins is opgeklaard op het vlak van andere doelstellingen, die zij misschien overdag moet gaan verwezenlijken.

01.04 Minister Inge Vervotte: Ik wil geen misverstanden hebben over waar mijn politieke prioriteiten zullen liggen, maar ik wil eventueel wel aan de NMBS vragen of zij voor de grote lijnen een prognose wil maken en wil onderzoeken wat de impact op het dagverkeer zou zijn, wanneer de maatschappij het onderhoud niet meer 's nachts zou kunnen doen. Op basis van een grondige analyse kunnen wij dan weten in welke mate het 's nachts rijden een meerwaarde kan zijn.

Momenteel moet de politieke prioriteit zijn te proberen het evenwicht tussen kwantiteit en kwaliteit op een

goede manier voort te zetten. Ondertussen kunnen wij aan de NMBS wel de opdracht geven om voor de grote lijnen te onderzoeken wat de impact van 's nachts rijden op het reizigersverkeer overdag zou zijn. Op die manier zouden wij eventueel de beslissing kunnen nemen om op de grote lijnen niet noodzakelijk de hele nacht te rijden, maar misschien wel het aantal uren uit te breiden. Dat kan in dat geval misschien wel worden bekeken.

Om geen misverstanden te hebben, beklemtoon ik dat de politieke prioriteit bij het andere ligt. Wij kunnen echter wel een onderzoeksopdracht voor de grote lijnen geven, teneinde goed te kunnen inschatten wat de kosten-batenanalyse zou zijn en wat de impact op het dagverkeer op bedoelde lijnen zou zijn.

01.05 Guido De Padt (Open Vld): Ik zou u willen verzoeken ook de relatie tot Zaventem eens te bekijken. Af en toe hoor ik wel eens over mensen die met charters naar hun vakantiebestemming gaan en terugkomen en die na 23 uur of kwart voor twaalf of zo niet kunnen terugrijden met de trein. Misschien kan het ook een aandachtspunt zijn dat u zou kunnen meenemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne Liège-Luxembourg" (n° 1083)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque de places assises dans les trains entre Arlon et Luxembourg" (n° 1084)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn Luik-Luxembourg" (nr. 1083)**

- **de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan zitplaatsen in de treinen tussen Aarlen en Luxemburg" (nr. 1084)**

02.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, ma première question se rapporte à la ligne 42 qui relie les villes de Liège et de Luxembourg en passant par Gouvy, gare frontière.

Cette ligne ferroviaire revêt une grande importance pour une frange de la population de la province de Luxembourg, car elle doit permettre notamment aux navetteurs et étudiants de se rendre soit à Luxembourg-Ville, soit à Liège. C'est d'ailleurs à l'initiative du gouvernement luxembourgeois et des chemins de fer luxembourgeois (CFL) que la ligne a été modernisée au début des années 90.

Autre argument pour les utilisateurs de cette ligne: elle doit permettre aux habitants du Nord-Luxembourg – Gouvy, Saint-Vith, Vielsalm – ou de la province de Liège de se rendre à destination sans utiliser la voiture.

Malheureusement, madame la ministre, les habitués de la ligne mettent en avant les problèmes horaires. En effet, les horaires de cette ligne sont peu adaptés à la demande et il est donc souvent impossible pour un travailleur ou un étudiant de prendre ce tronçon sous peine d'arriver en retard.

Le manque de places de parking auquel ils sont confrontés au quotidien s'explique notamment du fait que, pour les voyageurs montant à Vielsalm, un changement est obligatoire en gare de Gouvy, ce qui les pousse à prendre leur véhicule pour se rendre directement à Gouvy et donc à saturer ce parking.

Pourtant, selon de nombreux usagers, une solution pourrait être trouvée, notamment en déplaçant l'origine de deux trains le matin et en reportant le terminus de deux trains du soir de Gouvy vers Trois-Ponts. Voilà qui permettrait aux voyageurs luxembourgeois de ne plus changer de train et donc à bon nombre d'entre eux d'utiliser leur voiture au minimum.

Madame la ministre, un aménagement des horaires est-il envisageable sur cette ligne?

Un aménagement de la ligne, à savoir une correspondance en gare de Trois-Ponts plutôt qu'à Gouvy, est-il prévu sachant que cette adaptation faciliterait grandement la mobilité des usagers du Nord-Luxembourg, notamment dans la région de Vielsalm, sur cette ligne?

Enfin, la construction d'emplacements de parking supplémentaires est-elle prévue sur cette ligne dans les mois ou les années à venir?

Ma deuxième question porte sur le manque de places assises dans les trains entre Arlon et Luxembourg.

Madame la ministre, de nombreux habitants du Luxembourg belge se rendent tous les jours à Luxembourg pour y travailler; il s'agit de plusieurs dizaines de milliers de travailleurs. Parmi eux, un certain nombre – peut-être pas encore suffisamment – s'y rend par le train pour raison de facilité, d'économie d'énergie ou autre.

Malheureusement, les voyageurs qui empruntent cette ligne, le matin ou le soir, mettent en avant le manque de places assises, voire de places tout court sur cette ligne, surtout dans les tranches horaires de 6.30 à 8.30 heures le matin vers Luxembourg, et de 17.00 à 19.00 heures le soir au retour de Luxembourg.

Madame la ministre, la SNCB est-elle bien consciente de ce manque de places récurrent en semaine, à ces heures?

Existe-t-il des indicateurs précis de fréquentation et un ratio entre le nombre de voyageurs présents et le nombre de places assises? Quelles sont les pistes étudiées par la SNCB pour mettre fin à cette situation? Envisage-t-on la mise en service de wagons supplémentaires ou de trains à plus grande capacité ou envisage-t-on de prendre d'autres dispositions?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Perpète, la problématique de la desserte des gares de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy de et vers le Grand-Duché de Luxembourg a fait l'objet de plusieurs réunions avec les CFL.

Actuellement, ces gares sont reliées au Grand-Duché par la relation IR Liers, Liège et Luxembourg avec un train qui circule toutes les deux heures.

En outre, deux trains CFL partent de Gouvy le matin et ont cette gare pour destination le soir. Les possibilités d'extension de l'offre en heure de pointe ont été étudiées conjointement.

La SNCB et les CFL sont arrivés aux conclusions suivantes: le potentiel de voyageurs pour le rail est relativement faible au départ de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy vers Luxembourg, sans préjuger du fait qu'une proportion importante des travailleurs font la navette vers les gares du Grand-Duché.

Sur base des statistiques du ministère luxembourgeois de la sécurité sociale concernant la province de Luxembourg, les travailleurs salariés résidant en Belgique et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg, la SNCB a pu déterminer approximativement le potentiel pour les trains vers le Grand-Duché au départ de Vielsalm et Gouvy.

L'existence d'une voie unique entre Vielsalm et Trois-Ponts ne permet pas d'augmenter l'offre de façon attractive à cause de la nécessité de réaliser de longs stationnements à Vielsalm pour laisser passer les trains arrivant dans l'autre sens. Compte tenu de ces éléments, il n'entre pas dans les intentions de la SNCB de modifier l'offre sur la ligne 42 en direction du Grand-Duché à court terme.

En ce qui concerne les parkings des gares sur la ligne 42, il n'y a pas de projet d'extension actuellement.

Pour les trains reliant Arlon et Luxembourg, l'offre actuelle en heure de pointe, en semaine, entre Arlon et Luxembourg est la suivante: six trains vers Luxembourg entre 6.30 heures et 8.30 heures, huit trains au départ de Luxembourg entre 15.00 heures et 19.00 heures.

Le matin, pour les plages horaires précitées, nous dénombrons en moyenne 1.334 voyageurs pour un nombre de places assises offertes de 2.014, soit un taux d'occupation moyen de 66%. Le soir, le rapport est de 1.360 voyageurs pour 2.500 places assises offertes, soit un taux d'occupation moyen de 66%.

Une analyse plus fine montre que le matin, la relation IC Bruxelles-Luxembourg arrivant à Luxembourg à 7.36 heures souffre, certains jours, d'une légère suroccupation sur ce tronçon.

Le soir, le train L partant de Luxembourg à 15.43 heures vers Libramont souffre d'une suroccupation plus importante: 263 voyageurs pour 212 places offertes. Ce train sera renforcé par une automotrice type AM96 dès le 4 février prochain. Sa capacité sera ainsi doublée par rapport à la situation actuelle.

02.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier Mme la ministre pour sa réponse et pour les bonnes nouvelles que j'apprends concernant une augmentation de capacité de Luxembourg vers Arlon en fin de journée.

Quant à ce qui a été dit pour Gouvvy et le fait qu'on ait pris pour élément statistique les travailleurs habitant la province de Luxembourg et allant travailler au Grand-Duché de Luxembourg, c'est une base. Mais je crois qu'on aurait dû aussi tenir compte d'une partie des travailleurs du sud de la province de Liège qui prennent la même ligne; Trois-Ponts et Saint-Vith sont d'ailleurs dans la province de Liège. Il est vrai que ce sont des régions à faible densité de population; toutefois, je pense que le potentiel est un peu plus élevé que celui que l'on vous a indiqué, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux de rénovation en gare d'Arlon" (n° 1085)

03 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatiewerken in het station van Aarlen" (nr. 1085)

03.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, tout récemment se sont terminés des travaux de réfection de la marquise de la gare d'Arlon. Tout le monde est très satisfait du travail accompli. Néanmoins, ce n'est pas l'élément le plus important dans une gare. Il ne s'agit que d'une étape, et nous savons que d'autres projets doivent être entrepris. Des habitants de la région nous interrogent régulièrement sur la nature de ces projets et leur programmation.

Nous entendons dire que seraient prévues une modernisation de l'intérieur et de l'extérieur du bâtiment et la réfection des quais ainsi que des couloirs passant sous les voies. De plus, il a été question de faciliter l'accès aux personnes handicapées et de garantir une meilleure sécurisation des lieux.

Le point qui retient le plus l'attention des usagers est la création de parkings supplémentaires à l'arrière de la gare. Si des travaux sont envisagés, nous ne connaissons pas encore le calendrier de leur exécution et ne disposons pas d'informations sur leur coût.

Madame la ministre, j'en viens à mes questions.

Si vous confirmez que des travaux en gare d'Arlon sont bien envisagés, dans quel délai seront-ils exécutés?

