



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

14-03-2005

Après-midi

maandag

14-03-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la pénurie de personnel à l'atelier de traction de Gentbrugge" (n° 5440) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	1	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel op de tractiewerkplaats te Gentbrugge" (nr. 5440) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	1
Question de M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de la gare de Lessines et son éventuelle vente à la commune de Lessines" (n° 5263) <i>Orateurs:</i> Damien Yzerbyt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	2	Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van het station van Lessen en de eventuele verkoop ervan aan de gemeente Lessen" (nr. 5263) <i>Sprekers:</i> Damien Yzerbyt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	2
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution de notes aux gares de la SNCB et à la gare de Kalmthout en particulier" (n° 5316)	4	- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de quotering van NMBS-stations, met name het station van Kalmthout" (nr. 5316)	4
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cotation des gares thudiniennes par la SNCB" (n° 5660) <i>Orateurs:</i> Inga Verhaert, Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	4	- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de score van de stations in de regio Thuin in de classificatie van de NMBS" (nr. 5660) <i>Sprekers:</i> Inga Verhaert, Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	4
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur plan de transport de la SNCB" (n° 5565) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Guido De Padt	6	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstig vervoerplan van de NMBS" (nr. 5565) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Guido De Padt	6
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position de La Poste sur le marché des petits colis" (n° 5567) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	7	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de marktpositie van De Post inzake de verzending van kleine pakjes" (nr. 5567) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	7
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 5574)	7	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan voor een nieuwe bestemming van het station van Boussu"	7

		(nr. 5574)		
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise à la retraite à 55 ans du personnel roulant de la SNCB" (n° 5589)	8	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pensionering op 55 jaar voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 5589)	8	
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de stationnement aux abords des gares de Denderleeuw et de Liedekerke" (n° 5630)	9	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerproblemen aan de stations van Denderleeuw en Liedekerke" (nr. 5630)	9	
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10	
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation d'un matériel adéquat pour les lignes régionales du réseau" (n° 5652)	10	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van aangepast materieel op de regionale spoorlijnen" (nr. 5652)	10	
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de matériel 'light rail' par la SNCB" (n° 5886)	10	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke gebruik van light rail-materieel door de NMBS" (nr. 5886)	10	
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le développement de l'ADSL et l'accroissement des vitesses de transfert des données" (n° 5666)	11	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van ADSL en de snellere gegevensoverdracht" (nr. 5666)	11	
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passage à niveau n° 123/47 de la ligne Grammont/Enghien" (n° 5687)	12	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spooroverweg nr. 123/47 op de lijn Geraardsbergen/Edingen" (nr. 5687)	12	
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'un message BIN vers un numéro de gsm par le	13	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de doorschakeling van een BIN-bericht naar een gsm-nummer via het	13	

système de messagerie vocale de Belgacom" (n° 5692)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

voicemail-systeem van Belgacom" (nr. 5692)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement des gares dont les guichets sont condamnés à la fermeture" (n° 5503)	14	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinrichting van de stations na de sluiting van de loketten" (nr. 5503)	14
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets de gares SNCB" (n° 5649)	14	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in een aantal NMBS-stations" (nr. 5649)	14
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Boursiers" (n° 5713)	17	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Boursiers" (nr. 5713)	17
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 5732)	17	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5732)	17
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, François Bellot		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, François Bellot	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'inconfort des passagers dû au nombre de voitures des trains de la ligne 161-162" (n° 5640)	19	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan reizigerscomfort op lijn 161-162 als gevolg van de samenstelling van de treinen" (nr. 5640)	19
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de fermeture d'un passage à niveau sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg à hauteur du village de Barnich (Arlon)" (n° 5669)	20	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van een spoorwegovergang op de lijn 162 Brussel-Luxemburg ter hoogte van Barnich (Aarlen)" (nr. 5669)	20
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les facteurs à vélomoteur" (n° 5671)	20	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brommende postbodes" (nr. 5671)	20
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande	

Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un nouvel accident mortel à un passage à niveau, à Saint-Nicolas, en Flandre orientale" (n° 5747)

21

Orateurs: **Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een nieuw dodelijk ongeval bij een overweg in Sint-Niklaas" (nr. 5747)

21

Sprekers: **Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 14 MARS 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 MAART 2005

Namiddag

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

01 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la pénurie de personnel à l'atelier de traction de Gentbrugge" (n° 5440)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Le 9 février 2005, l'atelier de traction de Gentbrugge partait en grève pour protester contre la pénurie chronique de personnel. Une solution provisoire ayant été trouvée, l'action s'est terminée 24 heures plus tard. 31 personnes devaient être engagées pour que le régime de vacances des autres travailleurs soit préservé. Selon certaines sources, 15 travailleurs supplémentaires avaient été trouvés. Le personnel devait être plus amplement informé en mars 2005. Quel est l'état de la situation ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): L'atelier de traction de Merelbeke emploie actuellement 200 agents. Or, pour abattre le volume de travail, il en faudrait 219. L'option consistant à muter certaines personnes a été examinée. Le 10 mars 2005, il a été convenu de procéder à deux transferts de personnel le 14 mars. Deux autres transferts seront effectués avant les vacances d'été. Nous recherchons encore des candidats qualifiés pour les six places vacantes qui restent. Et nous allons optimiser la maintenance des véhicules, ce qui réduira de 4 % le volume de travail.

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel op de tractiewerkplaats te Gentbrugge" (nr. 5440)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Op 9 februari 2005 was er een staking in de tractiewerkplaats van Gentbrugge tegen het chronische personeelstekort. Na 24 uur werd de actie beëindigd omdat er een voorlopige oplossing was gevonden. Er moesten 31 personeelsleden worden in dienst genomen om de vakantieregeling van de andere werknemers niet in het gedrang te brengen. Volgens sommige bronnen had men 15 bijkomende werknemers gevonden. In maart 2005 zouden de werknemers meer informatie krijgen. Wat is de huidige stand van zaken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Momenteel werken er 200 personeelsleden in de tractiewerkplaats van Merelbeke. Het werkvolume vereist echter 219 werkrachten. De optie om mensen over te plaatsen werd besproken. Op 10 maart 2005 werd afgesproken om twee overplaatsingen door te voeren op 14 maart. Verder komen er twee overplaatsingen voor de zomervakantie. Men is nog op zoek naar gekwalificeerde kandidaten voor de overige zes vacante plaatsen. Het onderhoud van de voertuigen zal worden geoptimaliseerd, waardoor het werkvolume met 4 procent vermindert.

Le personnel a approuvé l'idée consistant à

Het personeel ging akkoord om via onderlinge

élaborer un règlement des vacances acceptable par le biais d'accords consensuels.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): L'atelier de traction se trouve-t-il à Gentbrugge ou à Merelbeke ?

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il est établi officiellement à Merelbeke.

L'incident est clos.

02 Question de M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de la gare de Lessines et son éventuelle vente à la commune de Lessines" (n° 5263)

02.01 Damien Yzerbyt (cdH): La gare de Lessines dessert 26.000 habitants de Lessines, Flobecq et Ellezelles, soit la population de presque toute l'entité athoise.

Or, le conseil communal de Lessines a exprimé, par une motion de décembre 2004, son inquiétude sur l'avenir de la gare, dont l'état de dégradation est préoccupant, alors que la ville est un pôle fondamental de la région du Hainaut, comme le reconnaît le SDER, le schéma touristique de l'espace wallon. L'entité attire 30.000 visiteurs par an et le développement de l'activité touristique est essentiel à son redéploiement économique.

Le maintien d'une véritable gare à Lessines est donc primordial. