



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

20-12-2004

20-12-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

23/12/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

23/12/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de Mme Karine Jiroflée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation à la gare de Louvain" (n° 4230)

Orateurs: **Karin Jiroflée, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares et l'avenir de la gare de Courcelles-Motte" (n° 4791)

Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Luc Sevenhans au ministre de la Mobilité sur "l'état d'avancement des travaux de la ligne TGV Nord" (n° 4831)

Orateurs: **Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 4

- M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare du Campinaire de Farciennes" (n° 4479)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 4793)

Orateurs: , **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Eric Massin**

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire". (n° 4511)

Orateurs: , **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Eric Massin**

Questions jointes de 6

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bornes internet dans les gares". (n° 4490)

INHOUD

Vraag van mevrouw Karine Jiroflée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het station van Leuven" (nr. 4230)

Sprekers: **Karin Jiroflée, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations en de toekomst van het station Courcelles-Motte" (nr. 4791)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken van de werken aan de lijn HSL-Noord" (nr. 4831)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station Le Campinaire te Farciennes" (nr. 4479)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 4793)

Sprekers: , **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Eric Massin**

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur". (nr. 4511)

Sprekers: , **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Eric Massin**

Samengevoegde vragen van 6

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van treinstations met een draadloze internetverbinding (hotspots)". (nr. 4490)

- Mme Karine Lalieux au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les bornes d'accès Internet dans les lieux publics". (n° 4514)	6	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de draadloze internetverbinding op openbare plaatsen". (nr. 4514)	6
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares d'Écaussinnes, de Binche et de Manage suite à des actes de vandalisme" (n° 4383)	8	- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Écaussinnes, Binche en Manage ten gevolge van vandalisme" (nr. 4383)	8
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la gare de Silly suite à des actes de vandalisme" (n° 4384)	8	- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het station van Opzullik ten gevolge van vandalisme" (nr. 4384)	8
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Géoroute". (n° 4515)	10	- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Georoute". (nr. 4515)	10
- M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés lors de l'application du système Géoroute à Louvain". (n° 4569)	10	- de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij de uitvoering van de Georoute in Leuven". (nr. 4569)	10
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Hagen Goyvaerts, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Hagen Goyvaerts, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 4516)	13	- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4516)	13
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision prise par la seconde Chambre néerlandaise concernant le Rhin de fer" (n° 4525)	13	- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer over de IJzeren Rijn" (nr. 4525)	13
- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur le "Rhin de fer" (n° 4548)	13	- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4548)	13
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en	13

sur "l'éventuelle réactivation du Rhin d'acier" (n° 4645)

Orateurs: **Luc Sevenhans, Jef Van den Bergh, Inga Verhaert, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Overheidsbedrijven over "de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn" (nr. 4645)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Jef Van den Bergh, Inga Verhaert, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landen". (n° 4517)

Orateurs: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

17 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landen". (nr. 4517)

Sprekers: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux alentours des gares". (n° 4536)

Orateurs: **Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

18 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkings rond treinstations". (nr. 4536)

Sprekers: **Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de triage de Monceau-sur-Sambre". (n° 4595)

Orateurs: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

18 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre". (nr. 4595)

Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Ingrid Meeus au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'infrastructure pour les cyclistes à la gare de Tamise". (n° 4629)

Orateurs: **Ingrid Meeus, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

19 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuur voor fietsers aan het station van Temse". (nr. 4629)

Sprekers: **Ingrid Meeus, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le suivi du financement et de la réalisation du raccordement ferré de Garocentre par la SNCB" (n° 4649)

Orateurs: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

20 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de follow-up van de financiering en de aanleg van de spooraansluiting van Garocentre door de NMBS" (nr. 4649)

Sprekers: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 20 DÉCEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 DECEMBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h. 09 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Karine Jiroflée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation à la gare de Louvain" (n° 4230)

01.01 Karin Jiroflée (sp.a-spirit): Les travaux réalisés sur la marquise surplombant les voies à la gare de Louvain accusent du retard. Ils avaient déjà été interrompus en raison de problèmes dus aux tôles d'acier employées et sont actuellement de nouveau à l'arrêt. Entre-temps, les voyageurs sont exposés aux intempéries car les tôles déjà posées recouvrent les voies mais non les quais. Ce n'est pas une bonne publicité pour la SNCB.

Le ministre est-il informé de cette situation ? Quand les travaux reprendront-ils ? Quand devraient-ils être achevés ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est informée du retard dans l'exécution des travaux. Le montage des panneaux en verre sera poursuivi au mois de janvier. Le recouvrement des voies 1 à 3 sera achevé pour la fin 2005. Les autres voies seront terminées dans le courant de 2006. Il n'est pas question d'arrêter les travaux.

01.03 Karin Jiroflée (sp.a-spirit): Si le recouvrement est terminé pour fin 2005, les habitants de Louvain s'en féliciteront. En attendant toutefois, les navetteurs seront exposés aux

De vergadering wordt geopend om 14.09 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Karine Jiroflée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het station van Leuven" (nr. 4230)

01.01 Karin Jiroflée (sp.a-spirit): De werken aan de overkapping van de sporen in het station van Leuven hebben vertraging opgelopen. Er was reeds een onderbreking door problemen met de gebruikte staalplaten en ook nu weer lijken de werken stil te liggen. Intussen worden de reizigers nat. De platen die reeds zijn geplaatst, overdekken immers wel de sporen, maar niet de perrons. Zoiets is mijns inziens antireclame voor de NMBS.

Is de minister op de hoogte van deze toestand? Wanneer zullen de werken opnieuw worden aangevat? Wanneer moeten de werken voltooid zijn?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS is ervan op de hoogte dat de werken vertraging hebben opgelopen. Er wordt opnieuw van start gegaan met de montage van de glaspanelen in januari. De overkapping boven sporen 1 tot en met 3 zal eind 2005 afgewerkt zijn. De andere sporen worden afgewerkt in de loop van 2006. Het is niet de bedoeling de werken stil te leggen.

01.03 Karin Jiroflée (sp.a-spirit): Als de overkapping tegen einde 2005 klaar is, zullen de Leuvenaars daar blij mee zijn. Intussen hebben de pendelaars wel een winter met striemende regen

averses hivernales.

L'incident est clos.

02 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares et l'avenir de la gare de Courcelles-Motte" (n° 4791)

02.01 Olivier Chastel (MR): Sur base d'une étude de la SNCB, certaines gares de Wallonie et de Bruxelles risquent la fermeture, car elles sont jugées peu rentables. C'est le cas des gares de Manage, Écaussinnes, Binche et Silly, confrontées à l'insécurité et au vandalisme. Comme le fera Mme Burgeon dans un instant, je veux vous faire part de ma préoccupation quant au service offert par la SNCB à ses clients. La gare de Courcelles-Motte, sur la ligne 124 entre Bruxelles et Charleroi, a fermé temporairement ses guichets depuis plus d'un an. Les navetteurs ne peuvent donc plus s'y procurer de titre de transport ou renouveler leur abonnement. Cette gare va-t-elle être définitivement fermée par la SNCB? Si c'est le cas, quelles raisons objectives justifient ce choix? A la SNCB, des bruits laissent entendre qu'une analyse complémentaire du taux de rentabilité et de fréquentation des gares laisse craindre une nouvelle liste de fermetures de guichets, les seuils acceptables ayant été relevés. Confirmez-vous ces bruits?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Le guichet est fermé depuis février 2003 et sa réouverture n'est pas envisagée. Les critères sont le chiffre d'affaires du point de vente par rapport au coût du personnel et aux frais de fonctionnement ; ils sont nationaux et appliqués partout dans le pays.

Si le personnel est occupé à une tâche qui doit être assurée, le point de vente est maintenu même si le chiffre d'affaires n'est pas atteint. La desserte n'est évidemment pas liée à l'ouverture du guichet. A noter que la majorité des points du réseau SNCB sont non gardés.

Je ne suis pas au courant d'une nouvelle liste, mais il y a des doutes sur toute l'opération. Je constate en tout cas que la SNCB tarde à prendre une décision définitive.

voor de boeg.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations en de toekomst van het station Courcelles-Motte" (nr. 4791)

02.01 Olivier Chastel (MR): Sommige stations in Wallonië en Brussel worden met sluiting bedreigd omdat ze volgens een studie van de NMBS onvoldoende rendabel zijn. Dat geldt voor de stations van Manage, Ecaussinnes, Binche en Silly waar onveiligheid en vandalisme welig tieren. Zoals mevrouw Burgeon, die na mij het woord zal nemen, wil ik mijn bezorgdheid uiten over de dienstverlening van de NMBS aan haar klanten. In het station van Courcelle-Motte - op lijn 124 tussen Brussel en Charleroi - zijn de loketten sinds meer dan een jaar tijdelijk gesloten. De pendelaars kunnen er dus geen vervoerbewijs meer kopen of hun abonnement verlengen. Zal de NMBS dit station voorgoed sluiten? Zo ja, op grond van welke objectieve criteria? Binnen de NMBS doen geruchten de ronde over een bijkomende analyse van de rentabiliteitsgraad en het reizigersaantal in de stations. Het valt dus te vrezen dat er een nieuwe lijst met loketten die moeten gesloten worden, in de maak is. Daarbij zouden de reizigersaantallen die het behoud van loketten rechtvaardigen, naar boven zijn herzien. Kan u die geruchten bevestigen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het loket is sinds februari 2003 gesloten en een heropening ervan wordt niet overwogen. Het criterium is het omzetcijfer van het verkooppunt in verhouding tot de personeels- en werkingskosten; die criteria zijn nationaal zijn en worden overal in het land toegepast.

Als het personeel belast is met een taak die moet worden verzekerd, wordt het verkooppunt gehandhaafd zelfs indien de omzet niet wordt bereikt. Dat de treinen er stoppen of niet houdt uiteraard geen verband met de opening van het loket. Op te merken valt dat er in de meeste stopplaatsen van de NMBS geen toezicht is.

Ik ben niet op de hoogte van een nieuwe lijst maar er rijzen twijfels bij de hele operatie. In ieder geval stel ik vast dat de NMBS nog altijd geen definitieve beslissing heeft genomen.