Sachant que la gare d'Arlon accueille quelque 3.000 voyageurs par jour, je souhaiterais savoir si des parkings supplémentaires sont en projet. Si c'est le cas, la gratuité pour les navetteurs est-elle prévue?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Perpète, la SNCB Holding et Infrabel ont programmé la poursuite des travaux de la gare d'Arlon. Actuellement, le planning paraissant raisonnable, la modernisation de l'intérieur et de l'extérieur du bâtiment et le placement des caméras de surveillance débiteront en 2011. La réfection des quais et des couloirs souterrains commencera, pour sa part, en 2009. Quant à l'adaptation en faveur des personnes à mobilité réduite, elle est prévue pour la fin 2010.

S'agissant de l'aménagement de parkings supplémentaires, il sera exécuté en deux phases: la première pour la fin 2008 et la seconde pour la mi-2009.

03.03 André Perpète (PS): Madame la ministre, vous m'avez fait peur en commençant votre réponse par l'évocation de l'année 2011. J'ai craint que la suite fût encore plus éloignée dans le temps! Heureusement, cela n'a pas été le cas.

Pour le nombre de places supplémentaires, disposez-vous d'informations? Non? Je vous reposerai la question à l'occasion. Vous êtes entrée en fonction voici à peine un mois, et vous avez déjà répondu à plusieurs de mes interrogations. Je vous remercie, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux au bureau de poste de Nivelles" (n° 1163)

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werken in het postkantoor van Nijvel" (nr. 1163)

04.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, des travaux sont en cours au bureau de poste central de la ville de Nivelles. Nous nous en réjouissons car ils vont améliorer la qualité du service à la population.

En attendant la finalisation de ces travaux, il faut gérer le chantier. Le bureau est donc actuellement fermé, les usagers étant invités à se rendre dans un autre bureau à l'extérieur de la ville.

Pour les personnes connaissant des difficultés pour se déplacer vers des endroits moins bien desservis par les transports publics, cette situation engendre quelques embarras. Le collège de la ville a d'ailleurs reçu des doléances de la population.

Dans des cas similaires, lors de travaux dans des agences bancaires par exemple, des portacabines sont souvent installées provisoirement afin d'assurer sur place un minimum de services à la clientèle. J'aurais dès lors voulu savoir si cette solution avait été envisagée. Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-elle pas pu être retenue pour ce bureau important? Il est en effet situé sur la grand-place et reçoit un nombre important de clients.

Arrive-t-il que La Poste fasse appel à ce type de structures provisoires? Ne dispose-t-elle pas en permanence d'un stock qui pourrait être utilisé en fonction des travaux? Est-il possible d'en installer en urgence à Nivelles?

Le collège des bourgmestre et échevins avait écrit à la fin de l'année 2007 à La Poste. Entre-temps, nous avons reçu une réponse négative qui invitait les usagers à se rendre au Point Poste de la gare. Ma question étant déjà déposée, je voudrais connaître votre avis.

04.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Bue, des travaux sont en effet planifiés au bureau de poste de Nivelles. Il est prévu qu'ils commencent début janvier et qu'ils durent six mois.

Cette rénovation a pour objectif d'améliorer les possibilités d'accueil des clients et l'ergonomie des collaborateurs, de diminuer le temps d'attente aux guichets par l'installation d'un système de ticketing et d'augmenter encore la sécurité des bâtiments.

Consciente des difficultés que la fermeture temporaire pourrait engendrer pour certains de ses clients, La Poste a examiné différentes solutions dont celle que vous suggérez, à savoir la mise en place d'un portacabine. Cette piste n'a pas été retenue parce qu'elle n'était pas réaliste sur le plan financier.

Ceci étant, pour les services postaux de base, la clientèle pourra s'orienter vers le Point Poste situé au sein de la gare SNCB. Vous les connaissez, donc je ne vais pas encore une fois répéter les services accessibles dans ce type de Point Poste. Plus de 90% des activités réalisées par la clientèle au sein des bureaux de poste sont accessibles dans cette forme de présence postale.

Pour les personnes souhaitant effectuer certaines opérations de type financier et ne pouvant pas se déplacer jusqu'à un bureau de poste, il leur est toujours possible de faire appel à leur facteur. En effet, celui-ci est susceptible de rendre de nombreux services au cours de ses tournées. Le service clientèle de La Poste qui possède aussi un numéro de téléphone peut également fournir des affichettes à poser pour demander l'arrêt du facteur. Les inconvénients vont durer six mois mais tout sera mis en ordre et on obtiendra une plus grande qualité de service, des bâtiments plus sûrs et un temps d'attente diminué. C'est un projet qui vaut la peine.

04.03 Valérie De Bue (MR): Je remercie la ministre pour sa réponse. On ne remet absolument pas en cause les travaux, bien au contraire. La Poste a un programme d'investissement important dans ses agences. Ce système existe-t-il par ailleurs? Y a-t-il un seuil minimal pour le développer ou oriente-t-on la clientèle vers un autre point de service?

04.04 Inge Vervotte, ministre: Le système est étudié mais coûte vraiment très cher. Pour le plan financier,

on a choisi de laisser les gens se rendre à un Point Poste, en communiquant via leur facteur et par un numéro de téléphone. Autrement, c'est trop cher pour un investissement valable pour une courte période. On a étudié la possibilité mais elle n'a pas été retenue en raison de son prix.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les modifications tarifaires de la Carte Train Scolaire combinée à un trajet TEC" (n° 1145)

05 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefwijzigingen van de gecombineerde Schooltreinkaart met TEC-traject" (nr. 1145)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, personne ne contestera l'utilité de fidéliser les jeunes aux transports publics. Tout d'abord, pour des raisons de mobilité; il suffit de voir les files aux heures de rentrée ou de sortie des écoles. Ensuite, parce que le transport public constitue une alternative à cette facilité présentée par l'utilisation des véhicules mais que l'on sait ni très utile ni très avantageuse sur le plan environnemental et en ce qui concerne la santé de notre planète.

On peut se demander si cette logique a été intégrée vu l'augmentation du prix de la Carte Train Scolaire combinée. La SNCB suit une autre logique. Le ministre Antoine, en Région wallonne, a été interrogé à ce sujet. Je ne crois quasiment jamais ce qu'il dit, mais je suis obligé de le citer: "Ce n'est pas la faute de la Société régionale wallonne des Transports (SRWT), c'est la faute de la SNCB. Ils ont agi comme des goujats". Ce n'est certes pas le terme qu'il a utilisé, mais dans son esprit, c'est ce qu'il voulait dire! De manière unilatérale, ils ont modifié le prix SNCB en offrant une diminution de 50% pour les moins de 18 ans et de 70% pour les plus de 18 ans. Dès lors, le transport combiné était moins cher qu'un transport bus sur le même trajet. Ainsi, le TEC devenait le dindon de la farce. Il n'y a d'ailleurs pas que le TEC. J'ai pu comprendre que De Lijn a également émis certaines protestations.

Madame la ministre, l'analyse donnée par le ministre Antoine correspond-elle à la réalité, à savoir qu'aucune concertation n'a eu lieu entre les différents services publics, donc entre la SNCB, le TEC et De Lijn?

Est-il possible d'intervenir sur des tronçons communs, mais qui concernent une Région sans qu'une quelconque concertation n'ait lieu, si pas entre De Lijn et la SNCB, du moins entre le fédéral, la Région et la SRWT?

N'estimez-vous pas que ce vaudeville tout à fait belgo-belge, dans le pays de Magritte et du surréalisme, au vu des victimes, de ceux qui finalement sont astreints à changer leur carte, devient incompréhensible et surtout que c'est l'image des transports publics en général qui en pâtit?

05.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Crucke, je rejoins votre position sur l'utilité de créer un réflexe culturel positif vis-à-vis des transports en commun, notamment auprès des jeunes. La diminution des prix des abonnements scolaires SNCB en est l'illustration.

En complément de l'explication du ministre wallon des Transports en commission de l'Aménagement du Territoire, des Transports, de l'Énergie et du Logement, je souhaite apporter les éléments de réponse suivants. Le ministre Antoine parle de la diminution des prix des abonnements scolaires SNCB. Cela signifie que la SNCB a ainsi opté pour une diminution de 50% pour les étudiants de moins de 18 ans et de 70% pour ceux de plus de 18 ans. Il s'agit en fait de deux mesures de réduction tarifaire différentes qui ont été mises en place en février 2006 pour la première et en février 2007 pour la seconde.

En février 2007, le tarif scolaire "18 ans et plus" a été supprimé pour laisser place à un tarif scolaire unique. Ce tarif unique correspondait à 43% du prix d'une Carte Train Trajet. En février 2007, les prix de toutes les Cartes Train Scolaire ont été ramenées à 20% du prix d'une Carte Train Trajet. Les responsables de la SRWT ont été informés de ces deux mesures de diminution de prix des abonnements scolaires de la SNCB.

En septembre 2007, la SRWT a contacté la SNCB afin de signaler qu'elle souhaitait modifier la tarification des abonnements combinés SNCB + trajet TEC. En effet, jusqu'à la mesure de modification tarifaire du 1^{er} décembre 2007, le prix de la partie TEC était calculé en additionnant les kilomètres parcourus et en y appliquant le tarif de la SNCB. Les importantes diminutions de prix des abonnements scolaires de la SNCB en février 2006 et février 2007 ont eu pour conséquence que le prix du titre de transport combinant le train et

le TEC était devenu moins cher que le prix de l'abonnement TEC identique sans le train. Cette situation était illogique.

Depuis le 1^{er} décembre 2007, la partie TEC de la Carte Train Scolaire combinée à un trajet TEC est calculée sur la base d'un tarif officiel du TEC. Cette demande du TEC consistait en une nouvelle méthode de tarification et non pas uniquement en un retour à une situation antérieure au 1^{er} février 2007. Les tarifs de la partie SNCB n'ont pas été modifiés. Les abonnements scolaires SNCB offrent toujours 80% de réduction par rapport à une Carte Train Trajet. La SNCB ne pense pas avoir eu une attitude peu amicale à l'égard des TEC.

Dès que la SRWT a contacté la SNCB pour mentionner le problème de l'abonnement scolaire SNCB + trajet TEC, la SNCB et la SRWT ont mis en place un groupe de travail afin de remédier le plus rapidement et le plus efficacement possible au problème.

