

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2013-2014



5-288COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 12 mars 2014

Séance du matin

Annales

Handelingen

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

Woensdag 12 maart 2014

Ochtendvergadering

5-288COM

Gewone Zitting 2013-2014

Belgische Senaat

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

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

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

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

Abréviations – Afkortingen

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

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

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

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

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

Sommaire**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de Mme Cindy Franssen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le délai de la demande d'accompagnement de personnes en fauteuil roulant effectuant un trajet en train» (n° 5-4686)4</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les conséquences néfastes du contrat Diabolo» (n° 5-4681)5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges à la suite de la mise en place de la liaison Diabolo» (n° 5-4701).....5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les nouveaux horaires de la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-4813)7</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «une dette supplémentaire récemment découverte à la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-4848)8</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'application de la législation sur l'emploi des langues par les facteurs et les connaissances linguistiques des facteurs du Brabant flamand» (n° 5-4714)9</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les banderoles en français de la SNCB dans la gare de Vilvorde» (n° 5-4822)11</p> <p>Requalification en question écrite12</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de aanvraagtijd voor de begeleiding van rolstoelgebruikers bij het nemen van de trein» (nr. 5-4686)4</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de nefaste consequenties van het Diabolocontract» (nr. 5-4681).....5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de verliezen voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen naar aanleiding van de Diabolooverbinding» (nr. 5-4701)5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de nieuwe dienstregeling van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen» (nr. 5-4813).....7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «een recent ontdekte extra schuld bij de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen» (nr. 5-4848).....8</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de naleving van de taalwetgeving door postbodes en de taalkennis van postbodes in Vlaams-Brabant» (nr. 5-4714)9</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de Franstalige spandoeken van de NMBS in het station van Vilvoorde» (nr. 5-4822)..... 11</p> <p>Herkwalificatie als schriftelijke vraag 12</p>
---	---

Présidence de Mme Fauzaya Talhaoui*(La séance est ouverte à 10 h 25.)***Demande d'explications de Mme Cindy Franssen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «le délai de la demande d'accompagnement de personnes en fauteuil roulant effectuant un trajet en train» (n° 5-4686)**

Mme Cindy Franssen (CD&V). – *Pour voyager en train, les personnes en fauteuil roulant doivent en premier lieu pouvoir bénéficier d'une assistance. Le groupe SNCB investit dans ses usagers à mobilité réduite en leur facilitant l'accès aux gares et en leur offrant une assistance. Dans les années à venir, il procédera à des investissements supplémentaires axés spécifiquement sur les aménagements requis pour les personnes à mobilité réduite. Les investissements prévus sont une bonne chose.*

En plus des adaptations de l'infrastructure, il faudra aussi tenir compte du délai de demande d'accompagnement pour les personnes en fauteuil roulant. Il est essentiel que ce délai soit correct afin de pouvoir leur offrir une mobilité convenable.

Ce délai est actuellement de 24 heures. Aux Pays-Bas, il n'est que de 8 heures. Si l'on réduit ce délai, le train deviendra un moyen de transport à part entière pour les personnes en fauteuil roulant. Leur mobilité s'en trouvera sensiblement améliorée.

Le délai de demande d'accompagnement pour les personnes en fauteuil roulant sera-t-il raccourci dans le futur ? Dans l'affirmative, de quelle manière et quand ?

Quelle est la procédure à suivre pour réserver une assistance ? Pourrais-je avoir un aperçu des différentes possibilités en la matière comme le téléphone, le courriel ou le module web ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je renvoie à ma réponse à la question écrite n° 621 du député Franco Seminara. Toutes les informations relatives à l'assistance sont disponibles sur le site web www.sncb.be qui renseigne également tous les équipements disponibles dans chaque gare. Il existe une brochure sur les possibilités d'assistance adaptées aux malvoyants ou aux aveugles.*

Mme Cindy Franssen (CD&V). – *Je remercie le ministre pour cette très courte réponse. J'espère que je trouverai une réponse explicite et positive à mes deux questions dans la réponse à la question écrite.*

Voorzitter: mevrouw Fauzaya Talhaoui*(De vergadering wordt geopend om 10.25 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de aanvraagtijd voor de begeleiding van rolstoelgebruikers bij het nemen van de trein» (nr. 5-4686)**

Mevrouw Cindy Franssen (CD&V). – *Om als rolstoelgebruiker de trein te kunnen nemen, is in de eerste plaats assistentie nodig. De NMBS-Groep investeert in haar minder mobiele reizigers door meer stations toegankelijk te maken en assistentie te verlenen aan rolstoelgebruikers. De komende jaren zullen bijkomende investeringen gedaan worden, specifiek gericht op de nodige aanpassingen voor personen met een beperkte mobiliteit. De geplande investeringen zijn een goede zaak.*

Naast de aanpassingen aan infrastructuur dient er echter ook rekening te worden gehouden met de aanvraagtijd voor de begeleiding van rolstoelgebruikers. Een gepaste aanvraagtijd is essentieel om rolstoelgebruikers de gepaste mobiliteit te kunnen aanbieden.

Momenteel bedraagt de aanvraagtijd 24 uur. In Nederland bedraagt de aanvraagtijd maar 8 uur. Door de aanvraagtijd te reduceren wordt de trein een volwaardig vervoermiddel voor rolstoelgebruikers en wordt de mobiliteit van rolstoelgebruikers fel versterkt.

Zal de aanvraagtijd voor de begeleiding van rolstoelgebruikers in de toekomst worden verminderd? Zo ja, op welke manier en binnen welke termijn kan dit gerealiseerd worden?

Welke procedure moet worden gevolgd voor het aanvragen van assistentie? Graag een overzicht van de verschillende mogelijkheden, zoals telefoon, mail of webmodule.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Ik verwijs naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 621 van volksvertegenwoordiger Franco Seminara. Alle informatie over assistentie is beschikbaar op de website www.nmbs.be; deze site vermeldt ook alle voorzieningen die in elk station beschikbaar zijn. Er is een brochure over de mogelijkheden tot bijstand beschikbaar die aangepast is aan slechtienden of blinden.*

Mevrouw Cindy Franssen (CD&V). – *Ik dank de minister voor dit zeer korte antwoord; ik hoop dat ik een expliciet en positief antwoord op mijn twee vragen zal vinden in het antwoord op de schriftelijke vraag.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les conséquences néfastes du contrat Diabolo» (n° 5-4681)

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges à la suite de la mise en place de la liaison Diabolo» (n° 5-4701)

Mme la présidente. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La diminution du nombre de voyageurs empruntant la liaison Diabolo conduit immanquablement à une hausse tarifaire. Le ministre vient d'approuver une augmentation de tarif de 4,44 à 5,07 euros, soit une hausse de 14%. Le partenaire privé Northern Diabolo peut la revendiquer en cas de baisse systématique du nombre de voyageurs.*

J'ai déjà posé cette question plusieurs fois, tant par écrit qu'oralement. Dans les réponses, on a toujours calmé la méfiance que je nourris à l'égard de ce contrat. Le 28 août 2012, le ministre répondait littéralement : « À la demande des investisseurs, le tarif peut être revu dans une certaine mesure afin de garantir la faisabilité financière pendant toute la durée du contrat PPP. » Cette durée est de 35 ans.

Le tarif était déjà passé de 2,1 à 4,44 euros, soit une augmentation de 152% depuis le lancement de la liaison en 2012. On ne voit pourtant pas le bout du tunnel. La persistance de cette tendance constituerait une débâcle financière pour l'État, qui subira un préjudice énorme, avec une perte potentielle d'un milliard d'euros environ.

Même s'il s'agit d'un dossier dont a hérité le ministre, j'ai certaines questions à lui poser :

Confirme-t-il que le supplément payé par les usagers sur la liaison Diabolo a augmenté de 152% en deux ans et qu'une désaffectation prolongée du public pour cette liaison pourrait entraîner une débâche financière d'un milliard d'euros pour l'État, et cela parce que le contrat a été rédigé, délibérément ou non, au détriment de l'État et que le partenaire privé s'est constitué une garantie sur le dos du contribuable. Le ministre se demande-t-il qui est responsable de cet écueil ?

Quelles mesures concrètes le ministre compte-t-il prendre pour empêcher à la fois de nouvelles hausses tarifaires et un risque de débâche financière ? Peut-il les expliquer et les motiver ?

La suite de cette histoire est l'objet de ma seconde demande d'explications. La SNCB essaie bien entendu de limiter les pertes. Il est curieux qu'elle ne dispose pas de chiffres précis

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de nefaste consequenties van het Diabolocontract» (nr. 5-4681)

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de verliezen voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen naar aanleiding van de Diaboloverbinding» (nr. 5-4701)

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

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het dalend aantal reizigers op het Diabolotraject leidt onvermijdelijk tot een tariefverhoging. Onlangs keurde de minister een prijsstijging goed van 4,44 naar 5,07 euro, dat is een toename met 14%. De privépartner Northern Diabolo heeft daar recht op wanneer het aantal reizigers systematisch afneemt.

Ik stelde over deze kwestie al eerder vragen, zowel schriftelijk als mondeling. In de antwoorden werd mijn argwaan over de overeenkomst steeds gesust. Op 28 augustus 2012 klonk het letterlijk: “Het tarief kan op vraag van de investeerders in beperkte mate herzien worden om de financiële haalbaarheid veilig te stellen over de looptijd van het PPS-contract.” Deze looptijd bedraagt 35 jaar.

Eerder steeg het tarief reeds van 2,1 naar 4,44 euro. In het totaal komt dat neer op een tariefverhoging met 152% sinds de start in 2012. Het einde lijkt echter niet in zicht te zijn. Als de trend zich doorzet, draait dit voor de staat uit op een financieel debacle. Het contract evolueert dan helemaal in het nadeel van de overheid, met mogelijk een gat van rond één miljard euro.

De minister heeft het contract natuurlijk ook maar geërfd. Toch heb ik voor hem volgende vragen.

Bevestigt de minister dat de toeslag voor reizigers op het Diabolotraject in nog geen twee jaar tijd met 152% is gestegen en dat een verdere terugloop van het publiek op deze verbinding kan leiden tot een financieel debacle voor de staat van één miljard euro? En dat allemaal omdat het contract, al dan niet onoordeelkundig, in het nadeel van de overheid werd opgemaakt en de privépartner voor zichzelf een waarborg heeft ingebouwd, op de kap van de belastingbetaler. Vraagt de minister zich af wie aansprakelijk is voor dit euvel?

Hoe zal de minister in het dossier verder concreet optreden om zowel nieuwe tariefverhogingen als het dreigend financieel onheil af te wenden? Kan de minister zijn geplande acties toelichten en motiveren?

Het gevolg van dit verhaal is het onderwerp van mijn tweede vraag om uitleg. De NMBS probeert de verliezen vanzelfsprekend te beperken. Het valt op dat de maatschappij

et se base sur une estimation. Elle ne sait pas du tout combien de voyageurs, pour éluder le supplément, achètent un billet pour une autre gare et se faufilent hors du train une fois arrivés à l'aéroport. C'est une lourde perte pour la SNCB. En désespoir de cause, elle songe à présent, pour remédier à la situation, à installer des portiques dans la gare de l'aéroport. Les voyageurs qui ne disposent pas du billet ad hoc ne pourraient pas pénétrer dans à l'aéroport et se verraient en outre infliger une amende.

Il est bien entendu difficilement acceptable que le trajet soit plus coûteux pour ceux qui se rendent à l'aéroport que pour les autres voyageurs alors que ces derniers descendent ou plusieurs arrêt(s) plus tard. La redevance Diabolo échappe à la logique de la SNCB, qui établit une liaison entre le tarif et la distance parcourue. Quant aux détenteurs d'un abonnement, ils paient pour un trajet et utilisent donc tous les arrêts comme bon leur semble. Ils peuvent donc, eux aussi, contourner la redevance.

Le ministre comprend-il que les voyageurs ont du mal à accepter la logique de la redevance Diabolo et que certains d'entre eux préfèrent acheter un autre billet et descendre du train plus tôt ? Sur quelles données la SNCB se base-t-elle pour évaluer la perte causée par le contournement de la redevance Diabolo ?