Je vais donc insister pour qu'une décision soit prise, pour ne plus revenir sur le sujet. Les questions et interpellations en la matière sont trop nombreuses ; il est temps que cela s'arrête.

L'incident est clos.

03 Question de M. Luc Sevenhans au ministre de la Mobilité sur "l'état d'avancement des travaux de la ligne TGV Nord" (n° 4831)

03.01 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): La ministre néerlandaise Karla Peijs s'est exprimées en termes menaçants à l'égard de notre pays. A l'en croire, le gouvernement belge n'honorerait pas ses obligations en ce qui concerne la ligne à grande vitesse Nord. Or dans ce dossier, si le ministre belge a toujours fait preuve de souplesse, on ne peut pas toujours en dire autant des Néerlandais qui en ont manqué dans les dossiers de l'approfondissement de l'Escaut occidental et du Rhin de fer. Quelles attitude le ministre adopte-t-il à l'égard des déclarations du gouvernement néerlandais ?

Nous ne serons probablement pas en mesure de terminer l'aménagement de cette ligne avant la date prévue pour son ouverture, le 1^{er} juin 2005. Quelle nouvelle date d'ouverture les Belges comme les Néerlandais poursuivent-ils désormais ?

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Aucun problème juridique ne se pose. L'Etat belge a respecté tous ses engagements. Mais il y a difficultés et je suis prêt à en discuter.

Il y a cinq ans, j'ai été le premier à faire une proposition de compromis aux Néerlandais. En vain. Nous ne donnions pas assez et nous recevions trop. La balle est à présent dans le camp néerlandais et je m'attends dès lors à ce qu'ils proposent un nouveau compromis. Ils peuvent également aborder le dossier sous l'angle juridique, mais ce n'est nullement souhaitable.

Il ne me paraît pas indiqué de joindre ce dossier à d'autres car cela ne ferait à mon sens que le ralentir.

Je veux bien continuer à rechercher un compromis mais je n'accepterai pas que l'on exerce sur moi des pressions.

03.03 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Le ministre peut-il nous apporter des précisions sur le calendrier?

Ik zal er dus op aandringen dat er een beslissing getroffen wordt zodat de zaak als afgehandeld kan beschouwd worden. Het aantal vragen en interpellaties over dit onderwerp swingt de pan uit. Het wordt tijd dat daar iets aan gedaan wordt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken van de werken aan de lijn HSL-Noord" (nr. 4831)

03.01 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): De Nederlandse minister Peijs spreekt dreigende taal. Volgens haar komt de Belgische regering haar verplichtingen met betrekking tot de hogesnelheidslijn Noord niet na. De Belgische minister heeft zich steeds soepel opgesteld in dit dossier, terwijl de Nederlanders dat niet altijd zijn. Ik denk aan de uitdieping van de Westerschelde en het dossier van de IJzeren Rijn. Hoe staat de minister tegenover de uitspraken van de Nederlandse regering?

De vooropgestelde openingsdatum voor de lijn, 1 juni 2005, halen we wellicht niet. Naar welke nieuwe datum wordt nu gestreefd aan Belgische en aan Nederlandse zijde?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Juridisch is er geen enkel probleem. De Belgische Staat is alle verplichtingen nagekomen. Problemen zijn er daarentegen wel en ik ben bereid daarover te praten.

Vijf jaar geleden heb ik als eerste een compromisvoorstel aan de Nederlanders gedaan. Zonder resultaat. Wat we gaven, was niet genoeg, en wat wij kregen te veel. De bal ligt nu in het Nederlandse kamp en ik verwacht dan ook dat zij met een nieuw compromisvoorstel komen. Ze kunnen de zaak ook juridisch spelen, maar dat is allerm minst wenselijk.

De koppeling met andere dossiers lijkt mij niet verstandig. Dat zou de zaken alleen maar vertragen.

Ik ben bereid om naar een compromis te blijven zoeken, maar ik wens mij niet onder druk te laten zetten.

03.03 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Kan de minister ook iets zeggen over de timing?

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les premiers trajets d'essai auront lieu en mars 2006. La ligne sera mise en service plus tard, dans le courant de l'année..

03.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Ces retards n'entraîneront-ils pas de coûts supplémentaires ?

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Non, parce qu'ils sont imputables tant à la Belgique qu'aux Pays-Bas.

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In maart 2006 kunnen de eerste testritten worden gemaakt. Later dat jaar wordt de lijn in gebruik genomen.

03.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Brengt dat extra kosten met zich mee?

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Neen, want de vertragingen liggen zowel aan Belgische als aan Nederlandse zijde.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare du Campinaire de Farciennes" (n° 4479)**

- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 4793)**

04.01 Éric Massin (PS): La SNCB veut augmenter la vitesse sur la ligne 130 Charleroi-Namur et, pour ce faire, compte réajuster les voies dans les courbes.

Dans ce cadre, la SNCB projetterait de fermer la gare du Campinaire de Farciennes, dont le virage serait trop important et obligerait les trains à ralentir. Or, selon mes informations, la halte du Campinaire se situe à la fin de la courbe et une partie du quai forme une ligne droite avant une contre-courbe. La voie passe sous un pont à double pertuis : l'un, étroit, ouvre la voie vers Charleroi, et l'autre, plus large, vers Namur et deux voies hors service.

Il me semble difficile pour la SNCB de créer un dévers important alors qu'il y a assez de place pour de nouveaux quais. Cette intention risque de rendre le service aléatoire à Farciennes, commune de 11.340 habitants (plus 3.000 habitants à Pont-de-Loup, distante d'un kilomètre), à forte densité de population. Pour 14.000 habitants, la gare la plus proche est donc Farciennes.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station Le Campinaire te Farciennes" (nr. 4479)**

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 4793)**

04.01 Eric Massin (PS): De NMBS wil de treinen op lijn 130 Charleroi-Namen sneller laten rijden en is van plan daartoe aanpassingswerken aan de sporen uit te voeren in de bochten.

In dat verband zou de NMBS het plan hebben opgevat het station Le Campinaire te Farciennes te sluiten, omdat de sporen er te scherp afbuigen zodat de treinen er moeten vertragen. Volgens de informatie waarover ik beschik, bevindt de stopplaats Le Campinaire zich aan het einde van de bocht en vormt een deel van het perron een rechte lijn vóór de sporen een bocht maken naar de andere kant. De sporen lopen onder een brug met twee doorgangen: een smalle doorgang voor het spoor richting Charleroi en een bredere voor het spoor richting Namen en twee niet-gebruikte sporen.

De aanleg van een dwarshelling lijkt me niet zo eenvoudig. Anderzijds is er voldoende plaats voor nieuwe perrons. De plannen van de NMBS dreigen de dienstverlening in Farciennes in het gedrang te brengen. Die gemeente telt 11.340 inwoners (plus 3.000 in Pont-de-Loup, een kilometer verder) en ligt in een dichtbevolkte zone. Voor 14.000 inwoners is het dichtstbijzijnde station dus Farciennes.

Het gemeentebestuur stelde voor het perron naar

Les autorités communales ont fait la proposition alternative de déplacer le quai de l'autre côté du pont. Cela permettrait d'éviter le virage problématique et n'engagerait pas des coûts exorbitants, contrairement au réaménagement des voies envisagé par la SNCB.

Où en sont les travaux de réajustement et le projet de fermeture de la gare du Campinaire ? La SNCB va-t-elle tenir compte de l'alternative des autorités communales de Farciennes ?

04.02 Olivier Chastel (MR): Je vous ai déjà interrogé sur les améliorations à apporter aux infrastructures d'accueil de la gare de Farciennes. Vous m'avez indiqué que l'implantation d'un abri vitré était prévue. Vous m'avez également fait savoir que l'entretien et la sécurisation du tunnel sous voies relevait de la compétence des autorités communales en application d'une convention de 1967. La situation de la gare - qui n'est plus qu'un point d'arrêt - ayant changé, peut-on estimer que la convention est encore d'actualité ?

04.03 Johan Vande Lanotte ministre (*en français*): La suppression de la gare du Campinaire de Farciennes permet de diminuer le temps de parcours entre Namur et Charleroi. La moyenne de voyageurs achetant un titre au Campinaire est inférieure à six par jour. Une variante envisage de desservir cette gare via les TEC.

Le déplacement du point d'arrêt n'a pas été étudié. Il pourrait l'être, mais il faudra toujours examiner cette solution à l'aune de l'objectif d'augmentation de la vitesse sur la ligne.

Enfin, il est précisé dans la convention de 1967 que l'entretien de la sous-voie relève de la compétence des autorités communales, car ce couloir est incorporé à la voirie publique.

04.04 Eric Massin (PS) : Je prends acte de la fréquentation de la gare du Campinaire. Mais je ne pense pas qu'elle était prévue sur la liste des petites gares à supprimer.

04.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est spécifique à cet investissement.

L'incident est clos.

de l'autre côté du pont. Aldus zou de problematische bocht kunnen worden vermeden. Die ingreep zou, in tegenstelling tot de door de NMBS geplande aanpassing van de sporen, geen overdreven kosten meebrengen.

Hoe staat het met de aanpassingswerken en met de plannen om het station Le Campinaire te sluiten? Zal de NMBS met het voorstel van het gemeentebestuur van Farciennes rekening houden?

04.02 Olivier Chastel (MR): Ik heb u reeds bevraagd over de verbetering van de onthaalstructuur in het station te Farciennes. U heeft me geantwoord dat er een glazen schuilhuis zou komen. Voorts stelde u dat in uitvoering van een overeenkomst van 1967 de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud en de beveiliging van de tunnel onder de sporen. Vandaag is het station enkel nog een stopplaats. Is die overeenkomst gelet op de gewijzigde situatie nog van toepassing?

04.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Door de afschaffing van het station Le Campinaire te Farciennes is de verbinding tussen Namen en Charleroi sneller geworden. Gemiddeld kopen minder dan zes reizigers per dag een kaartje in Le Campinaire. Een andere oplossing zou erin bestaan dat dit station door de TEC bediend wordt.