La recherche d'une solution commune a toujours été effectuée dans l'optique d'une bonne collaboration et d'une bonne relation entre les deux sociétés. Cette collaboration s'inscrit dans la poursuite d'objectifs communs. La SNCB s'est toujours montrée disponible pour la SRWT lors des différentes phases du processus de mise en place de la nouvelle tarification (aspect technique, communication commune aux clients concernés, etc.). La SNCB a été particulièrement active dans la recherche d'une solution technique et commerciale répondant aux desiderata de la SRWT.

Le problème de la hausse du prix de la Carte Train Scolaire combinée avec d'autres transports en commun n'est pas constatable du côté de De Lijn ou de la STIB. En effet, ces deux sociétés travaillent avec un système de tarification différent de celui de la SRWT.

Aucune modification n'a été apportée par De Lijn ou la STIB suite aux mesures tarifaires de la SNCB. Le changement tarifaire de la Carte Train Scolaire combinée avec d'autres transports en commun n'intervient qu'à la demande des sociétés de transport concernées.

Quant au projet de la carte unique, le changement de la tarification de la Carte Train Scolaire + trajet TEC n'a aucun impact sur celui-ci. La collaboration entre les différentes sociétés de transport continue afin d'examiner la faisabilité de la mise en place de la carte unique qui permettra à la clientèle d'utiliser les transports en commun de façon plus simple et plus efficace. Dans le cadre de ce projet de carte unique, une bonne relation et la coordination entre les différentes sociétés de transport restent un élément primordial. C'est la raison pour laquelle ce groupe de travail a été mis en place afin de permettre un travail commun en vue de trouver les solutions les plus efficaces.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour la clarté de votre réponse et votre honnêteté.

J'avais pris cette précaution de vous dire que je ne suis pas toujours des plus crédules à l'égard de ce qui est dit par le ministre Antoine, même quand je dois le lire dans une question et une réponse parlementaires. J'ai donc bien fait de m'adresser au bon Dieu plutôt qu'à ses saints! En effet, j'ai ici, non pas la révélation, mais la confirmation que la SRWT a bien été informée, contrairement à ce qui a été dit, que le ministre Antoine pouvait effectivement faire la même chose avec les TEC et la SNCB, à savoir diminuer le prix. Dans ce cas, tout le monde en aurait bénéficié. Mais c'est un choix politique!

Enfin, je constate que De Lijn et la STIB n'ont pas adopté la même attitude que les TEC. C'est la preuve de l'existence de différences. C'est cela la réalité en Belgique. Il faut poser la question des deux côtés pour avoir la solution ou le tableau final. En l'occurrence, on a pu jouer entre Ecolo et MR puisque la question a été posée à la Région wallonne par un collègue Ecolo. Je lui renvoie donc la balle en lui disant qu'elle peut continuer à s'amuser avec M. Antoine, ce qui n'est plus mon cas pour l'instant!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite" (n° 1188)

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un

'couvre-feu' pour les voyageurs en fauteuil roulant" (n° 1243)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB aux utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 1320)

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 1331)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la promotion de l'accessibilité des transports en commun" (n° 1743)

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des gares, des quais et des trains aux personnes à mobilité réduite" (n° 1751)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de stations voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 1188)

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een 'avondklok' voor reizende rolstoelgebruikers" (nr. 1243)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS aan rolstoelgebruikers" (nr. 1320)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS aan mensen met een handicap" (nr. 1331)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer" (nr. 1743)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de stations, de perrons en de treinen voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 1751)

06.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'avais déjà posé cette question à votre prédécesseur, mais il n'avait pas pu y répondre, sans que je sache trop pourquoi. En tout cas, c'est un thème important, qui devrait inspirer le futur contrat de gestion de la SNCB. Je veux parler de l'accès des gares aux personnes à mobilité réduite.

Je m'étais basée sur un article du "Soir", selon lequel, en Brabant wallon, seules quatre gares sur vingt-neuf permettaient vraiment cet accès. Les obstacles étaient relatifs aux escaliers, au manque d'ascenseurs et de rampes, mais aussi à une carence en personnel durant le week-end pour aider les personnes à monter dans les trains.

Il conviendrait aussi, selon moi, de réfléchir au modèle de train. En effet, certains véhicules se révèlent plus difficiles d'accès que d'autres.

Par conséquent, je souhaiterais être informée de la situation dans les différentes provinces, et pas seulement en Brabant wallon. D'abord, quelle est la proportion de gares qui sont aujourd'hui accessibles aux personnes handicapées? À cet égard, il serait judicieux de distinguer dans vos réponses les catégories de gares. Ainsi, toutes les gares IC sont-elles aménagées à cette fin?

Existe-t-il aussi un plan d'équipement pour améliorer l'accessibilité des trains? Si oui, sur quels critères de priorité est-il basé?

Je serais heureuse d'entendre votre réponse à ce sujet.

06.02 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb daarnet naar de vraag van mevrouw Snoy geluisterd. Zij verwijst naar Le Soir volgens wiens informatie nog vier stations in Waals-Brabant bruikbaar zijn voor gehandicapten. Ik hoop voor Waals-Brabant dat Le Soir geloofwaardig is en ik hoop voor mij dat Het Laatste Nieuws geloofwaardig is, want mijn vraag is geïnspireerd door een lezersbrief uit die krant. Daarin beklaagt een gehandicapte er zich over dat hij op een zaterdagavond omstreeks 24.00 uur in Gent-Sint-Pieters was aangekomen – een van de allerbelangrijkste en grootste stations van Vlaanderen – en dat hij daar met veel moeite van de trein was geraakt omdat de dienst factage die zich bezighoudt met het helpen van gehandicapten om ze op de trein te zetten, niet meer zou functioneren na 22.00 uur 's avonds, en dit vanaf 1 januari.

Ik zal u eerlijk bekennen dat ik u deze vraag schriftelijk zou hebben gesteld, indien ik enkele dagen later in een krant – ik ben niet meer zeker in welke, maar alleszins een Nederlandstalige – niet het artikel had gevonden waarin men vertelde dat in een veel kleiner station, ook in Oost-Vlaanderen, die dienst helemaal

niet meer functioneert. Het probleem is dat het station in de nabijheid van een school voor gehandicapten gelegen is en dat dit dus heel wat moeilijkheden voor de betrokken leerlingen met zich brengt.

Ik kom eerst en vooral bij u aankloppen om te vragen of dit juist is. Stelt men, vanwege besparingen of een andere reden, vanaf een zeker uur geen personeel meer ter beschikking bij de NMBS voor het helpen en begeleiden van gehandicapten?

Ten tweede, is dat officieel meegedeeld? Volgens de informatie uit de kranten blijkt dat niet het geval te zijn.

Ten derde, is in alternatieven voorzien onder meer voor rolstoelgebruikers? Deze mensen zijn al belemmerd in hun mobiliteit. Als zij dan nog slechts gedurende een zekere periode van de dag kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer, helpt dat hun toestand zeker niet vooruit, vandaar deze vragen.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, veel van mijn vragen zijn al aan bod gekomen bij de vorige sprekers. De heer De Padt had het daarstraks over de nood aan voldoende treinen om op stap te kunnen gaan. Ik denk dat de nood hier nog groter is. Het gaat immers om mensen die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om buiten te kunnen komen. Ik denk dat de trein een belangrijke rol speelt in het sociale leven van deze minder mobiele mensen. Daarom moeten wij goed nagaan welke inspanningen voor die mensen kunnen worden gedaan.

Tijdens de vorige legislatuur was sprake van een investeringsplan op termijn waarbij men de faciliteiten voor minder mobiele mensen stilaan verder zou uitbreiden. Als wij nu moeten vaststellen dat er een afbouw van deze dienstverlening is, denk ik dat wij hier toch even aan de alarmbel moeten trekken.

Mevrouw de minister, wat is de situatie vandaag? Welke wijzigingen zijn aangebracht? Wat mogen wij in de toekomst verwachten?

06.04 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de commentaren van de vorige sprekers. Op stap gaan is belangrijk, maar het bevorderen van de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit heeft een grotere prioriteit in de lijstjes van de NMBS.

Mobiliteit is eigenlijk een keten van verplaatsingen. Ik rijd met de fiets naar het station, neem daar de trein en stap daarna nog een tiental minuten naar mijn werk. Voor veel mensen is dat een dagelijkse realiteit. Mensen met mobiliteitsbeperkingen kunnen vaak geen beroep doen op de hele waaier van vervoersmiddelen. Zeker personen met een ernstige visuele handicap kunnen geen gebruikmaken van fiets of auto. Zij zijn dus meer afhankelijk van andere vervoersmiddelen. Het openbaar vervoer is daarin een essentieel element.

Samen met de heer Delizée heb ik een resolutie tot het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ingediend. Ik heb gevraagd om dit vandaag ook te agenderen. In afwachting van de behandeling en hopelijk ook de goedkeuring, stel ik vast dat er concrete gevallen zijn waar de toegankelijkheid nog altijd niet wordt verbeterd. Ik begin met een aantal concrete voorbeelden om in een breder kader te eindigen.

Ten eerste, klopt het dat er voor het station van Heist-op-den-Berg plannen zijn om het te schrappen als toegankelijk station? Door een krimpende personeelsbezetting zou het in de toekomst niet meer mogelijk zijn om rolstoelpatiënten van het station van Heist-op-den-Berg te laten gebruikmaken.

Ten tweede, wat is de uitkomst van het overleg tussen de NMBS en het MPI Sint-Lodewijk over de stopplaats Kwatrecht? Is er een oplossing voor de gevallen waarin het niet mogelijk is vierentwintig uur vooraf te verwittigen? Ik weet dat er onderhandelingen bezig waren. Het was niet duidelijk in welke mate voor deze een uitzonderingsmaatregel werd gevonden.

Ten derde, ik wil breder gaan dan deze twee concrete voorbeelden. Bent u akkoord om bij het opstellen van een nieuw beheerscontract een addendum toe te voegen waarin de volgende zaken moeten worden vermeld. Ten eerste, het aantal stations dat op bindende wijze toegankelijk zal worden gemaakt volgens vooraf vastgelegde criteria. Ten tweede, voor de investeringsjaren een implementatieplan voor te leggen dat onder andere de volgende elementen zoals een kostenraming, een planning van stations en materieel en de gemaakte afspraken met lokale of regionale overheden bevat.