Quelles mesures concrètes la SNCB envisage-t-elle pour empêcher celui-ci ? Quels systèmes et méthodes seront-ils utilisés et à partir de quelles options ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *L'augmentation de la redevance Diabolo découle en effet du contrat de Partenariat Public-Privé (PPP) conclu entre Infrabel et Northern Diabolo, qui détermine l'augmentation de manière à équilibrer son analyse de rentabilisation, sur la base d'un examen actualisé des flux de passagers attendus. Selon Northern Diabolo, cette hausse de prix limitée ne nuit pas à l'attractivité du trajet ferroviaire vers l'aéroport. Cette évaluation repose aussi sur l'augmentation escomptée de l'offre ferroviaire vers l'aéroport, basée sur la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat, prévue en 2015, et sur la nécessaire amélioration du service en termes de ponctualité et de matériel roulant.*

L'augmentation de l'offre ferroviaire fera de plus en plus apparaître la ligne Diabolo comme une bonne alternative à la voiture. Les routes menant à l'aéroport sont en effet de plus en plus encombrées.

À l'origine, la mise en œuvre de la redevance était prévue en deux phases : tarif réduit de moitié, puis tarif complet à partir de juin 2012. Ajoutons-y l'indexation et l'augmentation exceptionnelle d'un demi-euro, le nombre de voyageurs étant moins élevé que selon les prévisions contractuelles.

J'ai insisté pour qu'une campagne de promotion et de communication soit menée, fin 2013, à l'aéroport même. Le meilleur moyen d'éviter de futures hausses de prix est de faire en sorte de respecter les conditions figurant dans le contrat

voor de Diaboloproblematiek niet over exacte cijfers beschikt, maar met een raming werkt. Ze weet echt niet hoeveel mensen er om de toeslag te ontduiken een kaartje kopen voor een ander station en in de luchthaven gewoon uit de trein glippen. Daardoor verliest de maatschappij erg veel geld. Enigszins desperaat mijmert de NMBS nu over een remediëring. Er wordt gedacht aan het plaatsen van "poorten" in het treinstation van de luchthaven. Reizigers zonder het juiste ticket zouden geen toegang krijgen tot de luchthaven en meteen ook een boete moeten betalen om alsnog binnen te kunnen.

Dat reizigers voor de luchthaven, die een of meer haltes eerder uitstappen dan andere reizigers, meer moeten betalen is natuurlijk moeilijk verkoopbaar. De Diabolotoeslag breekt namelijk met de NMBS-logica dat het tarief wordt bepaald door de afgelegde afstand. Hoe verder hoe duurder geldt dus niet voor de Diaboloverbinding. Hetzelfde geldt in overtreffende trap voor de abonnementhouders. Zij betalen gewoon voor een traject en mogen alle haltes op dat traject naar hartenlust gebruiken. Ook zij kunnen dus de toeslag omzeilen.

Begrijpt de minister dat reizigers moeite hebben met de logica van de Diabolotoeslag en dat sommigen dus een ander ticket kopen en gewoon eerder uitstappen, wat normaal, op andere lijnen, ook mag bij een ticket of abonnement? Op welke gegevens baseert de NMBS zich voor haar raming van het verlies door het ontduiken van de Diabolotoeslag?

Welke concrete maatregelen plant de NMBS om de ontduiking van de Diabolotoeslag tegen te gaan? Welke systemen en methodes zullen worden gebruikt en op basis van welke keuzes?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De verhoging van de Diabolotoeslag vloeit inderdaad voort uit het PPS-contract tussen Infrabel en Northern Diabolo. De stijging wordt door Northern Diabolo bepaald om zijn *business case* in evenwicht te brengen, op basis van een bijgewerkte analyse van de verwachte reizigersstromen. Volgens Northern Diabolo brengt de beperkte prijsverhoging de aantrekkelijkheid van het reizen naar de luchthaven met de trein niet in gevaar. Deze inschatting berust ook op de verwachte stijging van het treinaanbod naar de luchthaven, meer bepaald met de ingebruikname van de Schuman-Josaphattunnel, gepland in 2015, en ook op de noodzakelijke verbetering van de dienstverlening op het vlak van stiptheid en rollend materieel. Door het groter treinaanbod zal de Diaboloverbinding ook steeds meer naar voren komen als een goed alternatief voor de auto om naar de luchthaven te reizen. De wegen naar de luchthaven slibben immers steeds meer dicht.

Oorspronkelijk was er gepland om de toeslag in twee fasen uit te voeren, eerst tegen een gereduceerd tarief van 50% en dan volledig vanaf juni 2012. Daarbij komen nog de indexering en de uitzonderlijke verhoging met een halve euro, omdat het aantal reizigers lager lag dan de contractuele vooruitzichten.

Ik heb erop aangedrongen om eind 2013 een promotie- en communicatiecampagne in de luchthaven te voeren. De beste manier om prijsverhogingen in de toekomst te vermijden is ervoor te zorgen dat we binnen de voorwaarden voor het

de PPP.

En réponse à la seconde question, la SNCB indique qu'il est difficile de déterminer précisément le pourcentage de fraude et qu'elle prend des mesures pour lutter contre ce phénomène. Citons notamment des contrôles de billet supplémentaires par des équipes spécialisées, l'installation de distributeurs automatiques de billets dans la zone de retrait des bagages et le recours à des stewards. On envisage également l'installation de portiques d'accès dans la gare de l'aéroport.

