

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2013-2014**



**5-275COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mercredi 22 janvier 2014**

**Séance du matin**

**Annales**

**Handelingen**

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

**Woensdag 22 januari 2014**

**Ochtendvergadering**

**5-275COM**

**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](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://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](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire**

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les deux trains qui rouleront à vide entre Luxembourg et Arlon» (n° 5-4317).....	4
Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'état de la gare ferroviaire de Vilvorde» (n° 5-4646) .....	5
Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'offre de Belgacom» (n° 5-3722).....	7
Demande d'explications de M. Johan Verstreken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la politique de la Société nationale des chemins de fer belges envers les personnes handicapées» (n° 5-4495) .....	8
Requalification en question écrite avec remise de la réponse .....	10

**Inhoudsopgave**

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de twee leeg rijdende treinen tussen Luxemburg en Aarlen» (nr. 5-4317).....	4
Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de staat van het treinstation van Vilvoorde» (nr. 5-4646) .....	5
Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het aanbod van Belgacom» (nr. 5-3722).....	7
Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «het beleid van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten aanzien van personen met een beperking» (nr. 5-4495).....	8
Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord.....	10

**Présidence de Mme Fauzaya Talhaoui***(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les deux trains qui rouleront à vide entre Luxembourg et Arlon» (n° 5-4317)**

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – Avant décembre 2013, les trains du soir 2118 et 2119 qui assuraient la ligne Bruxelles-Luxembourg entraient en Belgique par la gare d'Arlon avec les passagers et le personnel de bord d'autres trains, à savoir les 5641 et 5642.

Depuis le 16 décembre 2013, les trains 2118 et 2119 assurent toujours la liaison Bruxelles-Luxembourg mais entrent à vide à Arlon, aux mêmes heures que les trains supprimés, les 5641 et 5642, et avec le personnel de bord mais sans aucun passager. Il n'y a dès lors plus de train pour les voyageurs entre Luxembourg et Arlon entre 21 h 20 et 23 h 50.

J'admets que des mesures d'économie sont nécessaires en cette période de crise, mais supprimer des trains et les faire rouler à vide me semble étrange.

Comment expliquer cette politique de suppression de train et la décision de les faire rouler à vide ?

Pourriez-vous me communiquer l'économie engendrée par cette mesure qui consiste à faire rouler un train avec du personnel accompagnant mais sans voyageurs ?

**M. Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Comme mon prédécesseur l'a expliqué lors de la commission Infrastructure du 22 mai 2012, le conseil d'administration de la SNCB a décidé le 18 octobre 2011 de supprimer 193 trains. La décision de suppression s'est faite sur la base de trois critères : ces trains transportaient moins de 40 voyageurs, ils ne couvraient pas leurs coûts énergétiques et ils n'étaient pas repris dans le contrat de gestion liant la SNCB à l'État. Toutefois, 23 trains transfrontaliers circulant sur le réseau devaient faire l'objet d'une négociation avec les partenaires internationaux. Dans le cas qui nous préoccupe, il s'agit des CFL.

C'est ainsi que les trains 5641 et 5642, circulant de Luxembourg à Arlon, qui répondent aux trois critères précités et qui devaient être supprimés en décembre 2012 l'ont été le 16 décembre 2013.

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – Ces trains retournent de toute façon vers Arlon. Dès lors, pourquoi ne pas permettre à des personnes de les utiliser, même s'il n'y en a que 40 ; elles paient quand même leur trajet. Le personnel d'accompagnement est présent, mais on refuse que des voyageurs montent à bord. La logique m'échappe.

**M. Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Je dois vous avouer qu'elle m'échappe aussi.

**Voorzitter: mevrouw Fauzaya Talhaoui***(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de twee leeg rijdende treinen tussen Luxemburg en Aarlen» (nr. 5-4317)**

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – Vóór december 2013 reden de avondtreinen 2118 en 2119 die de verbinding Brussel-Luxemburg verzekerden, België binnen langs Aarlen met reizigers en boordpersoneel van andere treinen, namelijk de 5641 en 5642.

Sinds 16 december 2013 verzekerden de treinen 2118 en 2119 nog steeds de verbinding Brussel-Luxemburg, maar ze rijden Aarlen leeg binnen rond dezelfde tijd als de afgeschafte treinen 5641 en 5642 die uitsluitend boordpersoneel en geen reizigers meer vervoeren. Bijgevolg is er voor reizigers tussen Luxemburg en Aarlen tussen 21.20 uur en 23.50 uur geen trein meer.

*Ik geef toe dat in tijden van crisis besparingen nodig zijn, maar treinen afschaffen om ze leeg te laten rijden lijkt me toch vreemd.*

*Hoe verklaart de minister de beslissing om treinen af te schaffen en leeg te laten rijden?*

*Kan hij meedelen welke besparing het oplevert een trein te laten rijden met boordpersoneel, maar zonder reizigers?*

**De heer Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Zoals mijn voorganger heeft uitgelegd in de commissie voor de Infrastructuur van 22 mei 2012, heeft de raad van bestuur van de NMBS op 18 oktober 2011 beslist om 193 treinen af te schaffen. De beslissing was gebaseerd op drie criteria: treinen met minder dan 40 reizigers, treinen die hun kosten voor energieverbruik niet opbrengen en treinen die niet zijn opgenomen in het beheerscontract tussen de NMBS en de staat. Over 23 grensoverschrijdende treinen moest echter worden onderhandeld met onze internationale partners. In voorkomend geval gaat het om de CFL-treinen.