De mogelijkheid van een verplaatsing van de halte werd niet onderzocht. Daar kan eventueel over nagedacht worden, maar die oplossing zal altijd bekeken moeten worden in het licht van de vooropgestelde doelstelling, te weten het optrekken van de snelheid op die lijn.

In de overeenkomst van 1967 wordt bepaald dat de gemeentelijke overheden bevoegd zijn voor het onderhoud van de doorgang onder de sporen, omdat deze deel uitmaakt van het openbare wegen- en stratennet.

04.04 Eric Massin (PS): Ik neem nota van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station Le Campinaire. Ik dacht echter niet dat dit station op de lijst stond van kleine stations die de NMBS wil sluiten.

04.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat hangt samen met die investering.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire". (n° 4511)

05.01 **Éric Massin** (PS): Le premier concurrent privé de la SNCB s'est lancé dans le transfert de fret en mars 2002. La directive européenne 2001/12 exige la transparence financière des diverses activités, et notamment le transport de voyageurs, le transport de marchandises et la gestion d'infrastructure. C'est au gestionnaire de l'infrastructure, futur Infrabel, de fixer la redevance d'utilisation. La SNCB jouit d'une latitude importante quant à la détermination des critères à prendre en considération pour l'établissement de la redevance.

La Cour des comptes a estimé que l'État se devait de s'assurer que le montant de la redevance soit établi de manière équitable par rapport à d'autres candidats utilisateurs de l'infrastructure. Quelles sont les règles actuellement en vigueur pour fixer le calcul de la redevance demandée aux opérateurs ? Vont-elles faire l'objet d'une nouvelle évaluation lors de l'installation d'Infrabel le 1^{er} janvier 2005 ?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Les règles en vigueur sont décrites dans un document publié en exécution d'un arrêté royal du 19 février 2004. Lors de l'installation d'Infrabel, le gouvernement, par la voix de son commissaire, pourra bloquer une décision s'il estime que les tarifs proposés sont trop élevés et nuisent au développement du trafic ferroviaire.

05.03 **Eric Massin** (PS): Je déduis de votre réponse qu'en principe Infrabel continuera à appliquer les mêmes critères que ceux qui existent dans l'arrêté ministériel.

05.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Oui.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bornes internet dans les gares". (n° 4490)

- Mme Karine Lalieux au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les bornes d'accès

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur". (nr. 4511)

05.01 **Eric Massin** (PS): De eerste concurrent van de NMBS uit de privé-sector is in maart 2002 begonnen met vrachtvervoer. Bij de Europese richtlijn 2001/12 wordt financiële transparantie in de onderscheiden activiteiten vooropgesteld, inzonderheid voor het reizigersvervoer, het goederenvervoer en het infrastructuurbeheer. Infrabel, de toekomstige beheerder van de spoorweginfrastructuur, moet de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur vastleggen. De NMBS heeft veel speelruimte bij het vaststellen van de criteria voor de vestiging van de gebruiksrechten.

Het Rekenhof heeft geoordeeld dat de Staat zich ervan moet vergewissen dat een billijke heffing wordt vastgesteld ten aanzien van andere kandidaat-infrastructuurgebruikers. Welke regels gelden er momenteel voor de berekening van de aan de operatoren aangerekende gebruiksrechten? Zullen die regels opnieuw geëvalueerd worden wanneer Infrabel op 1 januari 2005 van start gaat?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De vigerende reglementering wordt omschreven in een document dat gepubliceerd werd ingevolge het koninklijk besluit van 19 februari 2004. Na de oprichting van Infrabel zal de regering, bij monde van haar commissaris, een beslissing kunnen tegenhouden als zij oordeelt dat de voorgestelde tarieven te hoog liggen en de verdere ontwikkeling van het spoorwegverkeer in de weg staan.

05.03 **Eric Massin** (PS): Ik leid uit uw antwoord af dat Infrabel in principe dezelfde criteria zal blijven hanteren als deze die in het ministerieel besluit staan.

05.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ja.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van treinstations met een draadloze internetverbinding (hotspots)". (nr. 4490)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en

Internet dans les lieux publics". (n° 4514)

06.01 Karine Lalieux (PS) : La SNCB s'est associée à Telenet en vue de développer, d'ici la fin 2005, des hotspots dans 38 gares belges, permettant ainsi à certains voyageurs de surfer depuis leur ordinateur portable.

Bien que l'initiative de la SNCB soit louable, les conditions et le prix des connexions proposées ne s'accordent pas avec l'idée d'une société de l'information telle que défendue par le gouvernement dans une résolution sur le service universel.

Consciente des différences existantes entre les hotspots et les bornes internet encouragées par ladite résolution, je regrette néanmoins que la SNCB n'ait pas suivi l'initiative de certaines communes bruxelloises en installant des bornes d'accès gratuit à internet et au Wi-Fi.

La SNCB et son actionnaire envisagent-ils d'installer des bornes internet dans les gares ?

Sur la base de quels critères les gares concernées ont-elles été choisies ?

De la même façon, sur la base de quels critères Telenet a-t-elle été choisie ?

Le prix à charge de l'utilisateur a-t-il constitué un critère de sélection ?

La gratuité est-elle envisagée ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre en (français): La SNCB et Telenet ont conclu un accord de coopération portant sur le développement des hotspots.

La sélection des gares concernées par l'installation de hotspots s'est faite sur la base de leur fréquentation.

Telenet a été choisie à la suite d'un appel d'offres lancé par la SNCB. L'entreprise a été retenue suivant des critères tels que l'intégration de l'infrastructure et les garanties de ségrégation des communications.

Les conditions commerciales ont été négociées de façon à rendre l'opération nulle pour la SNCB. Dès lors, le prix d'accès à charge des utilisateurs n'a pas constitué un critère de sélection.

L'organisation de tels services ne figure pas dans l'actuel contrat de gestion conclu entre le gouvernement et la SNCB. Cette dernière ne

Wetenschapsbeleid over "de draadloze internetverbinding op openbare plaatsen". (nr. 4514)

06.01 Karine Lalieux (PS): De NMBS heeft een overeenkomst gesloten met Telenet, met het oog op de installatie van hotspots in 38 Belgische stations. Tegen eind 2005 zou dit plan rond moeten zijn en zouden reizigers met hun portable op het internet moeten kunnen surfen.

Voorwaar een loffelijk initiatief van de NMBS dus, maar de prijs van deze verbindingen en de bijbehorende voorwaarden sporen hoegenaamd niet met de visie op de informatiemaatschappij die de regering uitdraagt in een resolutie over de universele dienstverlening.

Ik ben mij ervan bewust dat er verschillen zijn tussen zo'n hotspots en de internetterminals waarvan sprake in voormelde resolutie, maar betreurt dat de NMBS het voorbeeld van een aantal Brusselse gemeenten niet gevolgd is en geen gratis internet- en WiFi-terminals geplaatst heeft.

Zullen de NMBS en zijn aandeelhouder alsnog internetterminals in de stations installeren?

Op grond van welke criteria werden de betrokken stations geselecteerd?

Op grond van welke criteria werd Telenet geselecteerd?

Gold de prijs die de gebruiker aangerekend wordt als selectiecriteria?

Wordt eraan gedacht deze dienst gratis ter beschikking te stellen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS en Telenet hebben een samenwerkingsakkoord gesloten over de ontwikkeling van hotspots.

De stations waar hotspots geïnstalleerd zullen worden, werden geselecteerd op grond van het aantal reizigers dat er op- en afstapt.

Na een offerte-aanvraag door de NMBS werd uiteindelijk voor Telenet gekozen, rekening houdend met criteria als de integratie van de infrastructuur en garanties met betrekking tot de ontmenging van de verbindingen.

Voor het bedingen van de commerciële voorwaarden werd ervan uitgegaan dat het voor de NMBS om een nuloperatie moest gaan. De prijs voor de gebruiker was dus geen selectiecriteria.

Het verlenen van dat soort diensten maakt geen deel uit van de bestaande beheersovereenkomst tussen de regering en de NMBS. De

s'oppose évidemment pas au développement de tels accès dans ces gares mais estime que ces dépenses incombent au gouvernement. Cette question devra être négociée lors du prochain contrat de gestion.

06.03 Karine Lalieux (PS): J'espère que l'idée de société de l'information accessible à tous les citoyens sera défendue lors des prochaines négociations avec la SNCB. Selon moi, cette démarche pourrait également être entamée auprès de La Poste.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares d'Écaussinnes, de Binche et de Manage suite à des actes de vandalisme" (n° 4383)
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la gare de Silly suite à des actes de vandalisme" (n° 4384)

07.01 Colette Burgeon (PS) : La SNCB a établi une liste des 41 gares dont les guichets devront être fermés. Ces fermetures concernent principalement des gares wallonnes et rurales. Parmi celles-ci figurent les gares de Manage, d'Écaussinnes et de Binche, desservies par les lignes 117 et 108. Ces lignes constituent un moyen de transport idéal et sont la cible régulière d'actes de malveillance et d'agression sur les biens et les personnes.

La fermeture des guichets de ces trois gares aura pour effet d'accentuer le sentiment d'insécurité des habitants de la région.

Vous affirmez que la fermeture des guichets d'une gare n'implique par la fermeture de cette gare, mais je me permets d'en douter et de craindre les conséquences de cette logique de rentabilité au détriment des lignes secondaires.

La fermeture de ces guichets inaugure-t-elle un démaillage du réseau secondaire de la SNCB ? A cet égard, la scission de la SNCB en trois branches distinctes alimente mes craintes dans la mesure où je doute qu'Infrabel investisse et entretienne des lignes moins rentables.

spoorwegmaatschappij verzet zich uiteraard niet tegen het aanbieden van internetverbindingen in die stations, maar vindt dat de regering voor de kosten moet opdraaien. Die aangelegenheid zal tijdens de onderhandelingen over de volgende beheersovereenkomst aan bod moeten komen.