Le supplément voyageur a été fixé en fonction, non de la distance parcourue, mais d'un plan financier qui doit permettre le remboursement en trente-cinq ans – la durée du PPP – de l'investissement consenti par le partenaire privé.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le ministre est, bien entendu, également confronté à ce problème. Je crains simplement que ce contrat n'occasionne encore de nombreuses difficultés. Je comprends parfaitement la logique de la redevance, qui est liée au remboursement du partenaire privé. Le voyageur n'accepte toutefois pas ce raisonnement. Une personne qui se rend d'Anvers à Bruxelles via l'aéroport réalise le même trajet, mais sans supplément. Les conflits persisteront, mais je suis conscient que nous ne résoudrons pas ce problème aujourd'hui.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les nouveaux horaires de la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-4813)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Afin de résoudre le problème manifestement ingérable des retards des trains, la SNCB a opté pour une solution lapidaire mais, selon elle, efficace. En prolongeant la durée des trajets, on supprimerait certains retards, parfois presque structurels. À l'avenir, les trains mettront dès lors dix minutes de plus en moyenne par trajet. Cela signifie que la durée des trajets est prolongée en moyenne de 3,3%.*

L'association de voyageurs TrainTramBus (TTB) déplore ce choix. Elle comprend par contre les mesures qui évaluent de manière plus réaliste la liaison nord-sud à Bruxelles. Cela ne signifie toutefois nullement, selon TTB, que les retards annoncés sont également nécessaires sur tous les autres trajets. L'association affirme que la SNCB ne donne aucune véritable réponse à la question fondamentale relative à la manière dont elle peut transporter davantage de voyageurs à davantage de moments. Ce problème ne peut se résoudre par un tour de passe-passe.

Comment le ministre réagit-il aux critiques de l'association de défense des intérêts des voyageurs, TrainTramBus, qui considère surtout le choix de la SNCB de prolonger en moyenne de 3,3% la durée des trajets, comme une mesure inefficace et souvent aussi inutile ?

Le ministre est-il d'accord avec TTB pour dire que la SNCB

treinaanbod blijven die opgenomen zijn in het PPS-contract.

Op de tweede vraag meldt de NMBS dat een exact percentage van reizigersfraude in de treinen moeilijk te berekenen is. De NMBS neemt maatregelen om deze fraude te counteren, zoals extra ticketcontroles door gespecialiseerde teams, negen nieuwe ticketautomaten in het station van de luchthaven, twee ticketautomaten aan de bagagebanden in de beveiligde zone van de luchthaven en het inzetten van stewards. Ook het plaatsen van toegangspoortjes in het luchthavenstation wordt onderzocht.

Het reizigerssupplement werd niet vastgesteld op basis van de gereden afstand, maar wel op basis van een financieel plan dat het mogelijk moet maken de investering door de privépartner terug te betalen in 35 jaar, de looptijd van de PPS.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ook de minister wordt natuurlijk gewoon met het probleem geconfronteerd. Ik vrees alleen dat deze overeenkomst ons nog veel problemen zal opleveren. Ik begrijp perfect de logica voor de toeslag, namelijk de terugbetaling van de privépartner. De reiziger vindt dat echter niet correct. Wie van Antwerpen naar Brussel rijdt via de luchthaven, gebruikt datzelfde traject, maar dan zonder toeslag. In de reizigerslogica mag men dan ook vroeger, dus in de luchthaven, afstappen. Dat zal conflicten blijven geven. Maar ik beseft dat we dat vandaag niet zullen oplossen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de nieuwe dienstregeling van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen» (nr. 5-4813)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Om het blijkbaar onbeheersbare probleem van de treinvertragingen op te lossen koos de NMBS voor een lapidaire, maar volgens het bedrijf ook werkzame oplossing. Door de reistijden te verlengen zou een aantal vertragingen – soms bijna structureel – worden weggewerkt. Om die reden zullen de treinen in de toekomst gemiddeld tien minuten langer over een rit doen. Dat betekent dat de duur van treinritten gemiddeld met 3,3% wordt verlengd.

De reizigersvereniging TrainTramBus, TTB, betreurt die keuze. De belangenvereniging heeft wel begrip voor de maatregelen die de Noord-Zuidverbinding in Brussel realistischer inschatten. Dat betekent volgens TTB echter geenszins dat de aangekondigde vertragingen ook op alle andere trajecten noodzakelijk zijn. De vereniging stelt dat de NMBS geen echt antwoord geeft op de kernvraag hoe ze meer reizigers op meer momenten kan vervoeren. Dat probleem wordt niet met een goocheltruc opgelost.

Hoe reageert de minister op de kritiek van de belangenvereniging TrainTramBus, die de keuze van de NMBS om de duur van de ritten met gemiddeld 3,3% te verlengen vooral ziet als een ondoelmatige en vaak ook onnodige maatregel?

Is de minister het met TTB eens dat de NMBS met het

se bat contre le problème fondamental d'un excès de voyageurs sur trop de trajets et que le choix d'une prolongation globale des durées des trajets n'apporte pas une vraie réponse à ce problème ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je me réfère à la réponse que j'ai donnée, le 18 février 2014, en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises de la Chambre, aux questions jointes de Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Steven Vandeput, Ann Vanheste, Bercy Slegers en Tanguy Veys concernant le projet de plan de transport de la SNCB.*

Le 20 février dernier, le conseil des ministres a demandé à la SNCB de revoir ce projet afin, entre autres, de respecter les conditions du contrat de gestion que l'entreprise a conclu avec l'État.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je ne trouve pas vraiment correct que le ministre renvoie à une réponse qu'il a donnée à la Chambre.*

Mme la présidente. – *Je propose que le ministre envoie à M. Anciaux la réponse qu'il a donnée à la Chambre.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «une dette supplémentaire récemment découverte à la Société nationale des chemins de fer belges» (n° 5-4848)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le nouveau patron des chemins de fer est sans doute soudainement confronté à une dette. Elle se serait accumulée depuis 2009 et s'élèverait actuellement à environ 225 millions. Le comité d'audit de la SNCB s'en occupe pour l'instant. La dette serait la conséquence de comptes embellis et notamment de la trop forte surestimation de crédits et de créances impayées.*

Le ministre confirme-t-il que la SNCB est tout à coup confrontée à une dette supplémentaire inattendue de 225 millions ? Confirme-t-il que cette dette s'est accumulée depuis 2009 et a été causée par l'embellissement des comptes lors duquel des amendes impayées, entre autres, ont été surestimées de manière irréaliste ?

Dans l'affirmative, quelles sont, selon le ministre, les causes de cette dette soudaine et néanmoins énorme ? Comment a-t-il été et est-il possible que ce trou important n'ait pas été repéré pendant des années ?