Zodoende werden de treinen 5641 en 5642 tussen Luxemburg en Aarlen die aan de drie genoemde criteria voldoen en dus moesten worden afgeschafte in december 2012, daadwerkelijk afgeschafte op 16 december 2013.

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – Die treinen rijden hoe dan ook terug naar Aarlen. Waarom zou men dan geen reizigers toelaten, ook al zijn ze met minder dan 40? Ze betalen toch voor dat traject! Er zijn treinbegeleiders op de trein, maar ze weigeren reizigers te laten opstappen. De logica ontsnapt me.

**De heer Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Ik moet toegeven dat hij me ook ontsnapt.

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – Je vous remercie de le reconnaître, Monsieur le ministre, et j'espère que vous aurez à cœur de faire quelque chose pour remédier à cette situation.

**Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «l'état de la gare ferroviaire de Vilvorde» (n° 5-4646)**

**M. Bart Laeremans (VB).** – *Le 5 mars 2013, nous avons déjà interrogé le ministre sur l'état pitoyable et même effrayant de la gare ferroviaire de Vilvorde et plus précisément sur l'état des quais. Le ministre répondit que sur la base d'une série de nouveaux éléments, une nouvelle demande de permis de bâtir serait introduite. Il n'y serait, il est vrai, pas encore tenu compte de la future liaison par tram sous les voies. Selon cette réponse, les travaux pouvaient commencer à la fin de 2013.*

*Nous voilà en 2014, mais des travaux aucune nouvelle, au contraire. Mais on apprend que l'on aurait l'intention d'accélérer les choses. Dans la presse du 7 janvier, nous lisons que les travaux commenceraient à la mi-2014. Cela suscite des questions sur la possibilité de respecter ce délai. Plus tôt les travaux commencent, au mieux c'est. La situation est en effet très grave et cela fait trop longtemps qu'on s'enlise.*

*Le ministre peut-il dire pourquoi en fin de compte on n'a pas commencé les travaux en 2013 comme il l'avait annoncé ? Quels ont été les obstacles ? Le dossier des travaux est-il enfin prêt.*

*Quand et auprès de quelles instances, le permis de bâtir a-t-il été ou est-il introduit ? Combien de temps prend l'octroi du permis ? Sur quoi se base-t-on pour dire que le permis sera délivré durant le premier semestre de 2014 ? Quand les choses se concrétiseront-elles ?*

*Est-on vraiment prêt à commencer les travaux à la mi-2014 ? Tous les budgets sont-ils disponibles ? A-t-on déjà désigné les entrepreneurs ? Quels sont les travaux prévus pour cette année et ceux prévus pour l'an prochain ? Quelle est la date envisagée pour la fin des travaux ? Pourquoi ces travaux doivent-ils durer cinq à six ans ? C'est tout de même très long pour une gare qui n'est pas des plus grandes.*

*En outre, on ne tient toujours pas compte du projet de liaison par tram prévue par de De Lijn sous les voies de chemins de fer. De quelle manière évitera-t-on que les nouveaux travaux soient à recommencer après la nouvelle percée ? En d'autres mots, comment prend-on ce projet en compte dès maintenant ? Où en sont les négociations avec De Lijn ? Des plans sont-ils déjà disponibles ? Où peut-on les consulter ? Où pourra-t-on passer du train vers le tramway ?*

*Quels seront les conséquences concrètes pour la gare de Vilvorde de la percée des voies de tram sous la gare ? Y aura-t-il une sorte de station souterraine et où sera-t-elle implantée ? Envisage-t-on aussi une station souterraine d'autobus ? Si oui, où ? Qui financera ces infrastructures ? Quelle proportion du coût de ces travaux sera-t-elle imputée*

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – *Ik dank de minister dat hij dat toegeeft en hoop dat hij zich van harte zal inzetten om de situatie te verhelpen*

**Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de staat van het treinstation van Vilvoorde» (nr. 5-4646)**

**De heer Bart Laeremans (VB).** – Op 5 maart 2013 hebben we de minister reeds uitgebreid ondervraagd over de deerniswekkende, zelfs ronduit verschrikkelijke toestand van het treinstation van Vilvoorde, meer bepaald van de perrons. De minister antwoordde toen dat op basis van een reeks nieuwe elementen een nieuwe bouwvergunning zou worden ingediend. Daarbij zou weliswaar nog geen rekening gehouden worden met de toekomstige tramverbinding onder de sporen. Volgens dat antwoord zouden de werken eind 2013 kunnen starten.

Het is ondertussen begin 2014, maar van de werken is nog niet veel te merken, wel integendeel. Toch stelt men dat de intentie er zou zijn om een en ander versneld te realiseren. In de kranten van 7 januari lezen we dat de werken medio 2014 zouden kunnen aanvangen. Dat roept vragen op over de haalbaarheid van die datum. Hoe sneller echter de werken worden gestart, hoe beter. De situatie is immers te erg en is te lang blijven aanmodderen.