06.03 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat de idee van een voor alle burgers toegankelijke informatiemaatschappij naar aanleiding van de volgende onderhandelingen met de NMBS zal worden verdedigd. Daar zou trouwens ook tijdens de onderhandelingen met De Post werk kunnen worden van gemaakt.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Écaussinnes, Binche en Manage ten gevolge van vandalisme" (nr. 4383)
- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het station van Opzullik ten gevolge van vandalisme" (nr. 4384)

07.01 Colette Burgeon (PS): De NMBS heeft een lijst opgesteld van 41 stations waarvan de loketten gesloten worden. Het gaat vooral om Waalse, landelijke stations, waaronder het station van Manage, Ecaussinnes en Binche, op de lijnen 117 en 108. Die treinverbindingen vormen een ideaal vervoermiddel, meer bepaald voor schoolgaande kinderen. Vandalisme en geweld komen evenwel vaak voor op deze lijnen. Een sluiting van de loketten in die drie stations zal het onveiligheidsgevoel van de streekbewoners alleen maar doen toenemen.

U zegt dat de sluiting van de loketten niet betekent dat ook het station zelf gesloten wordt. Sta mij toe daaraan te twijfelen. Ik hoed mij voor de gevolgen van die rentabiliteitslogica, die stevast in het nadeel van de secundaire lijnen uitvalt.

Is de sluiting van de loketten een voorbode van de plannen voor een ontmanteling van het secundaire spoorwegnet van de NMBS? De opsplitsing van de NMBS in drie afzonderlijke eenheden voorspelt mijns inziens niet veel goeds wat dat betreft, want ik vrees dat Infrabel niet langer zal investeren in minder rendabele lijnen.

Une logique de service universel ne peut-elle pas figurer dans le cahier de charges de la SNCB ?	Kunnen er geen vereisten in verband met de universele dienstverlening ingeschreven worden in het bestek van de NMBS?
Les risques d'agression pour les accompagnateurs ainsi que le manque de temps pour le contrôle des titres de transports ne sont-ils pas réels ?	Klopt het niet dat de treinbegeleiders effectief het risico lopen het slachtoffer van gewelddaden te worden en te weinig tijd hebben om de vervoerbewijzen te controleren?
Ces trois gares ne seront-elles pas plus exposées au vandalisme et au délabrement ?	Zullen vandalisme en verkrouting niet nog meer een bedreiging vormen in de drie voormelde stations?
A la suite d'actes de vandalisme, la gare de Silly a fermé ses portes au début du mois de novembre. Le conseil communal de Silly soutient ses riverains et demande le rétablissement des services normaux de la gare.	Het station van Opzullik werd begin november gesloten ten gevolge van vandalisme. De gemeenteraad van Opzullik steunt de omwonenden en vraagt dat de normale dienstverlening in het station zou worden hersteld.
Je déplore le caractère unilatéral de la décision de fermeture arrêtée par la SNCB. La gare de Silly avait déjà été victime d'actes de vandalisme par le passé. Un financement spécifique des zones de police est-il prévu ?	Ik betreur het eenzijdige karakter van de beslissing van de NMBS om het station te sluiten. In het station van Opzullik waren vroeger al vandalen aan het werk geweest. Is voorzien in een specifieke financiering van de politiezones?
Le conseil communal propose que la SNCB installe une alarme dans ses locaux et s'engage à amplifier les contrôles de police sur le parking.	De gemeenteraad stelt voor dat de NMBS een alarm in het gebouw zou installeren en verbindt er zich toe de politiecontroles op het parkeerterrein op te voeren.
Cette fermeture provisoire sanctionne à nouveau une commune rurale. Confirmez-vous le caractère provisoire de cette mesure ? A quelle date la SNCB réouvrira-t-elle la gare de Silly ?	Die voorlopige sluiting treft eens te meer een landelijke gemeente. Bevestigt u het voorlopig karakter van die maatregel? Wanneer zal de NMBS het station van Opzullik heropenen?
N'aurait-il pas été possible de trouver une alternative qui ne sanctionne pas les usagers ?	Was het niet mogelijk een alternatieve oplossing uit te werken die de reizigers niet treft?
Quelles dispositions la SNCB entend-elle prendre en vue de protéger ces installations ?	Welke maatregelen zal de NMBS nemen om die gebouwen te beschermen?
Les 41 gares précédemment évoquées ne risquent-elles pas de connaître une généralisation du vandalisme ?	Dreigen die 41 voornoemde gemeenten niet allemaal het slachtoffer te worden van vandalisme?
N'est-il pas trop facile de confier la surveillance de ses installations aux zones de police locale alors que la SNCB dispose de ses propres services de sécurité?	Is het niet al te gemakkelijk om de lokale politiezones met de bewaking van de NMBS-gebouwen te belasten, terwijl de NMBS over eigen veiligheidsdiensten beschikt?
07.02 Johan Vande Lanotte , ministre (<i>en français</i>) : Les critères relatifs au coût du personnel et au nombre de voyageurs montés ou descendus sont nationaux et appliqués de manière uniforme.	07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : De criteria met betrekking tot de personeelskosten en het aantal op- en afstappende reizigers gelden voor het hele land en worden op een eenvormige manier toegepast.
Si le personnel est occupé par plusieurs tâches et qu'une de celles-ci doit encore être assurée, le point de vente pourrait être maintenu, même si le	Als het personeel met verscheidene taken is belast en men een van die taken verder moet blijven uitvoeren, dan kan het verkooppunt worden

niveau du chiffre d'affaires requis n'est pas atteint.

La gare de Manage figure effectivement sur la liste évoquée mais non celles de Binche et d'Écaussinnes.

La desserte des trains n'est pas liée à l'ouverture des guichets.

L'achat de billets dans le train sera marginal et réparti sur la journée, ce qui ne devrait pas augmenter les agressions du personnel de train.

La gare de Manage figure sur la liste, pas celles de Binche et Ecaussinnes, puisque le chiffre d'affaires y est supérieur au minimum requis. Seule Manage est concernée par l'étude sur la fermeture des guichets. Un buffet et un distributeur de journaux subsisteront dans cette gare.

A Silly, le 3 novembre dernier, des vandales ont tenté d'accéder aux guichets. Ils n'y sont pas parvenus, mais par contre les agents de la SNCB ne parvenaient plus à entrer non plus. Une nouvelle porte a été placée, pour une valeur de 4000 euros, et la réouverture a eu lieu le lendemain.

Le plan "Malaga" doit permettre la centralisation des alarmes et dispositifs anti-intrusion, la vidéo-surveillance et la protection des gares. Depuis la réforme des polices, la sécurité dans les trains est assurée par la police fédérale, la Spoorwegpolitie, la police locale et B-Security. La SPC est chargée de la sécurité dans les trains, secondée par Securail. Les gares et leurs abords sont sécurisés par la police locale. B-Security est chargée du gardiennage mais avec des moyens limités. Il est important d'attraper les coupables mais aussi, surtout, de dissuader. Le soutien du judiciaire est donc capital. La SNCB insiste auprès des parquets contre la banalisation des infractions. Il n'y a pas assez de poursuites sérieuses.

07.03 Colette Burgeon (PS): Binche et Ecaussinnes ne figurent pas sur la liste des 41 gares. Mais puisque les guichets sont fermés, les conséquences sont les mêmes pour les usagers, et on a le sentiment qu'elles vont fermer. Les gens attendent dans le froid, dans un petit abri. Par rapport à la porte qui a coûté 4000 euros, il est important d'expliquer aux gens pourquoi toute la société doit payer. L'incivisme doit être puni.

L'incident est clos.

gehandhaafd, ook al wordt de vereiste omzet niet gehaald.

Het station van Manage staat inderdaad op de aangehaalde lijst, maar dat is niet het geval voor de stations van Binche en Ecaussinnes.

Het treinaanbod is niet gekoppeld aan het al dan niet open zijn van de loketten.

De aankoop van biljetten in de trein zal miniem zijn en verspreid over de dag en dat zou de agressie ten aanzien van het treinpersoneel niet moeten doen toenemen.

Het station van Manage staat op de lijst, maar dat is niet het geval voor Binche en Ecaussinnes, aangezien de omzet er hoger ligt dan het vereiste minimum. De studie met betrekking tot de sluiting van de loketten slaat dus enkel op Manage. In dat station zullen enkel een buffet en een krantenkiosk worden gehandhaafd.

In Opzullik hebben vandalen op 3 november jongstleden gepoogd toegang tot de loketten te krijgen. Zij zijn daar niet in geslaagd, maar ook de NMBS-beambten geraakten niet meer binnen. Er werd een nieuwe deur geplaatst; dat heeft 4.000 euro gekost en het station werd de dag nadien heropend.

Het "Malaga"-plan moet het mogelijk maken de alarm en anti-inbraakinstallaties, de videobewaking en de bescherming van de stations te centraliseren. Sinds de politiehervorming staan de federale politie, de Spoorwegpolitie, de lokale politie en B-Security in voor de veiligheid in de treinen. De SPC en Securail staan eveneens in voor de veiligheid in de treinen. De stations en de stationsomgeving worden beveiligd door de lokale politie. B-Security is belast met de bewaking, maar beschikt slechts over beperkte middelen. Het is belangrijk dat de schuldigen worden gevat, maar ook dat potentiële daders worden afgeschrikt. De ondersteuning door de gerechtelijke instanties is dus van essentieel belang. De NMBS dringt er bij de parketten op aan dat die wandaden niet gebagatelliseerd worden. Er wordt te weinig werk gemaakt van effectieve vervolging.

07.03 Colette Burgeon (PS): Binche en Ecaussinnes staan niet op de lijst van de 41 stations maar aangezien de loketten gesloten zijn, zijn de gevolgen voor de reizigers dezelfde en heeft men het gevoel dat ze ook zullen sluiten. De reizigers staan in de kou in een hokje te wachten. Betreffende de kost van 4000 euro voor de nieuwe deur, is het belangrijk dat men de burger uitlegt dat de maatschappij in haar geheel daarvoor moet opdraaien. Het incivisme moet bestraft worden.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Géoroute". (n° 4515)

- M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés lors de l'application du système Géoroute à Louvain". (n° 4569)

08.01 Colette Burgeon (PS): Avec le nouveau système Géoroute, la charge de travail a augmenté pour les postiers de La Louvière, et les habitants ont vu changer leurs habitudes de courrier. Moderniser La Poste est une bonne chose mais de nombreux problèmes liés à Géoroute doivent être rapidement résolus. Géoroute va-t-il supprimer des emplois à La Louvière, et dans quels services? Le personnel touché sera-t-il réaffecté? Certifiez-vous qu'il n'y aura pas de perte d'emploi à La Louvière? Le courrier sera-t-il distribué au-delà de 8h le matin? Les clients prioritaires recevront-ils à nouveau leur courrier tôt le matin? Combien de temps faudra-t-il pour gommer les dérapages?