Qui en est responsable ? Comment le ministre continuera-t-il à suivre cette affaire ? Comment et quand s'attaquera-t-il aux responsables de ce problème plus que sensible ?

Quelles conséquences cette dette risque-t-elle d'avoir pour les finances, les investissements, le fonctionnement et les prévisions de la SNCB et des caisses de l'État belge ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes

fundamentele probleem kampt van een teveel aan reizigers op een teveel aan trajecten en dat de keuze van een globale verlenging van de reistijden hierop geen echt antwoord biedt?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Ik verwijs naar mijn antwoord op de samengevoegde vragen van Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Steven Vandeput, Ann Vanheste, Bercy Slegers en Tanguy Veys over het ontwerp van vervoersplan van de NMBS in de commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van 18 februari 2014.

De Ministerraad heeft op 20 februari jongstleden beslist om de NMBS te vragen dat ontwerp te herzien teneinde, onder meer, de voorwaarden te respecteren van het beheerscontract die het bedrijf met de staat heeft gesloten.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik vind het niet echt correct dat de minister verwijst naar een antwoord dat hij in de Kamer heeft gegeven.

De voorzitter. – Ik stel voor dat de minister het antwoord dat hij in de Kamer gegeven heeft, aan de heer Anciaux stuurt.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «een recent ontdekte extra schuld bij de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen» (nr. 5-4848)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Blijkbaar wordt de nieuwe spoorbaas plots geconfronteerd met een schuld. Die zou gecumuleerd zijn sinds 2009 en nu zo'n 225 miljoen bedragen. Het NMBS-auditcomité houdt zich momenteel hiermee bezig. De schuld zou het gevolg zijn van boekhoudkundige opsmuk, onder andere het veel te hoog inschatten van tegoeden en achterstallige vorderingen.

Bevestigt de minister dat de NMBS zich plots geconfronteerd ziet met een onverwachte extra schuld van 225 miljoen euro? Bevestigt hij dat deze schuld sinds 2009 cumuleerde en veroorzaakt werd door het opsmukken van de begroting, waarbij onder andere achterstallige vorderingen irrealistisch hoog werden ingeschat?

Zo ja, waar vindt de minister de oorzaken van deze plotse maar toch enorme schuldenberg? Hoe kon en kan het dat zo'n omvangrijke put jarenlang uit het zicht bleef?

Wie draagt hiervoor de verantwoordelijkheid? Hoe zal de minister deze zaak verder volgen? Hoe en wanneer zal hij de veroorzakers van dit meer dan pijnlijk euvel aanpakken?

Welke gevolgen dreigen er voor de financiën, de investeringen, de werking en de prognoses van de NMBS en de Belgische staatskas?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast

Villes. – *Ma réponse est celle que j'ai donnée à la Chambre le 27 février à la question de M. le député Veys.*

Les documents qui ont été soumis le vendredi 21 février au comité d'audit de la SNCB comparent l'évolution réelle des dettes financières de la SNCB à l'estimation de la dette, comme il ressort des tableaux relatifs aux perspectives en termes de flux de trésorerie qui ont été établis par la suite sur la base des chiffres publiés par la SNCB. Le cashflow statement n'a pas été contrôlé par le collège des commissaires.

Il en ressort une différence de 225 millions. Une part importante de cette différence s'explique par la méthode comptable du Passengers Irregularities Management. On ne sait pas encore ce qu'il en est pour 102 millions.

Le comité d'audit a demandé au collège des commissaires d'examiner cette problématique de manière à ce que toute la clarté soit faite sur le montant pour lequel aucune explication n'est donnée.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je me réjouis qu'on continue à examiner cette question. J'espère que le prochain ministre des entreprises publiques aura la possibilité d'intervenir lui-même. Aujourd'hui, pour répondre aux questions parlementaires, le ministre doit compter sur les informations que lui transmettent les entreprises publiques. Je trouverais cela particulièrement frustrant.*

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'application de la législation sur l'emploi des langues par les facteurs et les connaissances linguistiques des facteurs du Brabant flamand» (n° 5-4714)

M. Bart Laeremans (VB). – *Il arrive régulièrement que des particuliers qui habitent dans un territoire unilingue néerlandais, dans les communes sans facilités linguistiques, utilisent des noms de rue en français alors même qu'il existe, cela va de soi, une dénomination néerlandaise pour ces rues.*

Encore récemment il était de règle que l'on renvoie systématiquement ces courriers à l'expéditeur pour cause d'erreur dans l'adresse. Aujourd'hui, on connaît des cas de facteurs qui se sont fait taper sur les doigts ou se sont même vu infliger une mesure disciplinaire pour l'avoir fait. Pourtant ils ne faisaient que respecter la législation sur l'emploi des langues dans l'administration.

Dans l'arrondissement de Hal-Vilvorde, des personnes allophones sont souvent affectées à la distribution du courrier alors qu'elles ne connaissent que peu ou pas du tout le néerlandais et ne sont donc pas en mesure d'avoir une conversation élémentaire avec les habitants. Dans certaines communes flamandes des réunions du personnel se tiennent partiellement ou complètement en français à cause du nombre élevé d'allophones parmi le personnel chargé de la

met Grote Steden. – Mij antwoord komt overeen met het antwoord dat ik op 27 februari in de Kamer gegeven heb op een vraag van volksvertegenwoordiger Veys.

De documenten die op vrijdag 21 februari aan het auditcomité van de NMBS werden voorgelegd, vergelijken de werkelijke evolutie van de financiële schulden van de NMBS met de raming van de schuld, zoals gebleken uit de opstelling van de tabellen "kasstroomvooruitzichten" die achteraf werden opgesteld op basis van de cijfers gepubliceerd door de NMBS. Het cashflow statement werd niet door het college van commissarissen gecontroleerd.

Er blijkt een verschil te bestaan van 225 miljoen euro. Een aanzienlijk deel van dit verschil wordt verklaard door de boekhoudmethode van *Passengers Irregularities Management*. Over 102 miljoen euro blijft er nog onduidelijkheid.