Kan de minister meedelen waarom het uiteindelijk in 2013 niet mogelijk was om, zoals hij had aangekondigd, met de werken te starten? Welke obstakels waren er? Is het bouwdoossier nu eindelijk rond?

Wanneer en bij welke instantie werd of wordt de bouwvergunning ingediend? Hoeveel tijd heeft men om de bouwvergunning toe te kennen? Waarop baseert men zich om te stellen dat de vergunning in het voorjaar van 2014 verwacht wordt? Wanneer is dit concreet?

Is men inderdaad klaar om medio 2014 met de werken te starten? Zijn alle budgetten voorhanden? Werden reeds aannemers gevonden? Welke werken zouden dit jaar worden uitgevoerd en welke werken de volgende jaren? Wat is de geplande einddatum? Waarom moeten deze werken vijf tot zes jaar duren? Dat is toch wel veel voor een niet al te groot station.

Bovendien wordt nog geen rekening gehouden met de geplande tramverbinding van De Lijn onder de sporen. Op welke wijze wordt voorkomen dat de nieuwe werken moeten worden overgedaan na deze doorsteek? Op welke wijze wordt met andere woorden daarmee nu reeds rekening gehouden? Waar staan de onderhandelingen met De Lijn op dit vlak? Zijn hiervan reeds plannen voorhanden? Waar kunnen die worden ingekeken? Waar kan worden overgestapt van de trein op de tram.

Wat zullen de concrete gevolgen zijn voor het station van Vilvoorde, wanneer er een tramverbinding onder het station wordt doorgetrokken? Wordt er dan een soort ondergrondse halteplaats aangelegd en waar? Wordt ook een ondergronds

*respectivement à De Lijn et à Infrabel ? Quand ces travaux devraient-ils commencer ?*

**M. Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Infrabel m'a fait savoir que le début des travaux était retardé. Il fallait aussi adapter le dossier de construction, et donc introduire une nouvelle demande de permis. Infrabel signale que la demande de permis de bâtir a été introduite le 16 octobre auprès de Ruimte Vlaanderen à Louvain. Compte tenu des délais légaux et usuels, on peut attendre la délivrance du permis dans le courant du mois de mars 2014.*

*La procédure d'attribution des marchés de travaux est en cours et l'on attend les offres avant la fin du mois de janvier. Il y aura ensuite la décision d'adjudication en tenant compte des délais internes d'approbation.*

*Les travaux commencent avec la démolition des auvents et la réalisation d'abris provisoires. La phase suivante commence par la construction du nouveau passage souterrain sous le faisceau et se poursuit sous les voies, concomitamment avec la réalisation de nouveaux accès aux quais. Ensuite vient le parachèvement du passage souterrain et l'installation des ascenseurs et des escaliers mécaniques. Dans la dernière phase le passage souterrain actuel sera rénové et les quais en direction d'Anvers seront parachévés.*

*Il est prévu que ces travaux dureront jusqu'à la mi-2019. Ce délai d'exécution a été déterminé par le phasage et le fait que l'on travaille dans une gare en fonctionnement. De cette façon, on tâche de limiter les inconvénients pour le voyageur et de conserver une offre de service aussi optimale que possible.*

*La liaison par tram est incluse dans l'étude de plan directeur pour l'environnement de la gare. Le 19 septembre 2013 un accord de coopération a été négocié et conclu à ce sujet entre la Ville de Vilvorde, De Lijn et la SNCB-Holding, aujourd'hui la SNCB. Cette étude tient compte des travaux programmés aux infrastructures de quai et examine entre autres le placement précis de la station d'autobus et de tram. Les solutions n'interfèrent pas avec la gare et les travaux prévus. Infrabel renvoie à De Lijn pour plus de précisions. Les partenaires de l'accord de coopération organiseront ensemble la communication des résultats de l'étude de plan directeur et de ce qui s'ensuivra. Cela ne concerne pas Infrabel.*

**M. Bart Laeremans (VB)**. – *Je remercie le ministre pour sa réponse. J'aimerais encore savoir comment nous pouvons prendre connaissance du dossier, voir les plans, etcetera. Il s'agit en effet d'un dossier important, avec un impact décisif sur l'environnement. Pour l'instant, les quais de la gare de Vilvorde, aussi horrible que soit leur état actuel, sont construits dans un style bien défini qui est très beau. Le but est-il de construire une gare très moderne ou rénovera-t-on la gare dans son style actuel ? Ce n'est pas clair. J'aimerais donc consulter les plans ? Est-ce possible ? Où puis-je en prendre connaissance ?*

busstation in het vooruitzicht gesteld? Zo ja, waar? Wie zal deze infrastructurele ingrepen financieren? In welke mate vallen deze werken ten laste van De Lijn en in welke mate van Infrabel? Wanneer zouden deze werken dan aanvangen?

**De heer Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Infrabel deelt mee dat de start van de werken werd vertraagd. Er was ook een aanpassing nodig in het bouwdoosier, waardoor een nieuwe bouwvraag werd ingediend. Infrabel meldt dat de bouwvraag op 16 oktober 2013 bij Ruimte Vlaanderen te Leuven is ingediend. Rekening houdend met de wettelijke en gebruikelijke termijnen kan de vergunning verwacht worden in de loop van maart 2014.