08.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Le nouveau système informatisé a été introduit à La Poste de Louvain, il y a environ cinq semaines. Je n'avais pas encore reçu mon courrier lorsque j'ai quitté Louvain à 13 heures, alors qu'avant l'introduction du système Géoroute, avec le système de distribution classique, je le recevais à 7 heures.

Le retard s'est accumulé au cours des jours qui ont suivi l'introduction du système et il s'élevait à 200.000 colis le 26 novembre 2004, malgré un effectif maximum. Grâce à un renforcement temporaire des effectifs, le retard s'est résorbé pour ne plus s'élever qu'à 20.000 colis. Le système n'a pas encore atteint sa vitesse de croisière. Malgré les gros efforts du personnel, l'horaire normal de travail ne suffit pas pour assurer la distribution du courrier. La direction locale a demandé avec insistance la mise en place de mesures d'accompagnement pour les tournées difficiles. La distribution des cartes de vœux de Noël entre dans une phase de pointe. On craint un retard croissant et une surcharge de travail pour le personnel.

Dans quelle mesure la direction est-elle informée des problèmes qui se posent à Louvain? Quelles mesures structurelles sont envisagées? Quand le système Géoroute fonctionnera-t-il correctement?

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Georoute". (nr. 4515)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij de uitvoering van de Georoute in Leuven". (nr. 4569)

08.01 Colette Burgeon (PS): Met het nieuwe Georoute-systeem is de werkdruk voor de postbeamten van La Louvière toegenomen, en de inwoners krijgen hun post niet langer op het voor hen gebruikelijke tijdstip. De modernisering van De Post is een goede zaak, maar er moet dringend een oplossing gevonden worden voor heel wat problemen in verband met het Georoute-systeem. Zal de invoering van het systeem leiden tot banenverlies in La Louvière, en zo ja, in welke diensten? Zal het personeel in kwestie elders tewerkgesteld worden? Verzekert u mij dat er geen banen geschrapt zullen worden in La Louvière? Zal de post nog na 8 uur 's morgens besteld worden? Krijgen prior-kanten hun post opnieuw 's morgens vroeg? Hoeveel tijd zal men nodig hebben om de situatie weer recht te trekken?

08.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Zowat vijf weken geleden werd het nieuwe computergestuurd systeem bij de Leuvense Post ingevoerd. Bij mijn vertrek uit Leuven om 13 uur had ik mijn post nog niet ontvangen, terwijl ik die voor de invoering van het Georoutesysteem met de reguliere bedeling om 7 uur kreeg.

De dagen na de invoering werd er een achterstand opgebouwd, die op 26 november 2004 was opgelopen tot 200.000 stukken, ondanks een maximale personeelsbezetting. Dankzij een tijdelijke versterking van de sorteerploeg is de achterstand gedaald tot 20.000 stukken. Het systeem is nog niet op kruissnelheid. Hoewel het personeel keihard werkt, geraakt de postronde niet bedeed tijdens de normale werkuren. De lokale directie heeft aangedrongen op begeleidingsmaatregelen voor de moeilijke rondes. Momenteel komt de verdeling van de kerstkaartjes in een stroomversnelling. Men vreest voor een oplopende achterstand en overbelasting bij het personeel.

In welke mate is de directie zich bewust van de problemen in Leuven? Welke structurele maatregelen zijn op komst? Wanneer zal het Georoutesysteem degelijk functioneren?

08.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Dix emplois du cadre seront supprimés, soit environ 11%, ce qui correspond à la moyenne. Il s'agit de services de distribution, de service intérieur ou de service général. Le personnel excédentaire est utilisé en renfort pour la nouvelle organisation. Au terme de cette période, une nouvelle affectation sera proposée au personnel excédentaire, selon les règles en vigueur à La Poste, et prioritairement des emplois de distributeurs. Aucun licenciement n'est prévu. Le courrier pour les clients particuliers est distribué à partir de 7h 45, le dernier distributeur rejoignant le bureau à 14h 45. Une distribution avancée du courrier - soit entre 7h 30 et 9h chaque matin - peut être organisée sur demande pour les clients recevant plus de 15 envois prior par jour. La Poste estime qu'il faudra trois mois pour stabiliser la nouvelle organisation de la distribution et met tout en œuvre pour limiter les désagréments. La Louvière est l'un des derniers bureaux à être réorganisés en Wallonie. Début 2005, seuls 17 bureaux sur 201 doivent encore l'être.

(*En néerlandais*): Lors du lancement du système Géoroute, il y avait justement une grève nationale, ce qui a totalement perturbé la distribution des envois postaux. Par voie de conséquence, 200.000 envois postaux étaient en retard. À la suite de la grève, les envois postaux ont à chaque fois été traités quotidiennement. La résorption du retard se déroule lentement. Le 30 novembre 2004, 160.000 envois postaux étaient en retard. Quelques travailleurs temporaires ont été engagés. Une partie du tri est opérée à Bruxelles. On espère que le retard sera résorbé avant la fin de l'année.

Le fait que M. Goyvaerts ne reçoive son courrier que l'après-midi m'étonne. Une personne qui se voit adresser quinze envois prioritaires peut demander à les recevoir entre 8h30 et 9h00.

08.04 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Ce n'est possible que si l'on reçoit quinze envois postaux chaque jour.

08.05 Colette Burgeon (PS): Je regrette que dix emplois soient supprimés, ce qui mettra dix familles dans des situations difficiles.

Avant, je recevais mon courrier avant 6h 30 ; actuellement, en partant à 8h du matin le courrier n'est toujours pas arrivé. Pour avoir son courrier tôt,

08.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Tien betrekkingen van de personeelsformatie zullen worden geschrapt, wat overeenstemt met ongeveer 11 percent, het gemiddelde dus. Het gaat om de diensten voor de postuitreiking, de binnendienst of de algemene dienst. Het overtoollige personeel wordt ingezet om de nieuwe organisatie tijdens de opstartfase te versterken. Na deze periode zal aan het overtoollige personeel een nieuwe betrekking worden aangeboden volgens de bij De Post geldende regels. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de betrekkingen van uitreiker. Niemand wordt ontslagen. De briefwisseling voor de privé-klanten wordt vanaf 7.45 uur uitgereikt. De laatste uitreiker keert om 14.45 uur naar het kantoor terug. De briefwisseling kan vroeger – tussen 7.30 en 9 uur 's ochtends - uitgereikt worden op verzoek van de klanten die meer dan 15 priorzendingen per dag ontvangen. De Post schat dat de nieuwe manier van uitreiking over drie maanden op kruissnelheid zal werken. Ze stelt alles in het werk om ongemakken te voorkomen. Het kantoor van La Louvière is een van de laatste in Wallonië dat nog gereorganiseerd moet worden. Aanvang 2005 moeten nog slechts 17 van de 201 kantoren gereorganiseerd worden.

(*Nederlands*): Bij de start van het Georoutesysteem was er juist een nationale staking. Hierdoor werd de aanvoer van briefwisseling totaal verstoord. Dit leidde tot een achterstand van 200.000 stukken. Na de staking is wat dagelijks toekwam, telkens verwerkt. Het wegwerken van de achterstand verloopt traag. Op 30 november 2004 had men een achterstand van 160.000 stukken. Men heeft enkele tijdelijke werknemers aangenomen. Een deel van de sortering gebeurt in Brussel. Men hoopt dat de achterstand weggewerkt is tegen het einde van dit jaar.

Het verwondert mij dat de heer Goyvaerts pas 's middags zijn post krijgt. Iemand die vijftien priorstukken krijgt, kan vragen om zijn post tussen halfacht en negen krijgen.

08.04 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Dit is enkel zo wanneer men elke dag vijftien stukken heeft.

08.05 Colette Burgeon (PS): Ik betreur dat tien banen verdwijnen, want daardoor verzeilen tien gezinnen in een hachelijke situatie.

Vroeger ontving ik mijn post vóór 6.30 uur; nu, wanneer ik om 8 uur vertrek, heb ik mijn post nog altijd niet ontvangen. Als men zijn post vroeg wil

il faut une boîte postale, service qui est payant et qui ne donne accès aux plis qu'à partir de 7h 30.

ontvangen, moet men een postbus hebben, maar daarvoor moet men betalen en ook in dat geval kan men zijn post pas vanaf 7.30 uur afhalen.

08.06 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): La situation sur le terrain est moins rose que ce que laisse entendre la réponse du ministre. Par le passé, les facteurs arrivaient à boucler leur tournée dans un délai raisonnable, ce que le système rigide ne permet plus aujourd'hui. Il est recouru à du personnel temporaire mais, ce faisant, on ne fait que reporter le problème. Il faut rapidement une solution structurelle qui permette d'assurer le service.

08.06 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): De situatie op het terrein is minder rooskleurig dan het antwoord van de minister. Vroeger konden postbodes hun ronde binnen een redelijke termijn afwerken. Het zeer rigide systeem maakt dat nu onmogelijk. Er worden tijdelijke krachten ingezet, maar daardoor verschuift het probleem alleen maar. Er moet snel een structurele oplossing komen, die de dienstverlening waarborgt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 4516)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision prise par la seconde Chambre néerlandaise concernant le Rhin de fer" (n° 4525)
- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur le "Rhin de fer" (n° 4548)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle réactivation du Rhin d'acier" (n° 4645)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4516)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer over de IJzeren Rijn" (nr. 4525)
- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4548)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn" (nr. 4645)

09.01 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Le Parlement débattait déjà du Rhin de fer il y a sept ans. Ces dernières années, les déclarations musclées ont été nombreuses mais sont restées sans suite. En octobre 1999, le ministre de l'époque, M. Stevaert, avait déclaré que des trains rouleraient sur le Rhin de fer dans un délai de maximum deux ans; peu de temps après, le premier ministre parlait même d'un délai de six mois.