Het auditcomité heeft het college van commissarissen gevraagd deze problematiek te onderzoeken, zodat er volledige duidelijkheid komt over het bedrag waarvoor geen verklaring wordt gegeven.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik ben blij dat deze kwestie verder wordt uitgeklaard. Ik hoop dat de volgende minister van overheidsbedrijven de mogelijkheid zal hebben om zelf in te grijpen. Nu moet de minister voor het beantwoorden parlementaire vragen afgaan op wat de overheidsbedrijven hem doorgeven. Ik zou dat bijzonder frustrerend vinden.

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de naleving van de taalwetgeving door postbodes en de taalkennis van postbodes in Vlaams-Brabant» (nr. 5-4714)

De heer Bart Laeremans (VB). – Het komt geregeld voor dat particulieren in eentalig Nederlands gebied, in gemeenten zonder taalfaciliteiten, een Franstalige straatnaam hanteren terwijl er vanzelfsprekend enkel een Nederlandstalige benaming voor deze straten bestaat.

Tot voor kort was het een vaste regel dat zulke brieven systematisch werden teruggestuurd naar de afzender wegens onjuist adres. Vandaag zijn er gevallen bekend van postbodes die hiervoor op de vingers getikt worden of zelfs een tuchtstraf opgelegd krijgen. Nochtans doen zij niets anders dan correct de bestuurstaalwetgeving naleven.

Wij maken het in Halle-Vilvoorde ook steeds vaker mee dat anderstalige postuitreikers aan het werk worden gezet die nauwelijks of in het geheel geen Nederlands kennen en daardoor niet in staat zijn om een elementair gesprek te voeren met de inwoners. In sommige Vlaamse gemeenten worden personeelsvergaderingen zelfs gedeeltelijk of apart in het Frans gehouden wegens het hoog aantal anderstalige postuitreikers.

Kan de minister meedelen of postbodes verplicht kunnen

distribution du courrier.

Le ministre peut-il dire si les facteurs peuvent être obligés de délivrer des envois postaux à des adresses inexistantes, à savoir des adresses avec un nom de rue traduit en français sans mention en néerlandais ? Voici quelques exemples : Place communale, Chaussée de Bruxelles, Rue de l'Église, Avenue du Carillon. Si oui, est-ce aussi la pratique normale dans la partie francophone du pays ?

Le ministre confirme-t-il qu'on engage encore toujours des postiers allophones dans le Brabant flamand ? Combien l'ont-ils été durant l'an dernier ? Que fait-on pour attirer du personnel néerlandophone ?

De quelle façon, le personnel allophone est-il incité à maîtriser le néerlandais ? Dans quelle mesure est-ce suivi et remplace-t-on les personnes qui n'arrivent pas à communiquer convenablement en néerlandais ?

Le ministre sait-il que, dans des communes du Brabant flamand, il se tient des réunions du personnel complètement ou partiellement en français ? Trouve-t-il cela acceptable ? Que fera-t-il pour y mettre un terme ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La législation sur l'emploi des langues en matière administrative s'applique dans les entreprises publiques. Bpost m'assure que tous les efforts nécessaires sont faits pour respecter la législation linguistique.*

La tâche principale de bpost et des facteurs est de déposer le courrier à l'adresse exacte. Il est dès lors important que l'adresse soit correctement rédigée : le bon nom de rue officiel, le bon numéro de maison et le code postal. À l'exception de la région bilingue de Bruxelles-Capitale et des communes à facilités, c'est le nom de la rue dans la langue de la région qui doit être utilisé. En principe, le courrier peut être renvoyé à l'expéditeur s'il a utilisé un nom de rue traduit.

En même temps, bpost travaille sur un marché libéralisé, où l'entreprise se trouve en concurrence avec d'autres opérateurs. Il est dès lors absolument indispensable que bpost vise à offrir un service de haute qualité et convivial. C'est l'intérêt de chacun qu'il y ait le moins possible de courrier renvoyé à l'expéditeur. Il n'est donc pas exclu que, même si un nom de rue traduit a été utilisé, le courrier soit néanmoins délivré. En tout cas, dans les communes autres que les communes bilingues ou à facilités, il n'y a aucune obligation de connaître ou de traduire le nom des rues dans une autre langue. Bpost applique cette règle dans l'ensemble du pays.

Des facteurs on attend qu'ils parlent la langue de l'endroit où ils doivent apporter le courrier. C'est pris en compte lors de l'engagement en examinant les attestations présentées. Les tests de recrutement se déroulent également dans la langue ou les langues du candidat. Il va de soi également que l'information sur les vacances d'emplois à bpost sont diffusées dans la langue de la région, que ce soient des prospectus ou des affiches déposées dans les bureaux d'intérim, les bourses à l'emploi ou les sessions d'information. Le recrutement est plus difficile dans le Brabant flamand. Comme il faut assurer la continuité du service, il peut arriver que l'entreprise bpost soit forcée

worden om poststukken uit te reiken op onbestaande adressen, met name op adressen met een in het Frans vertaalde straatnaam zonder de Nederlandstalige vermelding? Een paar voorbeelden: *Place communale, Chaussée de Bruxelles, Rue de l'église, Avenue du carillon*? Zo ja, is dat ook de gangbare praktijk in het Franstalig landsgedeelte?

Bevestigt de minister dat er nog steeds anderstalige postuitreikers worden aangeworven in Vlaams-Brabant? Om hoeveel gevallen ging het tijdens het afgelopen jaar? Wat wordt gedaan om Nederlandstalig personeel aan te trekken?

Op welke wijze worden anderstalige personeelsleden aangezet om het Nederlands grondig onder de knie te krijgen? In welke mate wordt dit opgevolgd en worden personeelsleden die er niet in slagen behoorlijk in het Nederlands te communiceren, vervangen?

Heeft de minister weet van personeelsvergaderingen in Vlaams-Brabantse gemeenten die gedeeltelijk in het Frans worden gehouden? Is dat volgens hem aanvaardbaar? Welk initiatief zal hij nemen om dat tegen te gaan?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De wetgeving op het gebruik van de talen in bestuurszaken is van toepassing op de overheidsbedrijven. Bpost verzekert mij dat het alle nodige inspanningen doet om de taalwetgeving na te leven.