De aanbestedingsprocedure is aan de gang en de offertes worden verwacht tegen eind januari 2014. Aansluitend volgt de gunningsbeslissing, rekening houdende met de nodige interne goedkeuringstermijnen.

De werken starten met de afbraak van de bestaande luifels en de realisatie van tijdelijke schuilgelegenheden. In de volgende fase wordt gestart met de bouw van de nieuwe onderdoorgang onder de bundelsporen en vervolgens verder gefaseerd onder de sporen, samen met de realisatie van de nieuwe toegangen tot de perrons. Vervolgens wordt de onderdoorgang afgewerkt en worden de liften en roltrappen geïnstalleerd. In een laatste fase wordt de bestaande onderdoorgang gerenoveerd en worden de perrons richting Antwerpen gefaseerd afgewerkt.

Verwacht wordt dat deze werken tot halfweg 2019 zullen duren. Deze uitvoeringstermijn wordt bepaald door de fasering en het feit dat men werkt met een station in dienst. Op deze manier wordt getracht de hinder voor de reiziger te beperken en het aanbod zo optimaal mogelijk te behouden.

De tramverbinding maakt deel uit van de masterplanstudie van de stationsomgeving. Hiervoor werd op 19 september 2013 een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen de stad Vilvoorde, De Lijn en de voormalige NMBS-Holding, heden NMBS, en aansluitend ondertekend. De masterplanstudie houdt rekening met de geplande werken aan de perroninfrastructuur en onderzoekt onder meer de exacte lay-out van het bus- en tramstation en van de ontsluiting ervan. De oplossingen interfereren niet met het station en de geplande werken. Voor verdere informatie verwijst Infrabel naar De Lijn.

De partners van de samenwerkingsovereenkomst zullen gezamenlijk de communicatie organiseren over de resultaten van de masterplanstudie en het vervolgtraject. Infrabel is hierbij geen betrokken partij.

**De heer Bart Laeremans (VB)**. – Ik dank de minister voor zijn antwoord. Graag vernam ik nog hoe we kennis kunnen nemen van het dossier, de plannen kunnen inkijken enzovoort. Het gaat immers om een belangrijk dossier, dat vrij bepalend is voor de omgeving. Op het ogenblik zijn de perrons van het station van Vilvoorde, hoe vreselijk ze er ook bijliggen, in een welbepaald stijl uitgevoerd, die op zich wel mooi is. Is het de bedoeling een zeer modern station te bouwen of zal het station gerenoveerd worden in de bestaande bouwstijl? Dat alles is niet duidelijk. Ik zou dus graag de plannen inkijken. Is dat mogelijk? Waar kunnen we er kennis van nemen?

*M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – M. Laeremans devrait s'adresser à Infrabel.*

**Demande d'explications de  
M. Johan Verstreken au ministre des  
Entreprises publiques et de la Coopération  
au développement, chargé des Grandes  
Villes sur «l'offre de Belgacom» (n° 5-3722)**

*M. Johan Verstreken (CD&V). – Belgacom a décidé de ne plus diffuser les deux chaînes publiques allemandes ARD et ZDF en Belgique à partir du 14 mai 2013. Ces chaînes seront remplacées par Sat.1 et ProSieben. Les téléspectateurs germanophones ou ceux qui apprécient la télévision allemande, qui s'étaient réjouis de pouvoir capter ces deux chaînes allemandes de grande qualité, sont contrariés par leur disparition. Il y a quelques mois, l'opérateur belge Telenet a retiré Sat.1 et ProSieben de son offre de chaînes.*

*Avec 1,4 million d'abonnés, Belgacom TV est le plus grand opérateur présent sur le marché belge. Notre pays compte de nombreux téléspectateurs germanophones : 75 000 en communauté germanophone, plus de 40 000 dans la Région de Bruxelles-Capitale et la périphérie flamande.*

*Selon Belgacom, l'écart entre le prix demandé par les chaînes allemandes ARD et ZDF et ce que Belgacom pouvait offrir était trop important. Plusieurs médias s'interrogent cependant sur le bureau d'avocats qui représente les chaînes allemandes lors des négociations. Sa fondatrice siège en effet en tant que membre indépendant au conseil d'administration de Belgacom. En tant qu'entreprise publique autonome ayant pour actionnaire principal l'État belge, Belgacom a un rôle public à jouer. La disparition de l'offre des chaînes publiques germanophones ARD et ZDF pose donc question.*

*Selon le quotidien allemand Tagesspiegel, la chancelière allemande Angela Merkel devrait s'entretenir avec notre premier ministre sur la disparition de ces deux chaînes publiques allemandes. Angela Merkel et des parlementaires allemands devraient servir de médiateurs entre ces chaînes et Belgacom.*

*Quelle est l'opinion du ministre sur l'offre publique de Belgacom TV ? Trouve-t-il qu'une offre de qualité de nos trois langues officielles est une exigence minimale ?*

*Le ministre examinera-t-il le mode de négociations et le rôle du bureau d'avocats lors des négociations ? Insistera-t-il auprès de la direction de Belgacom pour que l'on renégocie l'offre d'ARD et de ZDF ? Les négociations prendront-elles dès lors une autre forme ?*