Ten vierde, bent u op de hoogte van de boarding aid? Dat is een toestel dat rolstoelgebruikers toelaat zelfstandig op de trein te geraken. Het toestel wordt in een deur geïnstalleerd zodat de andere deur toegankelijk blijft voor andere reizigers en laat rolstoelgebruikers toe binnen de normale tijdsspanne waarin de trein stilstaat in het station zelf op de trein te geraken. Daardoor moeten zij niet meer voorafgaandelijk hun reisweg aanvragen.

Ik wou mijn vraag afdrukken, maar dat lukte niet omdat mijn technische kennis van het programma niet voldoende was. Ik kan het u altijd doormailen.

06.05 Jean-Marc Delizée (PS): J'ai envie de dire que sur ce thème, je n'aurais pas eu envie de manquer le train.

C'est donc la raison pour laquelle je me suis joint à cette série de questions sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les transports en commun.

Madame la ministre, je n'ai pas de questions précises sur la gare de Heist-op-den-Berg, très chère à M. Geerts.

Ik merk ook op dat vandaag het station van Kwatrecht in het middelpunt van de belangstelling staat.

Mais ce n'est pas vraiment le point que je voulais développer.

Nous vivons dans une société de plus en plus mobile, avec des personnes se déplaçant de plus en plus, même s'il faut faire face à présent au problème du réchauffement climatique et au défi du développement durable, ce qui ajoute un bémol en la matière. Cela ne fait certainement que plaider en faveur des transports en commun. À cause d'un autre phénomène, le vieillissement démographique, un nombre croissant de personnes rencontrent et rencontreront des difficultés pour se déplacer et avoir accès aux transports en commun.

Pour ces raisons, je me réjouis de la tenue d'un mini-débat avec des questions plus particulières et d'autres plus générales sur l'accès aux transports en commun, pas uniquement les trains et les gares mais les transports en commun dans une acception plus large, qui suppose une vue d'ensemble et, si on veut améliorer la mobilité par les transports en commun, des partenariats, une concertation, un dialogue avec les Communautés, les Régions, voire même aussi avec les pouvoirs locaux. En effet, l'accessibilité, c'est aussi l'accès à l'information qui concerne les personnes à mobilité réduite, c'est aussi la mobilité depuis la voie publique jusqu'à la gare. Il y a certainement beaucoup plus à en dire que dans un mini-débat à l'occasion de questions orales.

Le public cible, ce ne sont pas uniquement des personnes en chaise roulante mais aussi d'autres personnes dont la mobilité a été réduite à la suite d'un accident, quel qu'il soit, des personnes âgées qui se déplacent difficilement, des personnes avec des voitures d'enfant ou des bagages lourds. Cela concerne toutes les situations auxquelles les gares ne sont pas nécessairement adaptées aujourd'hui.

Je n'ai lu ni "Le Soir" ni "Het Laatste Nieuws", mais bien le rapport des médiateurs qui dit ceci: "La mobilité est une nécessité absolue pour participer pleinement à la vie sociale". Ils parlent d'un droit de tous à la mobilité et je crois qu'ils ont raison et que c'est ce vers quoi nous devons tous tendre. Ce droit à la mobilité appelle des solutions concrètes.

Avec notre ancienne collègue Mme van Gool, sous la précédente législature, j'avais eu l'occasion d'organiser une journée d'étude sur ce sujet dont le titre était "Tout le monde à bord – Iedereen aan boord" et qui avait débouché sur une résolution que nous avons redéposée avec mon collègue M. Geerts. Je profite donc de ce débat pour rappeler que nous sommes demandeurs d'un débat élargi, si mes collègues le souhaitent et avec la collaboration de Mme la ministre, sur l'accessibilité pour tous des transports en commun.

Sur le contrat de gestion plus particulièrement, en 2005, des avenants ont été adoptés pour les trois sociétés de la SNCB demandant que des priorités d'action soient consacrées à l'amélioration de l'accueil dans les gares, sur les quais, dans les trains pour les personnes à mobilité réduite. Vingt-quatre des cinquante gares les plus importantes devaient être spécialement aménagées pour une accessibilité totale avec des

aménagements tels que des ascenseurs, des rampes et d'autres du même genre.

Madame la ministre, qu'en est-il aujourd'hui? Quel est le bilan que vous pouvez tirer en la matière?

Quels investissements ont-ils été réalisés?

Qu'a-t-on fait en matière de formation du personnel?

Je sais que nous sommes dans une période intermédiaire. Néanmoins il s'agit, en principe, du début d'une nouvelle législature. Dès lors, quelles sont vos priorités pour l'avenir? Comment voyez-vous les choses dans la relation avec la SNCB et d'autres partenaires?

À ma connaissance, les Pays-Bas investissent 20 millions d'euros par an pour l'accès aux gares et ce, selon un programme sur 30 ans. Sur cette période de 30 ans, 60% des gares seront totalement accessibles de plein-pied depuis le quai.

Comment voyez-vous l'évolution pour la Belgique?

Pour assurer l'égalité de tous en matière de mobilité, êtes-vous d'accord pour dire qu'il faut faire de ce dossier une priorité au sein de votre département?

06.06 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan u alvast verzekeren dat ik het thema heel belangrijk vind. Misschien heeft dat te maken met mijn korte geschiedenis – als ik daar al over mag spreken – als minister van Welzijn toen ik heel wat brieven kreeg van personen met een handicap die gebruik wilden maken van het openbaar vervoer, maar die toch wel te maken hadden met heel wat hindernissen.

Ikzelf heb er altijd een redelijk brede visie op na gehouden. Ik ben mij ervan bewust dat personen met een handicap, minder mobiele, het recht hebben om hun levensplan op dezelfde wijze te kunnen ontplooiën en ontwikkelen als mensen die niet geconfronteerd zijn met een handicap. Het gaat dus veel breder. Ik ben het dus niet alleen eens met de enge visie aangaande het feit dat het openbaar vervoer gebruikt zou mogen worden om te kunnen deelnemen aan het sociale leven enzovoort, voor mij gaat het over de gehele visie daaromtrent. Ook woon-werkverkeer moet mogelijk zijn voor personen met een handicap of voor minder mobiele. We moeten dat dus eigenlijk beschouwen als een element van de vraag of zij hun levensplan ten volle tot ontwikkeling kunnen brengen. Het is evident dat mobiliteit een belangrijk aspect is om hun levensplan tot ontplooiing te kunnen brengen.

Precies omdat we dat heel belangrijk vinden, zal het ook een belangrijk aspect van de beheersovereenkomst uitmaken, ook al weten wij goed genoeg dat het een langetermijnproject is. Ik ben het in dat verband eens met de gemaakte analyse dat we moeten uitmaken waaraan we op korte termijn kunnen remediëren – en er zijn heel veel zaken die op korte termijn kunnen –, welke investeringen op langere termijn wij beogen en welke planning we daartegenover stellen.

Ik zal nu heel concreet ingaan op de verschillende elementen. Bij Infrabel bestaat er een project om 93 stations, geografisch goed gespreid over het hele net, toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers door middel van liften en hellende vlakken. In die 93 stations kunnen minder mobiele reizigers vandaag al, via een procedure die ik straks zal toelichten, daarvan gebruikmaken. In 44 van die stations is er daartoe vandaag al een 24/24-uur-service. Het is de bedoeling dat de afstand van een niet-uitgerust station tot een uitgerust station niet meer dan tien kilometer bedraagt, zodat het voor- en het natransport voor klanten beperkt blijft.

Tegen eind 2008 zullen, zoals gepland, de perrons van 24 van de 50 belangrijkste stations aangepast zijn volgens het concept van de totale toegankelijkheid. De lijst van die stations kan ik ter beschikking stellen. Het gaat om toegankelijkheid van alle perrons voor personen met een beperkte mobiliteit, behalve op de perrons waarvoor dat onmogelijk is en de perrons waar werken aan de gang zijn. Boven op die lijst worden in het kader van de geplande infrastructuurwerken nog 4 bijkomende stations aangepast, met name de stations van Aarschot, Diest, Libramont en Enghien.

Er zijn verschillende procedures voor de toegankelijkheid van minder mobiele personen. In alle van de 93 stations kunnen reizigers vandaag al een beroep doen op een service als ze 24 uur op voorhand laten weten welke trein ze waar willen nemen. Een ander gedeelte van de 93 stations is volledig toegankelijk. Daar wordt

voort aan gewerkt. Dan zijn er ook nog eens 44 stations waar er een service 24 uur op 24 uur is.

Belangrijk om te weten is dat er ook een aparte dienst is voor mensen die bijvoorbeeld dagelijks gebruikmaken van het treinverkeer. Die hoeven uiteraard niet elke dag te bellen en 24 uur op voorhand zeggen dat ze de trein willen nemen. Er is een aparte dienst en die kunnen daarvoor daar terecht. Dan kan er daaromtrent ook een oplossing zijn.

Een van de problemen is dat in het Centraal Station in Brussel het door de grote toestroom van mensen onveilig wordt voor zowel die personen zelf als voor de andere reizigers. Wij zijn momenteel aan het bekijken hoe er kan worden gewerkt: kunnen ze in een nabij station afgezet worden en dan met een busje naar het Centraal Station gebracht, zodat alles in veilige omstandigheden verloopt.

Volgens de nieuwe wetgeving dient de oversteek van gelijkgrondse spoorwegovergangen in de stations te gebeuren onder toezicht van het personeel van infrastructuurbeheerder Infrabel. Daarom is het noodzakelijk dat de klanten die met een rolstoel reizen, tijdig aanwezig zijn in het vertrekstation. Het is belangrijk dat een en ander gebeurt conform de wetgeving.

Alle specifieke gegevens kunt u terugvinden op de website. Er is een specifieke link "Gids voor reizigers met een beperkte mobiliteit" op de website van de NMBS. Ik zal heel die procedure niet uitleggen. U kunt ze terugvinden. Als er daarover vragen zijn, kunt u ze mij voorleggen.

Sinds 1 januari 2008 is in het kader van new passengers de onderstationchef Perron eveneens belast met het onthaal, de informatie en de hulp aan personen met een beperkte mobiliteit. Daarvoor zijn zelfs de personeelstatuten aangepast, met de gedachte dat elke werknemer van de NMBS hulp moet kunnen verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit.