De kerntaak van bpost en van de postbodes is de briefwisseling op het juiste adres uitreiken. Daarbij is het belangrijk dat het adres correct wordt weergegeven: de juiste officiële straatnaam, het correcte huisnummer en de postcode. Behalve in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad en de faciliteitengemeenten moet dus de naam van de straat in de taal van het taalgebied worden gebruikt. In principe kan de zending worden teruggestuurd indien een vertaalde straatnaam wordt gebruikt.

Tegelijkertijd werkt bpost in een volledig opengestelde markt, in concurrentie met andere operatoren. Het is dus een absolute noodzaak dat bpost streeft naar een hoge kwaliteit en klantvriendelijkheid. Het is in ieders belang dat er zo weinig mogelijk zendingen worden teruggestuurd. Het is dus niet uitgesloten dat, zelfs indien een vertaalde straatnaam werd gebruikt, de zending toch wordt uitgereikt. In ieder geval is er geen verplichting om in gemeenten, andere dan de tweetalige of de faciliteitengemeenten de straatnaam in de andere taal te kennen of te vertalen. Bpost hanteert deze werkwijze in heel het land.

Van uitreikers wordt verwacht dat zij de taal spreken van de plaats waar moet worden uitgereikt. Dit wordt bij de aanwerving nagekeken aan de hand van de voorgelegde getuigschriften. Ook de testen die bij de sollicitatie worden afgenomen, gebeuren in de desbetreffende taal of talen. Vanzelfsprekend is ook de informatie die verspreid wordt over vacatures bij bpost – flyers en affiches in interimkantoren, jobbeurzen en infosessies – in de taal van het gebied. In Vlaams-Brabant verlopen de aanwervingen moeilijker omwille van de vele alternatieven die er voorhanden zijn. Omdat ook de continuïteit van de dienstverlening moet worden gegarandeerd, kan het gebeuren

d'embaucher des personnes qui n'ont qu'une connaissance élémentaire du néerlandais. On leur signale la formation en langue offerte par le centre de formation de bpost et ils sont encouragés à suivre une formation de ce type. Sur un total de 1500 collaborateurs qui sont chargés de la distribution du courrier dans le Brabant flamand, cela ne concerne qu'une trentaine de membres du personnel.

Bpost m'informe que les réunions du personnel dans les communes du Brabant flamand se déroulent en néerlandais et qu'aucune réunion du personnel ne se tient en français. Dans des cas particuliers, il peut se produire que des explications supplémentaires soient données en français au personnel concerné, par exemple lorsqu'un nouvel aspect du service doit être appris ou être rappelé. Ces explications supplémentaires se donnent dans l'intérêt du service et évidemment aussi dans l'intérêt du membre du personnel.

M. Bart Laeremans (VB). – *Je remercie le ministre pour sa réponse mais elle ne correspond pas totalement à la pratique. Je dispose d'informations concrètes sur un facteur qui a été sanctionné pour n'avoir pas voulu ou pu délivrer un courrier postal adressé dans l'autre langue dans une commune néerlandophone. La réponse du ministre me rassure plus ou moins mais je la relirai avec attention.*

Dans certaines communes du Brabant flamand, il y a en effet de très nombreux facteurs qui n'ont pas même une connaissance élémentaire du néerlandais. Le ministre dit que bpost attire leur attention sur les formations linguistiques. C'est trop peu. On attend qu'ils sachent parler la langue. Lorsque ce n'est pas le cas, ils ne peuvent être pris en service. S'ils veulent rester en service, ils doivent au moins suivre des cours et apporter des preuves de leur connaissance du néerlandais.

Le laxisme actuel est inacceptable. Bpost doit vraiment se mettre à la recherche de candidats membres du personnel qui peuvent déjà prouver leur connaissance du néerlandais.

Je remercie le ministre pour sa réponse sur les réunions du personnel que je transmettrai aux intéressés qui m'avaient signalé qu'une réunion s'était tenue en deux parties : une première en néerlandais, une seconde en français. Cela ne peut se produire et nous allons surveiller cela de près.

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les banderoles en français de la SNCB dans la gare de Vilvorde» (n° 5-4822)

M. Bart Laeremans (VB). – *bpost mais aussi la SNCB respectent de manière très curieuse la législation sur l'emploi des langues.*

Dans la salle des guichets de la gare de Vilvorde, la SNCB a récemment renouvelé quatre grandes banderoles. Deux d'entre elles sont francophones des deux côtés, les deux

dat bpost genoodzaakt is mensen tewerk te stellen die slechts een elementaire kennis van het Nederlands hebben. Zij worden gewezen op de taalopleiding die het opleidingscentrum van bpost aanbiedt en gemotiveerd om een dergelijke opleiding te volgen. Op een totaal van ruim 1500 medewerkers die bij de uitreiking in Vlaams-Brabant zijn betrokken, gaat het over een dertigtal personeelsleden.

Bpost meldt mij dat de personeelsvergaderingen in Vlaams-Brabantse gemeenten in het Nederlands verlopen en dat er geen personeelsvergaderingen in het Frans worden gehouden. In specifieke gevallen kan het wel gebeuren dat extra uitleg in het Frans wordt gegeven aan de betrokken personeelsleden, bijvoorbeeld wanneer een nieuw aspect van de dienstverlening moet worden aangeleerd of in herinnering worden gebracht, of bij een personeelsaangelegenheid. Die extra toelichting gebeurt in het belang van de dienstverlening en uiteraard ook in het belang van het personeelslid.

De heer Bart Laeremans (VB). – Ik dank de minister voor het antwoord, maar het is gedeeltelijk in tegenspraak met de praktijk. Ik beschik over concrete informatie over een postuitreiker die een sanctie kreeg omdat hij anderstalige briefwisseling in een Nederlandstalige gemeente niet wilde of kon bestellen. Het antwoord van de minister stelt me min of meer gerust, maar ik zal het toch nog eens aandachtig nalezen.

In bepaalde Vlaams-Brabantse gemeenten zijn er inderdaad heel wat anderstalige postbodes die niet eens een elementaire kennis van het Nederlands hebben. De minister zegt dat bpost de postbodes wijst op de taalopleidingen. Dat is te zwak. Er wordt verwacht dat ze de taal kunnen spreken. Als dit niet het geval is, hadden ze eigenlijk niet in dienst mogen worden genomen. Als ze dan toch in dienst willen blijven, moeten ze ten minste die cursussen volgen en het bewijs leveren van de kennis van het Nederlands.