*M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Comme les citoyens au nom desquels parle M. Verstreken, je suis convaincu que la présence de chaînes*

**De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Dat zou de heer Laeremans aan Infrabel moeten vragen.**

**Vraag om uitleg van  
de heer Johan Verstreken aan de minister  
van Overheidsbedrijven en  
Ontwikkelingssamenwerking, belast met  
Grote Steden over «het aanbod van  
Belgacom» (nr. 5-3722)**

**De heer Johan Verstreken (CD&V).** – Belgacom besliste om vanaf 14 mei 2013 de twee Duitse publieke omroepen ARD en ZDF niet meer in België uit te zenden. De zenders werden vervangen door Sat.1 en ProSieben. Duitstalige televisiekijkers of liefhebbers van de Duitse televisie waren blij dat deze Duitse zenders werden toegevoegd, maar het verlies van de twee kwalitatief hoogstaande zenders zet kwaad bloed. De zenders Sat.1 en ProSieben werden enkele maanden geleden door de Belgische aanbieder Telenet uit het aanbod van zenders geschrapt.

Belgacom TV is met 1,4 miljoen abonnees de grootste aanbieder op de Belgische markt. Ons land heeft een belangrijk Duitstalig televisiepubliek: de Duitstalige Gemeenschap telt ongeveer 75 000 inwoners en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de omliggende Vlaamse Rand wonen meer dan 40 000 Duitstalige inwoners.

Volgens Belgacom was het verschil tussen de vraagprijs van de Duitse zenders ARD en ZDF en wat Belgacom kon bieden te groot. Verschillende media stellen echter vragen bij het advocatenkantoor dat de Duitse zenders bij de onderhandelingen vertegenwoordigt. De oprichtster zetelt namelijk als onafhankelijk lid in de raad van bestuur van Belgacom. Als autonoom overheidsbedrijf met de Belgische staat als hoofdaandeelhouder heeft Belgacom een publieke functie te vervullen. Het roept dan ook vragen op dat de Duitstalige publieke omroepen ARD en ZDF niet meer kunnen worden aangeboden.

Volgens de Duitse krant *Tagesspiegel* zou de Duitse bondskanselier Angela Merkel onze premier Di Rupo aanspreken over het verdwijnen van de Duitse openbare zenders ARD en ZDF. Angela Merkel en Duitse parlementsleden zouden ook bemiddelen tussen ARD/ZDF en Belgacom.

Wat is de visie van de minister over het publiek aanbod van Belgacom TV? Vindt hij dat een kwalitatief goed aanbod van de drie officiële Belgische landstalen een minimumvereiste is?

Onderzoekt de minister de manier van onderhandelen en de rol van het advocatenkantoor bij de onderhandelingen? Zal hij aandringen bij de top van Belgacom om opnieuw te onderhandelen over het aanbieden van ARD en ZDF? Zal dan op een andere manier worden onderhandeld?

**De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Net als de burgers in wier naam de heer Verstreken spreekt, ben ik ervan overtuigd dat de**

*allemandes dans notre paysage audiovisuel a son importance. Belgacom TV offre l'accès aux trois principales chaînes allemandes. Je ne ferai pas de commentaire sur le contenu des programmes. Chacun en jugera personnellement.*

*L'offre de Belgacom TV doit être considérée dans l'optique d'un marché très concurrentiel. Pour Belgacom, il importe, dans une optique économique rationnelle, de définir le contenu de l'offre comme une condition d'offre durable de services.*

*Il ne m'appartient pas de me prononcer sur le rôle des représentants de ces chaînes, ni de la manière dont ces chaînes et leurs représentants ont mené les négociations.*

*J'ai noué de nombreux contacts, notamment avec Belgacom, pour faire la lumière sur cette affaire et sur les possibilités de reprendre ces deux chaînes. Je puis dès lors confirmer que Belgacom a tout mis en œuvre pour parvenir à un accord acceptable.*

*À ce jour, les chaînes n'ont pas accepté les propositions de Belgacom. Celle-ci a pris connaissance du fait que ce faisant, elles ferment la porte aux négociations et cela, à la lumière des déclarations publiques de ces chaînes.*

*Tout comme l'intervenant, j'espère que la concertation entre Belgacom et ces deux chaînes pourra reprendre et qu'elles pourront à nouveau être diffusées mais je souligne une fois encore que la diffusion de ces chaînes ne relève pas de l'offre de service public de Belgacom telle qu'elle figure dans le contrat de gestion et que cette entreprise mène ses négociations commerciales en toute autonomie.*

**M. Johan Verstreken (CD&V).** – *Je remercie le ministre de bien vouloir suivre ce dossier. Quelqu'un d'autre m'a d'ailleurs demandé il y a peu d'aborder la question des chaînes néerlandophones offertes par Belgacom. Les chaînes publiques ne constituent pas un problème mais l'offre de chaînes commerciales néerlandophones est pour ainsi dire nulle, contrairement à celle des chaînes commerciales francophones. Je ne veux pas en faire un différend communautaire mais puisque les Flamands paient autant que les francophones pour leur télévision, il faudrait un équilibre. Énormément de Flamands apprécieraient réellement un élargissement de l'offre commerciale néerlandophone.*