Pour le choix des gares dans lesquelles la SNCB a prévu l'installation de rampes de chargement destinées aux personnes à mobilité réduite, les critères entrant principalement en ligne de compte sont les suivants:

- l'importance de la gare, car plus celle-ci accueille de voyageurs, plus le nombre de personnes à mobilité réduite susceptibles d'avoir besoin d'aide augmente;
- la répartition des gares sur le réseau belge, afin de savoir si une gare équipée de facilités existe déjà à proximité.

Je dispose d'une liste qui indique le nombre de gares SNCB ainsi que le pourcentage des gares équipées des rampes de chargement.

Afin d'améliorer davantage l'accessibilité des gares pour les voyageurs à mobilité réduite, la SNCB a lancé un projet en vue d'installer des colonnes de contact dans plusieurs gares. Il s'agit de permettre au voyageur qui a besoin d'une assistance pour se déplacer dans la gare d'appeler directement l'agent responsable. Pour l'instant, deux dispositifs pilotes ont déjà été installés: l'un à Namur et l'autre à Bruges.

Er werd dus geen avondklok ingesteld bij de NMBS, in antwoord op de vraag van de heer Van den Eynde. Het onthaal van minder mobiele in Gent blijft bestendig verzekerd. Tussen 6.00 uur en 22.00 uur zijn er dagelijks twee tot drie werklieden aanwezig om samen met de onderstationschef de minder mobiele reizigers te helpen. Buiten die uren is de hulp van de onderstationschef mogelijk, indien dat gevraagd wordt volgens de geldende procedure, waarnaar ik daarnet heb verwezen: ofwel vierentwintig uur op voorhand, ofwel via de dienst als het om frequenter vervoer gaat. Die kan op zijn beurt een beroep doen op de rangeerder tijdens de nachtprestatie in de mate van zijn beschikbaarheid.

De heer Van den Bergh vroeg naar voorstellen om een betere dienstverlening te garanderen. Sinds einde november 2006 werd het callcenter in dienst gesteld, maar misschien is het nog te weinig bekend bij de klanten. Ik heb net de procedures vermeld, maar misschien zijn ook die nog te weinig bekend en moeten we ze wat meer promoten. Ons debat kan daarbij alleen maar helpen, dus dank daarvoor.

Wat de plaatsen voor afhaalpunten voor personen met beperkte mobiliteit in de stations betreft, er lopen tests in Namen en in Brugge. Indien die positief zijn, zullen ze worden uitgebreid.

Bijkomende laadhellingen in de belangrijkste stations en ook een synergie met andere vervoersmodi is het volgende punt. In mijn vorige job als minister van Welzijn waren er heel goede afspraken met De Lijn, belbussen en dergelijke meer. Wanneer men dat werkelijk wilt waarmaken, moet men dat goed doen met

alle vervoersmodi. Soms is het fysiek niet mogelijk of het wordt zelfs onveilig wanneer men voor het vervoer bepaalde personen met een handicap alleen maar doorwijst naar treinen of openbare bussen. Het is altijd heel belangrijk om na te gaan welke vervoersmodus het meest aangepast is naar gelang van de ondersteuningsnood van de betrokken persoon.

Nog heel belangrijk is dat ook de persoonlijke assistenten van personen met een handicap gratis gebruik kunnen maken van de dienstverlening van de NMBS, wanneer zij een persoon met een handicap assisteren. Dat is eveneens een goede zaak. Het aantal persoonlijke assistenten neemt toe en ook dat zal ons helpen. Wanneer er een beroep wordt gedaan op NMBS-personeel, dan moeten we dat immers inpassen in de timing, enzovoort.

De heer Van Hecke is niet hier, maar ik weet dat een aantal aanwezigen geïnteresseerd is in het antwoord op zijn vraag. Ik zal het dan ook geven. Jaarlijks worden er 140.000 vragen om hulp van personen met een beperkte mobiliteit geregistreerd.

Ik denk dat dat toch al een mooi aantal is. In Gent-Sint-Pieters maken op jaarbasis ongeveer 16.000 mensen van de dienst gebruik.

Mijnheer Geerts, er zijn geen plannen om het station van Heist-op-den-Berg als een toegankelijk station te schrappen. De dienstverlening blijft ook verzekerd in de stopplaats Kwatrecht. Dat is echter een afwijking van de regel, want in principe wordt de hulp aan personen met een beperkte mobiliteit niet in stopplaatsen aangeboden. Ik zal de korte historiek daarvan geven. Op een gegeven moment heeft de NMBS aan de directie laten weten dat men naar andere oplossingen op zoek was. Men heeft daarover overleg gepleegd, waarna men heeft vastgesteld dat de situatie niet kon worden verbeterd. Daarom heeft men ook beslist om de situatie aan te houden. Het is immers de bedoeling dat een wijziging ten goede is en niet ten kwade.

Wij hebben geen bezwaren om een aantal stations te selecteren die verder toegankelijk zullen worden gemaakt. De planning kan ook in het addendum worden opgenomen. Wat voor ons echter niet mogelijk is, is om in de kostenraming een onderscheid te maken tussen investeringen die alleen aan personen met een beperkte mobiliteit ten goede komen, en andere investeringen. Sommige voorzieningen zijn voor alle reizigers nuttig, terwijl in veel gevallen de werken van een globaal project deel uitmaken. Om daar toch bevestigend op te antwoorden, aangezien wij de problematiek zo belangrijk vinden – ook de vergrijzing zorgt voor een belangrijke bevolkingsgroep voor wie de spoorwegen de dienstverlening moeten kunnen blijven garanderen –, zal dat aspect ook een belangrijk deel van de beheersovereenkomst uitmaken.

De Boarding Aid is een toestel dat rolstoelgebruikers in de trein helpt. Ze kunnen dat toestel zelfstandig bedienen. Ons materiaal wordt hiermee niet uitgerust. De nieuwe M6-rijtuigen en de toekomstige GEN-motorstellen worden uitgerust met een rolbrug die door het boordpersoneel wordt bediend. De bedoeling is dat elke trein met een rolbrug wordt uitgerust. Het systeem werd aan de Vereniging van personen met een beperkte mobiliteit voorgelegd, en werd ook door de vereniging aanvaard.

Les quais des gares suivantes sont déjà accessibles aux usagers en fauteuil roulant: Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Gent St-Pieters, Bruxelles-Nord, Leuven, Antwerpen-Centraal, Namur, Liège-Guillemins, Oostende, Bruxelles-Luxembourg, Sint-Niklaas, Bruxelles-National-Aéroport, Louvain-La-Neuve, Verviers-Central, Gent-Dampoort, Lokeren en Halle.

Les travaux d'adaptation dans les gares de Bruges et de Charleroi-Sud sont déjà bien avancés. En ce qui concerne les gares de Mons, Aalst, Roeselare et Torhout, les études sont en cours et les dispositions nécessaires sont prises pour les travaux d'adaptation qui commenceront d'ici peu.

Le projet visant à garantir l'accessibilité des quais à Etterbeek doit être entièrement revu en fonction des travaux routiers que la Région de Bruxelles-Capitale prévoit aux abords de la gare.

Toutefois, il sera possible de débiter, dans le courant de l'année 2008, les travaux visant à garantir l'accessibilité des quais à Gembloux, ce qui permet de maintenir l'objectif de 24 gares à l'horizon 2008.

Les travaux destinés à garantir ou à améliorer l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite s'intègrent généralement dans un projet global, qui vise à renouveler l'ensemble des abords des gares, en particulier dans les grandes gares.

Par conséquent, il n'est pas possible, la plupart du temps, de mentionner séparément les investissements relatifs à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Une attention particulière à la situation spécifique des personnes à mobilité réduite est reprise dans la formation fondamentale et permanente du personnel concerné depuis le mois d'août 2007.

Tot slot, de suggestie met betrekking tot de lokale besturen wordt meegenomen. Voorlopig is er in verband met de suggestie nog geen plan uitgewerkt. Het is echter zinvol om in de toekomst te bekijken hoe in samenwerking met de lokale besturen kan worden nagedacht over de toegankelijkheid in de brede zin van het woord. De suggestie zal dus zeker en vast ook worden meegenomen.

06.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

In feite is wat u mij over Gent-Sint-Pieters vertelt, gedeeltelijk in overeenstemming met wat in mijn geschreven bron te lezen stond. Alleen leek het erop dat in de hulp van de onderstationschef na 22 uur niet meer was voorzien. In het bewuste geval werd de betrokken gehandicapte weliswaar geholpen, maar dergelijke hulp behoorde niet tot de taken.

Mijn bijkomende vraag is de volgende.

Ten eerste, is de situatie dat om 22 uur de dienst van de hulpploeg stopt, nieuw? Indien ze nieuw is, werd dat al medegedeeld? Werde medegedeeld dat de ploeg op dat moment wordt vervangen door de onderstationschef of door, zoals u zei, een rangeerder?

Ten tweede, ik noteer dat er ook voor het station van Kwatrecht – u had begrepen dat mijn vraag ook op het station van Kwatrecht betrekking had – geen vuiltje aan de lucht is.

Het is natuurlijk vervelend – ik verwijt u dit niet – dat wij dergelijke berichten bij de minister moeten natrekken. De verhaaltjes die in de kranten verschijnen, kloppen immers niet altijd helemaal. Dat zal echter wel onvermijdelijk zijn.

Ten slotte, ik hou mij aanbevolen – ik kijk in dat verband meer naar de voorzitter dan naar u – voor de lijst van de stations die in bedoelde dienst voorzien. Ik hoop dat de lijst onder de leden van de commissie zal worden verspreid. Wij kunnen dan eventueel op het dossier terugkomen, indien dat noodzakelijk is.

06.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord, dat ons voldoende kon overtuigen dat van het probleem wel degelijk intensief werk zal worden gemaakt.

06.09 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ook ik dank de minister voor haar duidelijke antwoord op de concrete vragen.

Ik stel vast en leid af uit het antwoord en uit de interventies van de andere sprekers dat, wanneer onze resolutie wordt besproken, ze op een brede meerderheid zal kunnen rekenen.

06.10 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, je remercie également Mme la ministre pour les informations qu'elle nous a données et le bilan qu'elle a tiré. Je crois effectivement que nous ne viderons pas le sujet aujourd'hui. Il faudra être plus prospectif pour les années à venir.