09.01 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Zeven jaar geleden werd in het Parlement al over de IJzeren Rijn gepraat. De voorbije jaren werden veel stoere uitspraken gedaan, maar daar bleef het bij. In oktober 1999 zei toenmalig minister Stevaert dat er binnen ten hoogste twee jaar treinen op de IJzeren Rijn zouden rijden, de eerste minister had het kort daarna zelfs over zes maanden.

La ministre Durant a mal géré le dossier dans le cadre du *Memorandum of Understanding* du 28 mars 2000. Nous subissons aujourd'hui les conséquences de sa réponse de l'époque aux exigences néerlandaises concernant l'établissement d'un rapport d'incidence sur l'environnement. Nos voisins du Nord posent un maximum de conditions: un mur antibruit à travers Weert, une déviation à Roermond et le creusement d'un tunnel sous le parc naturel De Meinweg. Ce

Minister Durant mismeesterde het dossier met het *Memorandum of Understanding* van 28 maart 2000. Dat ze inging op de Nederlandse eisen inzake een milieueffectenrapport, breekt ons nu zuur op. De noorderburen werpen zoveel mogelijk hindernissen op: een geluidswal door Weert, een omleiding bij Roermond en een tunnel onder natuurgebied De Meinweg. Dat laatste gebied werd gecreëerd toen onze spoorwegen de IJzeren Rijn deels stillegden. Slechts enkele stukken van de IJzeren Rijn zijn momenteel niet in gebruik.

dernier a été créé alors que nos chemins de fer avaient en partie arrêté les travaux du Rhin de fer. Seuls quelques tronçons du Rhin de fer sont actuellement inutilisés.

Toutes les parties intéressées aux Pays-Bas ont approuvé le renforcement des exigences environnementales. La convention d'arbitrage a été approuvée majorité contre opposition. Il s'agit à présent d'attendre le jugement de la Cour d'arbitrage. Je suis optimiste, le droit international nous est favorable. Je ne comprends toutefois pas quelle valeur il faut accorder à la motion approuvée par la Deuxième Chambre. Qu'en pense le ministre ? Je sais en tout cas qu'il est partisan du Rhin de fer en raison de l'importance qu'il revêt pour le port d'Anvers.

Le Rhin de fer ne concurrence par ailleurs pas la ligne Montzen. L'unification européenne se traduira sans doute par une augmentation substantielle du transport de marchandises vers l'est. Plusieurs liaisons sont donc nécessaires. La ligne Betuwe doit également être tracée sur le territoire néerlandais.

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): L'arbitrage international s'est fait attendre, mais la seconde Chambre néerlandaise a finalement donné son feu vert. Quelle valeur le ministre accorder-t-il à la motion ? Sa collègue flamande l'a déjà relativisée. Si nous devons satisfaire aux conditions, les coûts s'élèveront à 500 millions d'euros. Dans ce cas, le Rhin de fer ne sera pas réalisé avant dix ans.

Les Pays-Bas boycottent une partie du Réseau transeuropéen du transport ferroviaire de marchandises en imposant des conditions. Des mesures peuvent-elles être prises au niveau européen ? Où le projet se situe-t-il dans les plans d'investissement de la SNCB ? La Belgique envisage-t-elle la solution de rechange par Genk et Sittard ? Et qu'en est-il de la ligne 11 qui revêt également de l'importance pour le port d'Anvers et qui est privilégiée par les Néerlandais ? Les deux dossiers peuvent-ils être liés ?

09.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Je souhaitais interroger le ministre sur la valeur de la motion adoptée par la Deuxième Chambre des Pays-Bas, mais, entre-temps, le Conseil des ministres des Pays-Bas a décidé de ne pas inscrire l'approfondissement de l'Escaut à l'ordre du jour, ce qui est une donnée plus fondamentale. Il semble que les deux dossiers seront joints. Que va faire le gouvernement belge pour que le dossier du Rhin de fer se débloque ?

Alle Nederlandse partijen hebben de bijkomende milieueisen goedgekeurd. Het arbitrageverdrag werd meerderheid tegen minderheid goedgekeurd. Het is nu wachten op de uitspraak van het arbitragehof. Ik heb vertrouwen, want we hebben het internationale recht aan onze kant. Toch is mij niet duidelijk welke waarde moet worden gehecht aan de motie die de Tweede Kamer goedkeurde. Wat is de mening van de minister? Ik weet in elk geval dat hij een voorstander is van de IJzeren Rijn wegens het belang ervan voor de Antwerpse haven.

De IJzeren Rijn is overigens geen concurrentie voor de Montzen-lijn. Door de Europese eenmaking zal het goederentransport naar het oosten vermoedelijk fors toenemen. Er zijn dus meerdere verbindingen nodig. Op Nederlands grondgebied moet ook de Betuwe-lijn er komen.

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Even leek de internationale arbitrage er niet te komen, maar de Nederlandse Tweede Kamer zette het licht uiteindelijk toch op groen. Welke waarde hecht de minister aan de motie? Zijn Vlaamse collega relativeerde ze al. Als we aan de voorwaarden moeten voldoen, kost dat 500 miljoen euro. In dat geval hoeven we de IJzeren Rijn de eerste tien jaar niet te verwachten.

Door voorwaarden op te leggen, boycot Nederland een deel van het Trans-Europese Netwerk van goederenspoorlijnen. Kunnen op Europees niveau stappen worden ondernomen? Hoever staat het project in de investeringsplannen van de NMBS? Neemt België het alternatief via Genk en Sittard in overweging? En wat met lijn 11, die ook belangrijk is voor de Antwerpse haven en die de voorkeur geniet van de Nederlanders? Kan het ene dossier aan het andere worden gekoppeld?

09.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Ik wou de minister ondervragen over de waarde van de motie die de Nederlandse Tweede Kamer aannam, maar relevanter is intussen dat de Nederlandse ministerraad de Schelde-uitdieping niet zal agenderen. Het lijkt erop dat de twee dossiers aan elkaar zullen worden gekoppeld. Wat zal de Belgische regering doen om het dossier IJzeren Rijn alsnog vlot te krijgen?

09.04 André Frédéric (PS): La deuxième Chambre néerlandaise a marqué son accord de principe à la réouverture de l'IJzeren Rijn.

Actuellement, le transport de marchandises entre Anvers et le bassin de la Ruhr passe par la ligne 24 via Montzen. Je crains les conséquences d'une réactivation de cet IJzeren Rijn sur la gare de Montzen et ses 206 travailleurs.

La croissance de cette gare est permanente : 25% de trafic en plus sur ces dix dernières années. Mais la ligne 24 n'est utilisée qu'à la moitié de sa capacité, malgré les importants investissements consentis. Un montant de 25 millions d'euros a ainsi permis le passage de trains à une vitesse plus élevée et l'utilisation de convois de fort tonnage. Cette ligne 24 n'est cependant pas complètement électrifiée : le tronçon entre Montzen et Aachen West ne l'est pas, ce qui nécessite un changement de locomotive et une perte de temps. L'on pourrait envisager l'électrification de la ligne 39 qui relie les lignes 24 et 37, ce qui se justifierait par sa position stratégique et la possibilité de rechange en cas de problème sur la 37. C'est un investissement minime par rapport au Rhin d'acier.

Les autorités néerlandaises ont laissé à la Cour d'arbitrage européenne la charge de déterminer qui devra payer le coût de l'infrastructure. La remise en route de la ligne devrait coûter 500 millions d'euros.

La SNCB a-t-elle prévu des travaux d'électrification sur les lignes 24 et 39 ? Vu son endettement, estimez-vous opportun d'investir de telles sommes dans une ligne située à l'étranger ? En cas de réactivation du Rhin d'acier, quel sera le sort de la gare de Montzen et de ses travailleurs ?

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La Seconde Chambre – et la Première Chambre doit encore lui emboîter le pas – a adopté la convention d'arbitrage. La Cour permanente d'arbitrage doit se prononcer sur les droits et obligations de la Belgique et des Pays-Bas en ce qui concerne la réparation et la maintenance des lignes ferroviaires. La Belgique considère que la remise en service découle des conventions de 1831 et de 1876. La Cour devra déterminer quels coûts seront prise en charge par quel pays. Les prétendues conditions supplémentaires ont toujours figuré dans le projet déposé à la Cour. Il s'agit de

09.04 André Frédéric (PS): De Tweede Nederlandse Kamer verklaarde zich principieel akkoord met de heropening van de IJzeren Rijn.

Op dit ogenblik gebeurt het goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied langs lijn 24 via Montzen. Ik vrees de gevolgen van een reactivering van die IJzeren Rijn voor het station Montzen en zijn 206 werknemers.

Het station kent een aanhoudende groei: in de voorbije tien jaar nam het goederenvervoer met 25 % toe. Ondanks de enorme investeringen wordt het station echter nog steeds slechts voor de helft van zijn capaciteit gebruikt. Dankzij een investering van 25 miljoen euro kunnen de treinen nu sneller doorrijden en kunnen treinen met een groot laadvermogen worden ingezet. Lijn 24 is echter niet volledig geëlektrificeerd: het baanvak tussen Montzen en Aken-West is dat niet, zodat een tweede locomotief moet worden ingezet, wat tijdverlies meebrengt. In dat verband kan de elektrificatie van lijn 39, die de lijnen 24 en 37 verbindt, worden overwogen. Die lijn is strategisch gelegen en kan als wisseloplossing worden gebruikt wanneer zich een probleem voordoet op lijn 37. Bovendien is de investering in vergelijking met die in de IJzeren Rijn verwaarloosbaar.

De Nederlandse overheid heeft het Europese Hof van Arbitrage gevraagd te beslissen wie voor de infrastructuurkosten moet opdraaien. De heringebruikname van de lijn zou 500 miljoen euro kosten.