**Demande d'explications de  
M. Johan Verstreken au ministre des  
Entreprises publiques et de la Coopération  
au développement, chargé des Grandes  
Villes sur «la politique de la Société  
nationale des chemins de fer belges envers  
les personnes handicapées» (n° 5-4495)**

**M. Johan Verstreken (CD&V).** – *Début décembre, nous lisons dans le Standaard l'aventure vécue par Mustafa Kör, qui a voyagé une semaine en Flandre en empruntant les transports publics. L'article s'inscrivait dans le cadre du programme « Hart voor Handicap », qui défend les droits des*

*aanwezigheid van Duitstalige zenders in ons audiovisueel landschap belangrijk is. Belgacom TV biedt toegang tot de drie toonaangevende Duitse zenders. Ik geef geen commentaar bij de inhoud van de programma's. Iedereen heeft daarover zijn persoonlijk oordeel.*

*Het aanbod van Belgacom TV moet worden gezien in een heel concurrentiële markt. Voor Belgacom is het belangrijk om de inhoud van het aanbod vanuit een economisch rationeel standpunt te definiëren als voorwaarde om diensten duurzaam aan te bieden.*

*Het is niet mijn taak te oordelen over de rol van de vertegenwoordigers van deze zenders, noch over de manier waarop deze zenders en hun vertegenwoordigers de onderhandelingen hebben gevoerd.*

*Ik heb heel wat contacten gelegd, onder meer met Belgacom, om een juist licht te werpen op de zaak en op de mogelijkheden om deze twee zenders terug op te nemen. Ik kan dan ook bevestigen dat Belgacom alles in het werk heeft gesteld om tot een aanvaardbaar akkoord te komen.*

*Tot hertoe zijn de zenders niet ingegaan op de voorstellen van Belgacom. Belgacom heeft kennis genomen van het feit dat ze aldus de deur voor onderhandelingen dichtgooien, en dit in het licht van de publieke verklaringen van deze zenders.*

*Ik hoop net als de spreker dat het overleg tussen Belgacom en ARD/ZDF opnieuw kan worden gestart, met het oog op heruitzending in de toekomst, maar ik leg er nogmaals de nadruk op dat de uitzending van deze zenders niet valt onder de opdracht van openbare dienst van Belgacom, bepaald in het beheerscontract, en dat het bedrijf autonoom optreedt in zijn commerciële onderhandelingen.*

**De heer Johan Verstreken (CD&V).** – *Ik dank de minister omdat hij dit dossier wil volgen. Iemand anders vroeg me trouwens onlangs om ook het aanbod van Nederlandstalige zenders bij Belgacom eens ter sprake te brengen. De publieke omroepen vormen geen probleem, maar het aanbod aan commerciële Nederlandstalige zenders is nagenoeg nihil, in tegenstelling tot het aanbod van Franstalige commerciële zenders. Ik wil hier geen communautair dispuut van maken, maar Vlamingen betalen evenveel voor televisie als Franstaligen en bijgevolg zou er een evenwicht moeten zijn. Heel wat Vlamingen zouden het echt appreciëren mocht het Nederlandstalig commercieel aanbod vergroten.*

**Vraag om uitleg van  
de heer Johan Verstreken aan de minister  
van Overheidsbedrijven en  
Ontwikkelingssamenwerking, belast met  
Grote Steden over «het beleid van de  
Nationale Maatschappij der Belgische  
Spoorwegen ten aanzien van personen met  
een beperking» (nr. 5-4495)**

**De heer Johan Verstreken (CD&V).** – *Tijdens de eerste week van december konden we in de krant De Standaard lezen wat Mustafa Kör, die een week met het openbaar vervoer door Vlaanderen reisde, zoal had meegemaakt. Het artikel kaderde in "Hart voor Handicap" dat opkomt voor de*



*personnes handicapées et vise à élargir leurs possibilités de choix.*

*Force est, malheureusement, de constater que nos transports publics ne permettent pas aux personnes à mobilité réduite de circuler sans peine dans le pays. Pour voyager en train, elles doivent en informer la SNCB 24 heures à l'avance pour lui permettre de prendre les mesures nécessaires. Selon le Guide du voyageur à mobilité réduite, elles obtiendront la confirmation et la garantie « de votre assistance dans votre gare de départ, de correspondance et de destination ; de la disponibilité d'une place dans le train ; de l'aide à la montée et à la descente du train, avec une rampe mobile si nécessaire. »*

*Apparemment, la SNCB n'est pas toujours en mesure de tenir ses engagements : la rampe mobile ou l'assistance font parfois défaut. Il est même arrivé que la demande d'assistance ne soit pas transmise et que Mustafa Kör rate son train.*

*On peut lire entre les lignes de l'article – qui fait d'ailleurs partie d'une série d'excellents articles traitant de toutes sortes de thèmes en relation avec le handicap – que les structures et la procédure ne sont pas toujours efficaces et que donner ou non l'accès au train à une personne handicapée dépend parfois de la bienveillance des membres du personnel, qui font des efforts pour aider ce groupe cible. La borne d'assistance de la gare d'Anvers-Central était, par exemple, en panne. Je pourrais aussi donner des dizaines d'exemples de problèmes vécus, par exemple, par des personnes aveugles. Un jour, j'ai dû avertir moi-même le personnel qu'une dame en chaise roulante était arrivée à destination. De telles choses arrivent encore.*