De laksheid die er momenteel bestaat is onaanvaardbaar. bpost moet echt personeelsleden zoeken die vooraf het bewijs hebben geleverd van de kennis van het Nederlands.

Ik dank de minister voor het antwoord betreffende de personeelsvergaderingen, dat ik zal bezorgen aan de betrokkenen die mij signaleerden dat er eerst een Nederlandstalige en nadien een Franstalige personeelsvergadering wordt gehouden. Dat kan niet en we zullen daar nauwlettend op toezien.

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de Franstalige spandoeken van de NMBS in het station van Vilvoorde» (nr. 5-4822)

De heer Bart Laeremans (VB). – Niet alleen bpost, maar ook de NMBS gaat op zeer eigenaardige wijze met de taalwetgeving om.

In de lokettenzaal van het station van Vilvoorde heeft de NMBS onlangs vier grote spandoeken vernieuwd. Twee van die spandoeken zijn nu aan weerskanten Franstalig, twee

autres sont bilingues. Six des huit messages sont donc en français. Il s'agit notamment des slogans publicitaires de la SNCB « Basculez dans la détente », « La vie entre en gare » et « Changez d'horizon ».

C'est bien entendu inacceptable dans un bâtiment public d'une commune unilingue néerlandophone. Il s'agit en outre d'une caricature flagrante de la législation sur l'emploi des langues. On ne sait pas s'il s'agit d'une erreur des collaborateurs de la SNCB ou d'une société sous-traitante, ou d'une politique consciente de la SNCB visant à considérer le Brabant flamand comme bilingue.

La SNCB diffuse-t-elle également dans d'autres gares de Flandre des messages francophones ?

Le ministre est-il d'accord pour dire que la législation sur l'emploi des langues doit être respectée ? Quelles instructions sont-elles ou ont-elles été données pour remplacer les banderoles ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La SNCB me communique qu'elle applique correctement la législation linguistique ; celle-ci n'est volontairement enfreinte dans aucune de ses gares.*

L'incident évoqué par M. Laeremans est la conséquence d'une erreur humaine commise par des collaborateurs d'un partenaire de la SNCB. Le jour même, un agent de la SNCB a signalé cette erreur au partenaire, qui a immédiatement remplacé les banderoles en cause par leurs versions néerlandaises.

Pour éviter que de telles erreurs se reproduisent, la SNCB a explicitement demandé audit partenaire de toujours faire contrôler par ses collaborateurs que les banderoles déployées contiennent bien le message adéquat dans la langue indiquée.

M. Bart Laeremans (VB). – *Il s'agit donc d'une erreur ou d'un malentendu de la part d'agents d'un partenaire de la SNCB. Nous avons signalé le problème à Vilvorde même, au chef de gare, qui l'a vraisemblablement relayé à ses supérieurs.*

Je voudrais surtout que cela ne se reproduise plus. Je me réjouis que le ministre ait indiqué dans sa réponse que la SNCB a donné des instructions précises à ses partenaires.

(La séance est levée à 11 h.)

Requalification en question écrite

- Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le projet pilote consistant à faire appel aux facteurs pour surveiller les personnes âgées isolées » (n° 5-4700) (QE 5-11246)
- Demande d'explications de Mme Cindy Franssen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le stationnement payant sur les parkings des gares » (n° 5-4729) (QE 5-11247)

spandoeken zijn tweetalig. Zes van de acht boodschappen zijn dus Franstalig. Ze bevatten onder meer de NMBS-promotieslogans “Basculez dans la détente”, “La vie entre en gare” en “Changez d'horizon”.

Dat is uiteraard onaanvaardbaar in een overheidsgebouw in een eentalig Nederlandstalige gemeente. Bovendien gaat het om een flagrante aanfluiting van de taalwetgeving. Het is niet duidelijk of het hier om een vergissing van medewerkers van de NMBS of van een ingehuurde firma gaat, dan wel of het een bewuste politiek van de NMBS is om delen van Vlaams-Brabant als tweetalig te beschouwen.

Verspreidt de NMBS ook in andere stations in Vlaanderen Franstalige promotieboodschappen?

Gaat de minister ermee akkoord dat de taalwetgeving moet worden nageleefd? Welke instructies worden of werden gegeven om de spandoeken te vervangen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS meldt me dat ze de taalwetgeving correct toepast. Er zijn dus geen stations waar opzettelijk van de taalwetgeving wordt afgeweken.

Het voorval waarnaar de heer Laeremans verwijst, is te wijten aan een menselijke fout door medewerkers van een partner van de NMBS. Een medewerker van de NMBS heeft de fout de dag zelf nog aan de betrokken partner gemeld. Die heeft nog vóór het einde van diezelfde dag de spandoeken door correcte Nederlandstalige spandoeken vervangen.

Om een herhaling van dergelijke fouten te voorkomen heeft de NMBS aan de betrokken partner uitdrukkelijk gevraagd dat zijn medewerkers bij het aanbrengen of vervangen van spandoeken steeds zouden controleren dat wel degelijk de spandoeken met de juiste boodschap en in de juiste taal worden aangebracht.

De heer Bart Laeremans (VB). – Het gaat dus inderdaad om een fout of een misverstand van medewerkers van een partner van de NMBS. Wij hebben het probleem in Vilvoorde zelf aan de stationschef gemeld. Waarschijnlijk heeft die het aan zijn oversten gemeld.

Het gaat er mij vooral om dat dit in de toekomst niet meer gebeurt. Ik ben blij dat de minister in zijn antwoord zegt dat de NMBS duidelijke instructies aan zijn partners heeft gegeven.

(De vergadering wordt gesloten om 11 uur.)

Herkwalificatie als schriftelijke vraag

- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het proefproject om postbodes in te schakelen voor de monitoring van alleenwonende senioren” (nr. 5-4700) (SV 5-11246)
- Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het betalend parkeren op stationsparkings” (nr. 5-4729) (SV 5-11247)