Plant de NMBS elektrificatiewerkzaamheden op de lijnen 24 en 39? Is het, in het licht van de schuldenlast van de Belgische spoorwegen, een goed idee zoveel geld in een buitenlandse lijn te pompen? Wat gebeurt er met het station Montzen en met zijn werknemers wanneer de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik wordt genomen?

09.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De Tweede Kamer, die daarin nog moet worden gevolgd door de Eerste Kamer, heeft het arbitrageverdrag goedgekeurd. Het Permanent Hof voor Arbitrage moet zich uitspreken over de rechten en plichten van België en Nederland wat betreft het herstel en onderhoud van de spoorlijnen. België gaat ervan uit dat de wederopenstelling volgt uit de verdragen van 1831 en 1876. Het Hof zal moeten zeggen wie wat betaalt. De zogenaamde bijkomende voorwaarden hebben altijd al in het ontwerp gestaan dat bij het Hof is ingediend. Het gaat over twee werken die volgens ons ten laste

deux travaux qui selon nous devraient être à charge des Pays-Bas. van Nederland komen.

Si la Cour en décide autrement, nous allons devoir reconsidérer les différents éléments. La décision est contraignante pour les deux pays mais le demandeur peut décider de ne pas exécuter les travaux s'ils s'avèrent trop onéreux. Un traité international prime une motion parlementaire. Du reste, la province d'Anvers a obtenu toute une série de compensations environnementales pour le deuxième désenclavement. Les Néerlandais ne sont donc pas les seuls à faire des difficultés. La décision de la Cour devrait tomber très vite car la préparation a déjà eu lieu. J'adopterai une position claire après la décision.

(En français) A M. Frédéric, je dirai que si nous ne faisons rien, il y aura un problème de capacité vers 2015. Cela pose un énorme problème pour la SNCB ainsi que pour le port d'Anvers.

L'électrification de la ligne est prévue dans le plan d'entreprise 2003-2007, ces travaux devant se terminer fin 2007 pour permettre une exploitation en traction électrique de cet axe. De plus, la SNCB a décidé d'acquérir des locomotives aptes à circuler en Allemagne.

Par ailleurs, la SNCB souhaite garder un itinéraire secondaire via la ligne 39, le projet d'électrification de cette ligne étant actuellement en cours d'approbation.

Quant à l'emploi à Montzen, c'est surtout le nouveau mode de gestion avec une locomotive unique qui pourrait avoir un effet sur celui-ci, tout en précisant que le trafic ira croissant.

09.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): La Cour pourra en effet très vite se prononcer. Le chef du groupe Pvd-A a annoncé qu'elle accepterait la décision. Je dois contredire le ministre en ce qui concerne les conditions environnementales du deuxième désenclavement. Nous paierons nous-mêmes toutes ces mesures. En revanche, les Néerlandais tentent de nous faire payer les mesures environnementales aux Pays-Bas. Le Rhin de fer est engobé dans les réseaux trans-européens mais la date de 2010 est annoncée. J'espère que la SNCB dispose de suffisamment de moyens pour faire en sorte que des trains roulent à nouveau dans les six mois de la décision finale.

Moyennant quelques travaux d'aménagement, de dix à quinze trains pourront en effet circuler dans les six mois. Le ministre fait preuve d'une grande affabilité à l'égard des Néerlandais. La Deuxième Chambre s'est montrée très anti-Belges. Je me félicite de ce que le ministre soit sur la même

Indien het Hof daar anders over beslist, zullen we één en ander opnieuw moeten bekijken. De uitspraak is bindend voor beide landen, maar de eiser kan wel beslissen om de werken niet uit te voeren als dit te veel zou kosten. Een internationaal verdrag staat boven een parlementaire motie. Overigens heeft ook de provincie Antwerpen voor de tweede ontsluiting een hele rits milieucompensaties afgedwongen. Het zijn dus niet alleen de Nederlanders die moeilijk doen. De uitspraak van het Hof zou er nu vlug moeten komen, want de voorbereiding is al achter de rug. Na de uitspraak zal ik een duidelijke stelling innemen.

(Frans) Ik antwoord nu op de vragen van de heer Frédéric. Indien we niets doen, zitten we tegen 2015 met een capaciteitsprobleem, wat zowel voor de NMBS als voor de Antwerpse haven nefast is. De elektrificatie van de lijn is opgenomen in het bedrijfsplan 2003-2007 en zou eind 2007 rond moeten zijn, zodat elektrische tractie mogelijk wordt. Voorts besliste de NMBS locomotieven aan te kopen die op de Duitse spoorwegen kunnen worden gebruikt.

De NMBS wil ook een bijkomend traject behouden via lijn 39. De goedkeuringsprocedure inzake de elektrificatie van die lijn is aan de gang.

De werkgelegenheid in Montzen hangt in hoofdzaak af van de nieuwe werkwijze waarbij een enkele locomotief wordt ingezet. Anderzijds zal meer gebruik worden gemaakt van die lijn.

09.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Het Hof zal inderdaad vrij vlug een uitspraak kunnen doen. De PvdA-fractieleider kondigde aan dat zij de uitspraak zouden aanvaarden. Ik moet de minister tegenspreken wat de milieuvoorwaarden voor de tweede ontsluiting betreft. Al die maatregelen zullen wij zelf betalen. De Nederlanders proberen daarentegen om ons voor de kosten van de milieumaatregelen in Nederland te doen opdraaien. De IJzeren Rijn is opgenomen in de Trans-Europese netwerken, maar als datum wordt 2010 gegeven. Ik hoop dat de NMBS over voldoende middelen beschikt om na de eindbeslissing binnen de zes maanden terug treinen te doen rijden.

09.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mits enkele aanpassingswerken kunnen er inderdaad binnen de zes maanden tien à vijftien treinen rijden. De minister is opvallend vriendelijk voor de Nederlanders. In de Tweede Kamer was de sfeer erg anti-Belgisch. Ik ben blij dat de minister op

longueur d'onde que son collègue flamand, M. Peeters. Un traité prime une motion. La motion ne revêt donc pas une grande importance; La comparaison que le ministre établit avec le deuxième désenclavement me paraît quelque peu malheureuse.

09.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La vérité historique a ses droits : ce sont les chemins de fer belges qui ont jadis fermé le Rhin de fer.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Les habitants de Montzen ne doivent pas se sentir menacés. Selon toutes les prévisions en matière de mobilité, nous aurons grandement besoin de l'infrastructure complémentaire.

09.10 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Quand la Première Chambre examinera-t-elle le traité?

09.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): En janvier.

09.12 André Frédéric (PS): Je me réjouis de l'électrification des lignes 24 et 39. J'espère pouvoir partager les perspectives optimistes de mes collègues par rapport à l'emploi à Montzen. Enfin, je resterai attentif à l'avis de la Cour d'arbitrage.

L'incident est clos.

10 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landen". (n° 4517)

10.01 Carl Devlies (CD&V): La gare de Landen est l'une des plus importantes du pays. Quotidiennement, plus de 2.600 personnes y prennent le train et 1.000 véhicules sont garés chaque jour dans de très mauvaises conditions sur le terrain appartenant à la SNCB. Quels sont les projets pour l'avenir de cette gare, du parking et des environs ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit de l'exemple type de ce que la SNCB devrait s'efforcer de mettre en oeuvre partout pour ses parkings. Un accord de collaboration a été conclu entre l'administration communale, De Lijn, la Région flamande et la SNCB pour le réaménagement du quartier de la gare. La SNCB a libéré des fonds pour l'étude et l'aménagement du parking pour les navetteurs du côté nord de la gare. La ville de Landen lance la

erg anti-Belgisch. Ik ben blij dat de minister op dezelfde lijn zit als zijn Vlaamse collega Peeters. Een verdrag staat boven een motie, dus doet de motie er niet echt toe. Ik vind de vergelijking die de minister maakt met de tweede ontsluiting wel enigszins ongelukkig.

09.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De historische waarheid heeft haar rechten: het zijn de Belgische spoorwegen die de IJzeren Rijn destijds gesloten hebben.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): De mensen in Montzen hoeven zich niet bedreigd te voelen. Volgens alle mobiliteitsprognoses zullen we de bijkomende infrastructuur hard nodig hebben.

09.10 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Wanneer zal de Eerste Kamer het verdrag bespreken?

09.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In januari.

09.12 André Frédéric (PS): Ik spreek mijn tevredenheid uit over de elektrificatie van de lijnen 24 en 39. Ik hoop dat ik even optimistisch over het behoud van de werkgelegenheid in Montzen zal kunnen zijn als mijn collega's. Ik wacht tot slot met belangstelling op het arrest van het Arbitragehof.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landen". (nr. 4517)

10.01 Carl Devlies (CD&V): Het station van Landen is een van de belangrijkste stations van België. Dagelijks nemen meer dan 2.600 mensen er de trein. Er staan dagelijks 1.000 wagens in zeer slechte omstandigheden geparkeerd op de gronden van de NMBS. Wat zijn de toekomstplannen voor het station, de parking en de omgeving?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dit is een typisch voorbeeld van wat de NMBS overal zou moeten proberen in verband met haar parkings. Er werd tussen het stadsbestuur, De Lijn, het Vlaams Gewest en de NMBS een samenwerkingsovereenkomst afgesloten in verband met de herinrichting van de stationsomgeving. De NMBS heeft voor de studie en de aanleg van de pendelparking aan de noordzijde van het station geld vrijgemaakt. De stad

procédure d'adjudication européenne pour l'étude. Le bureau d'étude sera désigné au cours du premier trimestre 2005.

10.03 Carl Devlies (CD&V): Une marge budgétaire est-elle prévue uniquement pour l'étude?

10.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le budget prévoit un poste 'divers' élevé pour les trois années à venir. La somme de 40 millions d'euros servira en partie à l'aménagement de parkings. Le coût de ces parkings est supporté conjointement par De Lijn, la SNCB et la Région flamande.