*Pour Mustafa Kör, qui se décrit dans l'article comme un artiste handicapé d'origine étrangère, comme un original, la manière dont nous le traitons en dit plus à propos de nous-mêmes que n'importe quel rapport. Malheureusement, ces propos s'appliquent aussi à la SNCB en tant qu'organisme.*

*Je sais que le ministre est de bonne volonté, mais je souhaiterais obtenir une réponse à quelques questions.*

*Comment la SNCB évalue-t-elle la procédure relative aux personnes à mobilité réduite ? Combien de gares sont-elles totalement accessibles aux personnes en chaise roulante, et quelles sont-elles ?*

*Dans quelles gares les usagers peuvent-ils monter dans le train sans assistance ?*

*La SNCB poursuit-elle cet objectif lorsqu'elle acquiert de nouveaux trains et adapte les bâtiments de gare ?*

*Combien de gares comportent-elles des bornes d'assistance et combien de fois celles-ci sont-elles tombées en panne en 2012 et en 2013 ?*

*La SNCB a-t-elle une politique de diversité ? Dans l'affirmative, à quel point en est-elle imprégnée ? De quelle manière cette politique y est-elle enracinée de manière intégrée et globale ? Dans la négative, une politique de diversité est-elle prévue et comment sera-t-elle instaurée ?*

rechten van mensen met een handicap en voor hen ruimere keuzemogelijkheden wil creëren.

Helaas moeten we vaststellen dat ons openbaar vervoer personen met een beperkte mobiliteit niet de kans kan geven om zonder drempels het land rond te reizen. Willen ze met de trein reizen, dan moeten ze 24 uur vooraf hun traject doorgeven, zodat de NMBS maatregelen kan treffen. Volgens de *Gids voor reizigers met beperkte mobiliteit* krijgen ze in dat geval bevestiging en garantie over “De assistentie in uw vertrek-, overstap- en bestemmingsstation; de beschikbare plaatsen aanwezig in de trein; en de aanwezige hulp bij het in- en uitstappen, met een mobiele laadbrug indien nodig.”

De NMBS kan dat echter blijkbaar niet altijd waarmaken. De mobiele laadbrug is niet aanwezig of de begeleiding geeft niet present. Eén keer werd de vraag om assistentie zelfs niet doorgegeven en miste Mustafa Kör zijn trein.

Tussen de lijnen door lezen we in het artikel – dat overigens deel uitmaakt van een zeer goede reeks over allerlei thema's rond leven met een handicap – dat de structuren en procedure blijkbaar niet altijd werken en dat het soms afhangt van de welwillendheid van de personeelsleden, die wel inspanningen leveren voor deze doelgroep, of een persoon met een beperking al dan niet op een trein terechtkomt. Ook de assistentiepaal, een zichtbaar aanwezige hulp, werkte bijvoorbeeld niet in Antwerpen-Centraal. Ook ik kan tientallen voorbeelden geven van problemen die bijvoorbeeld personen die blind zijn, meemaken. Zelf trof ik ooit een dame in een rolstoel aan in een trein die zijn eindbestemming had bereikt. Had ik het spoorwegpersoneel niet ingelicht, dan was ze ik weet niet waar naartoe gereden. Dergelijke dingen gebeuren vandaag nog altijd.

Na zijn bewogen week schrijft Mustafa Kör aan het slot van zijn artikel: “Hoe we omgaan met die gehandicapte kunstenaar van vreemde origine, dat buitenbeentje zoals ik ben, zegt meer over onszelf dan welk rapport ook.” Spijtig genoeg geldt dat ook voor de NMBS als organisatie.

Ik weet dat de minister van goede wil is, maar ik heb voor hem volgende vragen.

Hoe evalueert de NMBS de procedure voor reizigers met een beperkte mobiliteit?

Hoeveel en welke stations zijn volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers?

In welke van deze stations kunnen gebruikers zonder begeleiding effectief de trein inrijden?

Streeft de NMBS naar deze mogelijkheid bij de aankoop van nieuwe treinstellen en het aanpassen van stationsgebouwen?

In hoeveel stations zijn assistentiepalen aanwezig en hoe vaak waren die defect in 2012 en 2013?

Heeft de NMBS een diversiteitsbeleid? Zo ja, hoe sterk is de organisatie daarvan doordrongen? Op welke manier is het op een geïntegreerde en globale wijze in de organisatie ingebakken? Zo nee, komt er een diversiteitsbeleid en hoe zal het worden ingevoerd?

**M. Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Une société externe évalue annuellement la procédure d'aide aux personnes à mobilité réduite au moyen d'une enquête de satisfaction. En 2013, le taux de satisfaction était de 82,45%, soit 2,65% de plus qu'en 2012.

À terme, toutes les gares et le matériel devront assurer une accessibilité totale. Les différentes étapes sont décrites dans le contrat de gestion, en vertu duquel 52 gares, ce qui correspond à 60% des voyageurs à l'embarquement, devront répondre à des normes d'accessibilité strictes d'ici fin 2012.