En tout cas, je retiens qu'en matière d'accessibilité des personnes non valides aux transports en commun, une prise de conscience a eu lieu. Certaines réalisations ont été effectuées. Le programme pour fin 2008 sera vraisemblablement réalisé selon le planning prévu. Néanmoins, selon moi, il faudra aller plus loin.

Dès lors, comme mes collègues, je demande à ce qu'on puisse revenir sur le sujet par le biais d'une résolution ou par tout autre moyen utile pour servir le sujet. Il faut une vue d'ensemble. Nous devons nous concerter avec les autres niveaux de pouvoir mais, en tout cas, avoir des objectifs ambitieux pour les années à venir.

06.11 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even kort antwoorden op de heer Van den Eynde, om daarover misverstanden te vermijden. Het bericht dat in krant stond was juist. Er was overleg op dat moment gaande. Dat overleg heeft aangetoond dat het niet zinvol was.

Het station Gent-Sint-Pieters heeft een bepaald symbool, dat u op de website kunt terugvinden. Het wil zeggen dat er tussen 6.00 en 22.00 uur een dienst is, waarop men een beroep kan doen. Als men na 22.00 uur gebruik wil maken van een ondersteuningsvorm, dan moet men dat 24 uur op voorhand melden. Dat is het verschil.

Indien men zich tussen 6.00 en 22.00 uur in dat station begeeft, dan weet men dat men terecht kan bij een dienst. Indien men daarvan gebruik wil maken na 22.00 uur, dan moet men dat 24 uur op voorhand hebben gemeld. Doet men dat elke dag om 23.00 uur, dan belt men naar nog een ander nummer en zij zorgen er dan voor dat het in orde komt. Dat is eigenlijk het systeem.

06.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor de bijkomende informatie.

Ik verontschuldig mij bij u en bij haar, maar ik ben lid van de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en ik heb daar ook nog een vraag.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het decreet dat het Waals Gewest wil stemmen om de Waalse gemeenten toe te laten een hinderbelasting op te leggen aan Belgacom" (nr. 1216)

07 Question de M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le décret que la Région wallonne entend voter afin de permettre aux communes wallonnes d'imposer une taxe pour nuisances à Belgacom" (n° 1216)

07.01 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, in het licht van de toch wel moeilijke begrotingsopdracht rekent de federale regering op een stevige duit in de zak vanwege Belgacom. Deze duit in de zak zou echter wel eens wat kleiner kunnen uitvallen dan verwacht. Wat zou er namelijk kunnen gebeuren? Na een aantal jaren van aarzeling omwille van juridische redenen wil de Waalse Vereniging van Steden en Gemeenten de telecomoperatoren een hindertaks opleggen voor elke meter voetpad die zij gebruiken voor hun lijnen. Dit blijkt uit een aantal krantenartikels. Ik ben niet de enige die zijn bronnen in de kranten vindt. Ik heb dit gelezen in Le Soir van 7 november maar ook in De Morgen en in Het Belang van Limburg. De trend in die artikels was telkens dezelfde. Volgens de kranten zal Wallonië haast maken van een geplande stemming door het Waals parlement – men zei in januari - om die taks op te leggen. Dit decreet zou de Waalse gemeenten 25 miljoen euro kunnen opleveren voor hun toch wel nooddriftige kassen.

De Waalse gemeenten proberen dit trouwens al enkele jaren met behulp van andere gemeentelijke belastingen. We hebben de vraag ook gesteld aan de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten. Zij zeggen dat ze dit niet gaan doen aangezien ze in het verleden verschillende gerechtelijke verweermiddelen hebben ondervonden tegen die hindertaksen. Vlaanderen heeft zich daarbij neergelegd, onder ander bij een ongunstig advies hierover van de Raad van State.

Wat is er nu aan de hand? Het blijkt dat het Grondwettelijk Hof een belangrijke juridische hinderpaal voor een dergelijke hindertaks heeft weggenomen, namelijk het voormalige alleenrecht van de federale overheid om zulke taksen te heffen. Het gaat om het arrest van het Grondwettelijk Hof van 22 november 2006. Dit bleek uit het antwoord van toenmalig minister Verwilghen op een vraag van de heer de Donnea in de commissie voor Infrastructuur. Bovendien heeft Wallonië in het verleden effectief al een hindertaks voor elektriciteit en water doorgevoerd. Ook de bevoegde minister André Antoine van het cdH zou nog aarzelen inzake het invoeren van een gashindertaks, ondanks zware druk van de burgemeesters-parlementsleden. Het decreet is goedgekeurd maar er zijn nog geen uitvoeringsbesluiten genomen. Bij het invoeren van een taks op Belgacom zou dan die gasbelasting – volgens sommige andere bronnen de waterhindertaks – worden geschrapt omdat men in Wallonië terecht vreest dat de doorrekening ervan omwille van het monopolie van die leveranciers groter is.

Het Brussels Gewest ten slotte zou zich ook geïnspireerd weten door dit Waalse voorbeeld.

Wat gaat er zich dus voordoen? Belgacom zal die hindertaks doorrekenen in zijn dividend waardoor de federale staat eigenlijk het slachtoffer wordt en dus ook in belangrijke mate de Vlaamse belastingbetaler. Er

lijkt hier dus wel sprake van een belangenconflict. Ik hoor collega Van den Bergh zeggen dat we aan de alarmbel moeten trekken voor de noden en behoeften van het spoor. Dat is natuurlijk een andere bel, maar het komt er wel op neer dat indien we aan al die verzuchtingen willen voldoen, ook wat de NMBS betreft, elke duit later kan worden gebruikt. Die eenzijdige beslissing van het Waalse, en eventueel het Brusselse parlement met directe gevolgen voor Vlaanderen doet zich voor.

Bent u op de hoogte van dit dossier? Gaat u akkoord met de uiteenzetting die ik net hield? Kunt u ons ook inlichten over het stadium waarin het decreet zich op dit moment bevindt? Ik had mijn vraag al in een vorige commissie ingediend, maar misschien is er intussen al actie op het Waalse terrein geweest. Wat is volgens de minister de mogelijke schade of de impact op de Vlaamse belastingbetaler op het einde van deze rit? Is het ook juist dat, zoals de heer de Donnea in de commissie ter zake stelde, gas-, elektriciteit- en waterbedrijven zo goed als overal in België een hindertaks aan de gemeenten betalen? Of is er een verschil tussen de Gewesten en/of de sectoren en/of de tarieven?

Ten vijfde, wat is de praktijk inzake dergelijke hindertaks op nutsbedrijven in bijvoorbeeld Nederland of Duitsland? Hoe verloopt dat daar? Wat is hun tarief? Wie ontvangt en wie betaalt?

Ten zesde, vermits er hier ook sprake van is dat Belgacom zou worden gedwongen zijn kabels ter beschikking te stellen aan concurrenten, is het dan ook niet logischer dat we deze taks, als die er zou komen, eerder zouden opleggen aan degenen die de kabels leggen dan aan degenen die ze gebruiken?

Tot slot, welke maatregelen wilt u in dit dossier nemen?

07.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben niet op de hoogte gebracht door de betrokken overheden, dus ook ik heb wat ik weet vernomen via de kranten.

De stand van zaken is op dit moment de volgende.

Op initiatief van de Waalse Vereniging van Steden en Gemeenten dreigt op korte termijn een kaderdecreet te worden ingediend waardoor de Waalse gemeenten retributies zouden kunnen heffen. Het voorgestelde bedrag zou 0,5 euro per meter openbaar domein zijn. Het voorstel van decreet werd in het Waals Parlement nog niet ingeleid. Het bevindt zich dus nog in een vroeg stadium.

Op basis van de informatie waarover ik momenteel beschik, kan ik wel al een aantal bemerkingen maken en te uwer attentie bijkomende informatie verschaffen.

De maximale financiële impact van het voorstel van het Waals Gewest werd, indien alle gemeenten een retributie invoeren, op 25 miljoen euro per jaar geraamd.

Het is op dit ogenblik moeilijk in te schatten wat de precieze gevolgen zullen zijn op het vlak van de rentabiliteit van de investeringen en voor de actoren die de impact van het kaderdecreet zullen voelen.

In toepassing van de federale wetgeving, namelijk artikel 98, §2, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, beschikt de telecomsector over een vrij recht van doorgang. Dat betekent dat een overheid aan de operator van het openbaar telecommunicatienet geen belasting, taks, cijns, retributie of vergoeding van welke aard dan ook mag opleggen.

In zijn arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006 oordeelt het Grondwettelijk Hof dat een Gewest onder bepaalde voorwaarden toch een retributie kan opleggen. Een eventueel kaderbesluit dient in dat geval wel aan bedoelde voorwaarden te voldoen. Dat zal ook goed moeten worden bekeken.

De telecomsector heeft in toepassing van voornoemde wet ook de verplichting om kabels gratis te verplaatsen naar aanleiding van werken uitgevoerd door een overheid aan het openbaar domein dat zij beheert. Dat brengt voor Belgacom een jaarlijkse kostprijs van 20 miljoen euro met zich. Met de eventuele implementatie van een kaderdecreet dreigt natuurlijk ook voornoemd element opnieuw op tafel te komen.

Binnen het Brussels Gewest is er op dit ogenblik geen analoog initiatief aan de orde.

Inzake de potentiële, financiële impact voor de klant, overweegt Belgacom om voornoemde post op de factuur te verrekenen. Hoe de verrekening op de factuur precies zal gebeuren, is op dit ogenblik geen

uitgemaakte zaak. Wat wel wordt bekeken, is de mogelijkheid dat Belgacom de verrekening enkel voor de klanten in het Waals Gewest zou doorvoeren. Het is technisch zelfs mogelijk om per postcode bedoelde post in de factuur te verrekenen.

In voornoemde hypothese zou er dus geen effect zijn, noch op het resultaat noch op het dividend.

Wat de retributies in andere sectoren betreft, is de elektriciteitssector de enige die in het Waals Gewest een retributie betaalt. Er is slecht één distributienetbeheerder die de retributie aan de klant doorrekent. De impact is niet te vergelijken met de telecomsector. De watersector is van alle vormen van retributie vrijgesteld. Ook de gassector kent op dit ogenblik geen dergelijke retributie.