10.05 Carl Devlies (CD&V): Les terrains situés entre la Raadhovestraat et la Pepijnstraat sont-ils vendus ?

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Non, cette vente ne sera pas réalisée. Après l'examen des différents projets, celui-ci a été abandonné.

L'incident est clos.

11 Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux alentours des gares". (n° 4536)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ma question a trait à la concession d'emplacements gardés pour vélos autour de sept grandes gares. Une solution a été recherchée à la suite de la faillite du concessionnaire. Qu'en est-il ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les discussions n'étant pas terminées, aucun accord n'a encore été conclu. Les emplacements gardés pour vélos sont toujours accessibles aux voyageurs qui disposent d'un badge. Pour des raisons techniques, il n'est pas possible de confectionner de nouveaux badges. Des informations précises seront données lorsqu'un accord sera conclu.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Quels sont les délais ?

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je n'ose pas me prononcer à ce sujet.

L'incident est clos.

Landen start de Europese aanbestedingsprocedure voor de studie. Het studiebureau zal in het eerste kwartaal 2005 worden aangesteld.

10.03 Carl Devlies (CD&V): Is er alleen voor de studie in budgetten voorzien?

10.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er zit een belangrijke post diversen in het budget voor de volgende drie jaar. Een deel van die 40 miljoen euro dient voor de aanleg van parkings. De kosten daarvan worden gedeeld door De Lijn, de NMBS en het Vlaams Gewest.

10.05 Carl Devlies (CD&V): Worden de terreinen tussen de Raadhovestraat en de Pepijnstraat verkocht?

10.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Neen, die verkoop gaat niet door. Na de screening van de verschillende projecten werd dit geschrapt.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkings rond treinstations". (nr. 4536)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijn vraag betreft de concessie van de bewaakte fietsenstallingen rond zeven grote stations. Na het faillissement van die concessiehouder werd naar een oplossing gezocht. Hoe ver staat het daarmee?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De besprekingen zijn nog niet afgerond en er is dus nog geen akkoord. De bewaakte fietsenstallingen zijn nog steeds toegankelijk voor de gebruikers die over een badge beschikken. Nieuwe badges maken gaat om technische redenen niet. Precieze inlichtingen komen er wanneer een akkoord is bereikt.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Wat is de timing?

11.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik durf niets voorspellen.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de triage de Monceau-sur-Sambre". (n° 4595)

12.01 Eric Massin (PS): Dans le cadre du développement de la division fret « B-Cargo » de la SNCB et de sa nouvelle appellation « New Cargo », le plan d'investissement de la SNCB prévoit la modernisation des freins de voies de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre pour 2005.

B-Cargo entend se spécialiser dans trois domaines. L'un d'eux concerne le management des corridors à savoir ceux d'Anvers-Athus-Meuse-Italie, d'Anvers-Montzen-Allemagne et d'Anvers-France.

Dans le cadre d'exploitation du corridor Anvers-France, la gare de triage de Monceau-sur-Sambre pourrait jouer un rôle déterminant dans la mesure où B-Cargo entend optimiser la production de transport et les ressources fret, contrôler la chaîne de production et améliorer son service.

L'optimisation et l'électronisation des travaux de freins de voies prévus pour 2005 figurent-elles toujours parmi les priorités du développement de B-Cargo? Un calendrier des travaux a-t-il été finalisé ?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le « Plan Top » mis en place en 1986 décidait clairement de maintenir les deux grandes gares de triages, à savoir celles de Monceau et d'Anvers.

L'entrée en vigueur du nouveau plan de transport en décembre 2004 ne modifie pas le regroupement des activités de triage dans des installations modernes.

La modernisation des freins de voies de Monceau est prévue entre 2005 et 2007 pour un montant estimé à 16 millions d'euros. Le 1^{er} décembre dernier, une première partie des travaux a été décidée pour un montant de 300.000 euros. L'essentiel des travaux se fera au cours des années 2006 et 2007.

12.03 Eric Massin (PS): Je vous remercie de confirmer la réalisation des travaux à la gare de Monceau.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre". (nr. 4595)

12.01 Eric Massin (PS): In het kader van de ontwikkeling van de afdeling vrachtwervoer "B-Cargo" van de NMBS, die meteen ook omgedoopt wordt in "New Cargo", voorziet het investeringsplan van de NMBS in de modernisering van de spoorremmen in het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre. Dat moet in 2005 gebeuren.

B-Cargo wil zich specialiseren in drie segmenten, waaronder het beheer van de spoorcorridors, meer bepaald Antwerpen-Athus-Meuse-Italië, Antwerpen-Montzen-Duitsland en Antwerpen-Frankrijk.

In het kader van de exploitatie van de corridor Antwerpen-Frankrijk zou het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre een sleutelrol kunnen spelen, want B-Cargo wil het vrachtwervoer optimaliseren, meer vracht aantrekken, de productieketen controleren en de dienstverlening verbeteren.

Maken de voor 2005 geplande optimalisering en elektronische bediening van de spoorremmen nog altijd deel uit van de prioriteiten voor de ontwikkeling van B-Cargo? Wordt een tijdspad uitgestippeld voor de werken?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In het in 1986 ingevoerde "Top Plan" werd duidelijk gekozen voor het behoud van de twee grote rangeerstations, namelijk Monceau en Antwerpen.

Met de inwerkingtreding van het nieuwe vervoerplan in december 2004 verandert er niets aan de hergroepering van de rangeeractiviteiten in moderne voorzieningen.

De modernisering van de spoorremmen in Monceau is gepland tussen 2005 en 2007, en zal naar schatting 16 miljoen euro kosten. Op 1 december jongstleden werd het groene licht gegeven voor een eerste fase van de werken, met een kostenplaatje van 300.000 euro. Het gros van de werken zal in 2006 en 2007 plaatsvinden.

12.03 Eric Massin (PS): Ik dank u dat u bevestigt dat de werken aan het station van Monceau worden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Ingrid Meeus au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'infrastructure pour les cyclistes à la gare de Tamise". (n° 4629)

13.01 Ingrid Meeus (VLD): Les emplacements pour vélos de la gare de Tamise coûtent actuellement 72 euros par an, ce qui semble trop élevé pour les ménages avec enfants. Il y a par ailleurs beaucoup de vandalisme, de sorte que de plus en plus de parents préfèrent conduire leurs enfants à la gare en voiture, ce qui ne saurait être l'objectif poursuivi. Le ministre peut-il intervenir auprès de la SNCB pour obtenir qu'elle mette les emplacements gratuitement à la disposition des abonnés ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Pour ses usagers, la SNCB envisage la gratuité des parkings pour voitures. Les emplacements pour bicyclettes devront alors également être gratuits. Il faudra toutefois encore quelque temps avant que le dossier progresse.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le suivi du financement et de la réalisation du raccordement ferré de Garocentre par la SNCB" (n° 4649)

14.01 Colette Burgeon (PS): Le développement de Magna Park Belgium repose en grande partie sur le raccordement ferré et sur l'interface eau-fer-route projeté à Garocentre. A lui seul, le développement de Magnapark devrait créer mille emplois dans une région qui en a cruellement besoin. Le ministre wallon André Antoine semble lier la mise en œuvre de ce dossier à la décision du gouvernement fédéral de réaliser une partie des investissements jugés prioritaires par les Régions en recourant à un partenariat public-privé.

Six mois ont passé. Où en est-on dans l'étude de faisabilité technique et financière ? Existe-t-il une volonté réelle de la SNCB de voir aboutir ce dossier dans un délai raisonnable ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les relevés topographiques viennent de se terminer. Les études étaient nécessaires pour comparer les alternatives. Depuis l'approbation du

13 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuur voor fietsers aan het station van Temse". (nr. 4629)

13.01 Ingrid Meeus (VLD): De fietsenparking aan het station in Temse kost momenteel 72 euro per jaar. Voor gezinnen met kinderen blijkt dat te veel. Bovendien is er veel vandalisme. Bijgevolg geven steeds meer ouders er de voorkeur aan hun kinderen met de wagen naar het station te brengen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Kan de minister er bij de NMBS op aandringen om trouwe klanten met een abonnement gratis te laten parkeren?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er wordt gestreefd naar gratis autoparkings voor NMBS-reizigers. Fietsstallingen moeten dan uiteraard ook gratis zijn. Het vergt echter nog enige tijd vooraleer we daarin vooruitgang zullen boeken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de follow-up van de financiering en de aanleg van de spooraansluiting van Garocentre door de NMBS" (nr. 4649)

14.01 Colette Burgeon (PS): De ontwikkeling van het Magna Park Belgium hangt in grote mate af van de aansluiting op het spoorwegnet en het in Garocentre geplande knooppunt voor het spoor-, weg- en scheepsvervoer. De uitbouw van het Magna Park zou goed zijn voor duizend nieuwe banen in een streek waar de werkloosheid groot is. Waals minister André Antoine schijnt de uitvoering van het dossier te koppelen aan de beslissing van de federale regering om een deel van de door de Gewesten als prioritair aangemerkte investeringen voor haar rekening te nemen via een partnerschap tussen de publieke en de privé-sector.

Inmiddels zijn er zes maanden verstreken. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de technische en financiële haalbaarheidsstudie? Wil de NMBS dit dossier echt binnen een redelijke termijn tot een goed einde brengen?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De topografische metingen werden intussen afgewerkt. Er moesten studies uitgevoerd worden om de alternatieve scenario's te vergelijken. Sinds de

plan d'investissement 2004-2007, Garocentre posait problème car il était nécessaire mais n'était pas prévu.

Les moyens pour financer ce projet devraient cependant pouvoir se débloquer, ce qui signifie que le projet pourrait être réalisé.

14.03 Colette Burgeon (PS): J'espère que le Père Noël passera le plus vite possible !

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.02.

goedkeuring van het investeringsplan 2004-2007 vormde Garocentre een probleem, want het project was wel nodig, maar niet ingecalculeerd.

De nodige middelen om dit project te financieren zouden nu echter uitgetrokken moeten kunnen worden, waardoor het licht op groen gezet kan worden voor de realisering van dit project.

14.03 Colette Burgeon (PS): Hopelijk komt de kerstman zo snel mogelijk!

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.02 uur.