Cet objectif a presque été atteint en 2013 : 51 gares accessibles et 59% des voyageurs à l'embarquement. L'accessibilité fait l'objet d'une attention spécifique à chaque renouvellement de matériel ou d'infrastructure.

Un système d'assistance a été mis sur pied dans l'attente d'une accessibilité totale. Il fonctionne sept jours sur sept et couvre 114 gares du réseau ferroviaire ainsi que l'ensemble des trains. Dans dix-sept autres gares, un accord a été conclu avec des sociétés de taxis, qui peuvent emmener les voyageurs dans une gare pourvue d'une assistance. Je communiquerai à M. Verstreken la liste des gares dont les quais sont entièrement accessibles.

Il existe pour le moment 107 bornes d'assistance, réparties sur 105 gares. Une réparation a été nécessaire à quatre reprises et elle a chaque fois été effectuée le plus rapidement possible.

La SNCB mène depuis 2006 une politique de diversité, qui est décrite et évaluée dans son rapport annuel.

**M. Johan Verstreken (CD&V)**. – Il est positif d'entendre qu'il y a une amélioration et qu'à l'avenir, on tiendra compte des personnes handicapées. Cependant, des problèmes se posent encore et il est utile que les personnes concernées alertent les responsables.

Je plaide pour que l'on accorde une attention particulière à cette problématique quand il y a des chantiers de construction. Il arrive encore toujours, même dans des immeubles neufs ou qui viennent d'être rénovés, que des aveugles qui repèrent le bord du quai au moyen de leur canne, doivent traverser d'énormes flaques d'eau et se mouillent complètement les chaussures tout simplement parce que le revêtement de sol n'a pas été bien posé.

Je remercie en tout cas le ministre de ses bonnes intentions.

(La séance est levée à 11 h 45.)

## Requalification en question écrite avec remise de la réponse

– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le supplément pour les voyageurs sans titre de transport » (n° 5-4620) (QE 5-10955)

**De heer Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Een externe firma evalueert jaarlijks met een tevredenheidsenquête de procedure van bijstand aan personen met een beperkte mobiliteit. In 2013 bedroeg de algemene tevredenheid over de geboden assistentie 82,45%. Dat is 2,65% meer dan in 2012.

Op termijn moeten alle stationsgebouwen en het materieel een volledige toegankelijkheid bieden. De verschillende stappen daarvoor staan beschreven in het beheerscontract, dat bepaalt dat tegen eind 2012, 52 stationsgebouwen, wat neerkomt op 60% van de opstappende reizigers, aan strenge normen inzake toegankelijkheid moeten beantwoorden. In 2013 werd deze doelstelling bijna gehaald met 51 toegankelijke stationsgebouwen en 59% van de reizigers. Bij elke vernieuwing van materieel of infrastructuur is er bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid.

In afwachting van een volledige toegankelijkheid werd een bijstandssysteem opgezet. Het bestrijkt 114 stations op het spoorwegnet, 7 dagen op 7 en van de eerste tot de laatste trein. In 17 andere stations is er een overeenkomst met taxibedrijven, die de reizigers naar een station met assistentie kunnen brengen. Ik zal de heer Verstreken de lijst bezorgen met de stations waarvan de perrons volledig toegankelijk zijn.

Op het ogenblik zijn er 107 assistentiezoulen, verspreid over 105 stations. Er werd 4 keer om een herstelling gevraagd en die werd telkens zo snel mogelijk uitgevoerd.

De NMBS heeft sinds 2006 een diversiteitsbeleid ingevoerd. Het is beschreven en geëvalueerd in het jaarverslag van de NMBS.

**De heer Johan Verstreken (CD&V)**. – Het is goed te horen dat er verbetering is en dat er in de toekomst rekening wordt gehouden met personen met een beperking. Hier en daar gaan er echter nog altijd dingen fout en het zou goed en nuttig zijn dat de betrokkenen de verantwoordelijken daarvan op de hoogte brengen.

Ik pleit ook voor aandacht voor deze problematiek bij bouwwerken. Het gebeurt nog altijd, ook in pas nieuwe of gerenoveerde gebouwen, dat bijvoorbeeld blinden die met hun stok de rand van het perron volgen, door enorme waterplassen moeten lopen met kletsnatte schoenen tot gevolg, gewoon omdat de vloer niet goed is aangelegd.

Ik dank de minister in elk geval voor zijn goede intenties.

(De vergadering wordt gesloten om 11.45 uur.)

## Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord

– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de toeslag voor reizigers zonder vervoerbewijs” (nr. 5-4620) (SV 5-10955)

- 
- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l’immobilisation prolongée de voyageurs dans un train en panne » (n° 5-4623) (QE 5-10956)</li><li>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l’arrêt de l’enquête de la Cour des comptes concernant le Fyra » (n° 5-4629) (QE 5-10957)</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de langdurige immobilisatie van reizigers in een defecte trein” (nr. 5-4623) (SV 5-10956)</li><li>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het stopzetten van het onderzoek van het Rekenhof naar de Fyra” (nr. 5-4629) (SV 5-10957)</li></ul> |
|---|---|