Het Vlaams Gewest voerde in 2001 een retributie in, maar alleen voor regionale wegen, wat 10% is van het openbaar domein. Deze retributies bestaan uit een vast bedrag van 62 euro genotificeerd werk en 0,05 euro per meter kabel. Vanwege de beperkte omvang van deze retributie werd deze evenwel niet verrekend op de factuur. Om de vergelijking te maken, de Vlaamse retributie levert 1,2 miljoen euro op op jaarbasis.

Ik kom aan de retributies in andere landen. Een eerste analyse wijst uit dat er geen dergelijke retributies bestaan in Nederland. Met betrekking tot Duitsland beschikken wij op dit ogenblik nog niet over de informatie, maar indien gewenst kunnen wij dat wel verder opvragen.

Belgacom wordt gedwongen om zijn kabelnetwerk open te stellen voor potentiële concurrenten. Het krijgt hiervoor een vergoeding die wordt gereguleerd door het BIPT.

Ik zal dit dossier uiteraard van nabij opvolgen en interveniëren conform de bevoegdheden waarover ik beschik en dit met respect voor de autonomie waarover de Gewesten beschikken alsook voor de hiërarchie van de normen. Het is de evidentie dat indien dit doorgang zou krijgen er aanpassingen zullen moeten gebeuren bij Belgacom. Zonder aanpassingen, en dan moet worden bekeken op welke manier, zou de impact te groot zijn.

07.03 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is geruststellend dat u dit dossier zult en wilt volgen.

Er is één redenering waarin ik u toch niet kan volgen. De verrekening door Belgacom aan de gebruikers zou wel verrekend kunnen worden per gemeente, per woonplaats, in casu door Waalse en Vlaamse inwoners. U vergeet dan echter dat de vrije markt voor een stuk speelt. In Vlaanderen zal men wellicht, als Belgacom het ook zou willen, het tarief niet aanpassen omdat wij ook nog Telenet hebben.

Er is een markt, een economische wetmatigheid die niet vanzelfsprekend toelaat dat Belgacom zomaar de tarieven aanpast, in Wallonië zou dat nog wel kunnen. Dat is echter niet realistisch.

Dit dossier is als een kat met negen levens. Het is reeds verschillende keren zowel aan Vlaamse als aan Waalse zijde, ter sprake gekomen. Deze kat zal echter terug te voorschijn komen. Wij moeten hier absoluut en preventief stelling nemen en ervoor zorgen dat die extra middelen van het overheidsbedrijf Belgacom ons niet ontglippen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 1237)

- de heer Bruno Stevenheydens tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 13)

08 Question et interpellation jointes de

- M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 1237)

- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 13)

08.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag

behandelt de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel.

Die tunnel voorziet in een rechtstreekse verbinding tussen de zuidelijke spoorlijnen op Linkeroever enerzijds en het rangeerstation Antwerpen-Noord anderzijds. Dit project is voor Linkeroever in het bijzonder en Antwerpen in het geheel bijzonder belangrijk om de toegang tot het Deurganckdok te bevorderen en op die manier is dit dossier voor de haven van Antwerpen een absolute prioriteit. Het nieuwe Deurganckdok is reeds in 2005 in dienst genomen en sinds dan creëert het een toenemende verkeerslast. De werken aan het tracé zouden voor een deel worden gefinancierd door Infrabel, terwijl de bouwkundige werken door middel van een PPS-constructie zouden worden gerealiseerd.

Het Vlaams Gewest, u welbekend, heeft daar ook een inbreng in. Men is daar rond met het financieringsproject, maar aan federale zijde laat een en ander op zich wachten. In het kader van het nieuwe beheerscontract dat met de NMBS zal worden afgesloten vraag ik mij dan ook af of dit zal worden gekoppeld aan een meerjarig investeringsplan.

Welke bedragen zal Infrabel uittrekken voor het gedeelte spoorwerken? Kunt u ook bevestigen dat voor de PPS-aanbestedingsprocedure die in april 2006 werd gelanceerd en die normaliter einde 2007 moest worden afgerond, de kalender nog kan worden gevolgd en, zo neen, wat de alternatieve kalender is?

Op 8 juni keurde de Vlaamse regering ook het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoekspoortunnel goed. Intussen zou normaal het openbaar onderzoek zijn afgerond en zou de bouwvergunning volgens planning in de loop van november 2007 worden ingediend. Mijn vraag is of dit effectief al is gebeurd is.

Tot slot wil ik u graag vragen of u kunt bevestigen dat de voorziene datum voor de aanvang van de werken, normaal het eerste semester 2008 met indienststelling in 2012, nog steeds overeind blijft en, zo niet, wat ook daar de aangepaste kalender zal zijn.

08.02 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, eind jaren tachtig werd bij de bouw van de Liefkenshoekautotunnel en op het ogenblik dat Herman De Croo minister van Verkeer was, de historische vergissing begaan om niet onmiddellijk in een spoortunnel te voorzien. Ondertussen is de noodzaak van de komst van de Liefkenshoekspoortunnel algemeen aanvaard.

Deze spoorverbinding, collega Schiltz heeft er net naar verwezen, is uitermate belangrijk voor het goederentransport van en naar de Waaslandhaven. De vertragingen in dit dossier hebben verstrekken gevolgen voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen en in het Waasland. Drie jaar geleden heeft Johan Vande Lanotte in zijn hoedanigheid van minister gesteld dat in 2007 zou worden gestart met de noodzakelijke werken. Dat tijdschema blijkt ondertussen volledig achterhaald.

De aanbesteding van de financiering en de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel werd gestart in april 2006. In eerste instantie had men de overeenkomst met de privépartner nog willen ondertekenen voor de zomer van 2007 om de werken nog in 2007 aan te vangen.

Veertien maanden geleden werd er gesteld dat er opnieuw vertragingen waren, maar dat men begin dit jaar zou kunnen starten met de werken. Het zoeken naar een geschikte private partner in het kader van PPS heeft gezorgd voor een aanzienlijke vertraging.

Toen ik daarover enkele maanden geleden vragen stelde aan de op dat ogenblik bevoegde staatssecretaris, deelde hij mij mee dat de onderhandelingsfase pas midden oktober 2007 werd opgestart met de drie in aanmerking genomen kandidaten waardoor de aanvang van de werken opnieuw werd uitgesteld, nu naar september 2008.

Behalve de zoektocht naar de geschikte private partner was er enkele maanden geleden sprake van communicatiestoornissen tussen de federale regering en de bevoegde Vlaamse minister omtrent het al of niet tijdig kunnen verlenen van de stedenbouwkundige vergunningen.

De totale investering van de Liefkenshoekspoortunnel zou 685 miljoen euro bedragen, waarvan 50 miljoen voor rekening van Infrabel en 635 miljoen voor de privépartner. In de prognose van 2004 werd een bedrag voorzien van 588 miljoen euro.

Recent werd bekend dat een aantal dringende projecten waaronder de Liefkenshoekspoortunnel, de Oosterweelverbinding en andere projecten veel later klaar zullen zijn dan voorspeld. Bij het begin van dit dossier werd de aanvangsdatum van de werken aan de Liefkenshoekspoortunnel voorzien voor 2005.

Een van mijn vragen is dan ook of de spoortunnel, onder meer door de werkwijze van PPS, voor aanzienlijke vertraging heeft gezorgd.

Bent u bereid om het nodige te doen om de noodzakelijke voortgang in dit dossier te verwezenlijken? Beseft men ten volle welke mobiliteitsproblemen het gevolg zijn van verder uitstel? Hoever staat het met de onderhandelingen voor het aantrekken van een privépartner? Blijft het voorziene bedrag van 685 miljoen euro gehandhaafd?

Vorige week heb ik via de krant vernomen dat de vergunningsaanvraag zou zijn ingediend. Klopt dit? Zijn er op dat vlak nog problemen te verwachten?

Zullen de werken daadwerkelijk kunnen aanvangen op 1 september 2008? Zal de infrastructuur in 2012 in gebruik worden genomen?

08.03 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, de bedragen die moeten worden ingeschreven voor het gedeelte spoorwerken vallen buiten de PPS-overeenkomst en deze investeringen zullen worden gerealiseerd op het einde van de bouwwerken door de privépartner.

Jaarlijks worden volgende bedragen voorzien: 2007 en vroeger, 17 miljoen euro, 2008 7 miljoen euro, 2009 1,5 miljoen euro, 2010 1 miljoen euro, 2011 10 miljoen euro, 2012 20 miljoen euro en 2013 7 miljoen euro.

Het PPS-project Liefkenshoekspoorverbinding is ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 van Infrabel en zal normaal binnen die periode worden gerealiseerd, onder voorbehoud dat de onderhandelingen met de kandidaat-privépartners tot een goed einde kunnen worden gebracht.

Dat project is essentieel voor de verdere ontwikkeling van het containerverkeer in de haven via een spoorwegverbinding tussen de linker- en de rechteroever van de Schelde en een aansluiting op het hinterland.

De PPS-aanbestedingsprocedure heeft vertraging opgelopen, en dat door de volledige mobilisatie van de experts van Infrabel voor de uiterst complexe PPS-transactie DIABOLO, die op 28 september 2007 met succes werd afgerond. Sederdien zijn de werkzaamheden van de tweede PPS-transactie voortgezet.

Momenteel lopen de verschillende onderhandelingsrondes met de drie kandidaten die nog in de running zijn. Het gaat om consortia van verschillende nationale en internationale bouwbedrijven en financiers. Zij zullen elk in de volgende maanden een offerte indienen voor de financiering van het volledige project burgerlijke bouwkunde, voorlopig inderdaad geschat op 635 miljoen euro. Infrabel zal zelf de spoorinfrastructuur aanleggen met overheidsdotatie voor een bedrag van ongeveer 50 miljoen euro.

Het ontwerp-GRUP werd voorlopig vastgesteld in juni 2007 door de Vlaamse regering. Aansluitend daarop werd de procedure voor de definitieve vaststelling ervan dan ook opgestart. In dat verband werd het openbaar onderzoek inzake dat ontwerp-GRUP gehouden van begin augustus tot begin oktober 2007.

Aansluitend daarop dient het advies van de VLACORO te worden ingewacht, waarna het GRUP definitief kan worden vastgesteld door de Vlaamse regering.

Het dossier aanvraag stedenbouwkundige vergunning wordt eerstdaags ingediend. We verwachten de vergunning in het eerste semester van 2008.

De voorziene datum van opstart van de werken is nu vastgesteld in de loop van het derde kwartaal van 2008, en de indienststelling voor einde 2012.

08.04 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mevrouw de minister, hartelijk dank voor uw zeer toegespitst antwoord.

Het verheugt mij ten eerste dat de oorspronkelijke kalender zo goed als gevolgd wordt.

Verder dank ik u ook dat u erkent dat dat dossier van niet te onderschatten belang is voor de ontsluiting van de Antwerpse haven.

08.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u ook voor uw antwoord, maar ik ben niet zo gerustgesteld.

Ten eerste is er de stedenbouwkundige vergunning, waarvan u zegt dat ze eerstdaags zal worden ingediend. Ik vernam vorige week echter dat Vlaams minister Van Mechelen heeft meegedeeld dat die vergunning al is ingediend. Bent u er niet van op de hoogte dat die vergunning werkelijk werd ingediend?

Enkele maanden geleden was er ook commotie tussen de bevoegde staatssecretaris en minister Van Mechelen over de indiening van die vergunning. Ook toen bleek er te weinig gecommuniceerd te zijn tussen de verschillende ministers die uiteindelijk bevoegd zijn in dat dossier.

Ten tweede, het belangrijkste eigenlijk. Over de PPS-aanbesteding verneem ik vandaag hetzelfde als drie maanden geleden, namelijk dat de onderhandelingsprocedure met de drie kandidaten nog lopende is.

Ziet u het mogelijk om op 1 september van dit jaar de werken daadwerkelijk aan te vangen?

Denkt u het voorziene bedrag van 586 miljoen euro te kunnen handhaven?

Ik vind dit een zeer belangrijk dossier. Daarom zal ik ook een motie met enkele aanbevelingen indienen.

08.06 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan natuurlijk alleen maar de informatie geven waarover ik beschik. Iedereen heeft in deze zijn verantwoordelijkheid. Ik denk dat Infrabel zijn verantwoordelijkheid heeft opgenomen. Zoals ik daarnet al in mijn antwoord zei, nemen zij ook hun verantwoordelijkheid inzake de onderhandelingen op. Ik ga daarop helemaal niet anticiperen. Ik denk dat ik in mijn antwoord duidelijk heb gezegd dat alles normaal gezien binnen die periode kan worden gerealiseerd, onder voorbehoud dat de onderhandelingen met de kandidaat-privépartners tot een goed einde kunnen worden gebracht. Ik denk dat dit normaal is in een dergelijke operatie. Ik beschik vandaag niet over elementen om daarover te twijfelen. Uiteraard weten wij dat dit een complexe en grote operatie is. Ik heb echter vertrouwen, zeker als men ziet hoe het DIABOLO-project werd afgerond, dat ook hier mogelijkheden zijn om alles met de nodige professionaliteit tot een goed einde te brengen. Uiteraard durf ik u dit nu niet 100% te garanderen, want dan zou ik u voorliegen.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Bruno Stevenheydens en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
beveelt de regering aan
- onmiddellijk voortgang en prioriteit te geven aan het dossier van de Liefkenshoekspoortunnel;
- de nodige initiatieven te nemen om de start van de werken te bespoedigen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Bruno Stevenheydens et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Bruno Stevenheydens
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
recommande au gouvernement
- de donner toute priorité au dossier du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek;
- de prendre les initiatives nécessaires pour accélérer le début des travaux."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, Josy Arens, François Bellot en Ludo Van Campenhout.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh, Josy Arens, François Bellot et Ludo Van Campenhout.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

09 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte de trains sur la relation Rodange-Virton" (n° 1261)

09 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorbediening op de verbinding Rodange-Virton" (nr. 1261)

09.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, j'avais déjà posé cette question à votre prédécesseur.

Il me revient que la SNCB souhaite revoir l'accord bilatéral entre le Luxembourg et la Belgique, qui n'a pas été réétudié lors de la réouverture de la ligne Virton-Rodange, et ce, afin de vérifier le taux de pénétration qui semblerait être en notre défaveur et, dès lors, de nous accorder des compensations.

Plusieurs autres éléments plaident en faveur de cette opération, notamment des discordances au point de vue tarifaire et, parfois, concernant les paiements de certains trajets.

Madame la ministre, avez-vous pris contact avec le Grand-Duché de Luxembourg pour savoir s'il était possible ou non de revoir cette convention?

09.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le personnel de contrôle CFL dispose de toutes les informations nécessaires pour régulariser les voyageurs sur l'entièreté du trajet. Ils appliquent le même tarif que le personnel de contrôle SNCB.

Il est tout à fait normal que les trains CFL, composés avec du matériel CFL – trois types de matériel différents desservent Virton –, soient assurés par du personnel CFL. Assurer ces trains par du personnel SNCB nécessiterait que ce personnel soit formé sur ces différents types de matériel CFL. Le coût d'une telle formation serait beaucoup trop élevé. La SNCB effectue les prestations sur le matériel belge qui va à Rodange de bout en bout.

Le renouvellement de l'accord bilatéral entre CFL et SNCB est actuellement à l'étude. À ce stade, on ne peut dès lors préjuger du contenu de cet accord.

09.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, entendre que l'accord est à l'étude est le plus important et constitue ce qui m'intéressait le plus dans votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le temps de parcours sur la ligne 162 reliant Bruxelles à Luxembourg" (n° 1258)

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la diminution du nombre de voitures sur la ligne 162" (n° 1259)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reistijd op de lijn 162 Brussel-Luxemburg" (nr. 1258)

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het aantal rijtuigen op lijn 162" (nr. 1259)

10.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, vous connaissez cette ligne aussi bien que moi, mais jusque Jemelle seulement car, de Jemelle à Arlon, c'est une autre paire de manches. C'est là que démarre la machine à remonter le temps à travers la forêt ardennaise!

Nous nous rendons compte qu'il y a de moins en moins de voitures pour les voyageurs et que la durée de parcours entre Luxembourg et Bruxelles devient de plus en plus longue. En ce qui concerne ce que j'appelle l'entretien extraordinaire, je ne suis pas allé à l'inauguration de ce chantier car, dans nos communes, quand nous faisons un entretien extraordinaire, nous ne l'inaugurons jamais. Nous faisons un entretien sans faire de bruit. Mais ici, la SNCB nous a quasiment trompés: dire après tant d'années que nous allons gagner 15 minutes ne nous fera même pas regagner le temps que nous avons perdu depuis vingt ou trente ans.

Madame la ministre, comment expliquez-vous l'allongement du temps de parcours entre les deux capitales?

Quand pourrons-nous réellement bénéficier de la diminution de 15 minutes? Est-ce après les sept années de travaux d'entretien extraordinaire?

La troisième grosse question n'est pas simple pour un ministre qui fait partie d'un gouvernement provisoire. Allons-nous un jour arriver à un réel projet de grande vitesse sur cette ligne 162 entre Ostende et Arlon-Luxembourg car je crois qu'Ostende a besoin du Luxembourg et que le Luxembourg a besoin d'Ostende?

Qu'en est-il de la situation des voitures? Etes-vous informée du fait qu'il y en a de moins en moins? Cette situation est-elle temporaire ou définitive? Comment comptez-vous y remédier?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg est actuellement en travaux.

Entre Bruxelles et Ottignies, on procède à une mise à quatre voies dans le cadre du RER, qui permet une extension de l'offre et une meilleure régularité. En gare de Namur, on procède à une modernisation et à un réaménagement des voies visant à une meilleure fluidité du trafic. Entre Ottignies et la frontière luxembourgeoise, on procède à une réélectrification, à une modernisation de la signalisation et à un réaménagement des courbes en vue d'augmenter la vitesse de la ligne à 160 km/h.

L'objectif en termes de temps de parcours est le suivant: gain de huit minutes pour les ICG Bruxelles-Luxembourg, gain de dix minutes pour les trains internationaux classiques et gain de 22 minutes pour les trains internationaux pendulaires éventuels.

Ces travaux d'investissement importants montrent l'intérêt du groupe SNCB pour cet axe. Cependant, durant les travaux, des aménagements d'horaires incluant des temps de parcours plus longs sont indispensables pour être en phase avec la réalité de l'infrastructure ferroviaire.

Ce fut également le cas sur toutes les autres lignes ayant connu des travaux de grande ampleur, par exemple Hal-Bruxelles ou même Bruxelles. Le planning actuel prévoit la mise en service du RER en décembre 2015 et la fin des travaux de modernisation entre Namur et Luxembourg en décembre 2016. Des améliorations de temps de parcours auront cependant lieu avant ces échéances, en fonction des chantiers qui seront terminés.

L'étude relative au projet Eurocap-Rail réalisée en 2005 par un bureau d'études à la demande de l'ancienne SNCB et des CFL a démontré la pertinence du projet de modernisation de l'axe. Ce projet a fait, depuis lors, l'objet d'une opération de préfinancement régional et les travaux ont démarré depuis la fin 2006. Par ailleurs, des pourparlers entre les différents opérateurs, SNCB, CFL, SNCF, CFF vont avoir lieu très prochainement dans l'optique d'améliorer la performance de l'offre de trains sur cet axe.

Lors de l'entrée en vigueur des nouveaux services des trains le 10 décembre dernier, des problèmes se sont posés au niveau de la disponibilité générale du matériel M6, d'une part, en raison des variations habituelles des flux de voyageurs et, d'autre part, en raison de problèmes techniques. Les problèmes de capacité n'ont pas uniquement touché la ligne 162 mais aussi d'autres lignes comme, par exemple, les lignes vers Courtrai et Turnhout. Outre une meilleure maîtrise des problèmes techniques, l'arrivée actuelle des nouvelles voitures M6 devrait sensiblement améliorer la situation

10.03 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse. Si je vous ai bien comprise, nous risquons quand même de voir un jour arriver le train pendulaire sur cette ligne 162. Est-ce bien ce que vous avez répondu?

10.04 Inge Vervotte, ministre: J'ai donné cette réponse.

Le **président**: La réponse stipule que si on ne choisit pas aujourd'hui une signalisation permettant les trains pendulaires, on les rendra impossibles. Il a été répondu que cela ne rendra pas impossible le passage de trains pendulaires mais qu'il existe des problèmes dans les courbes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.17 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.17 uur.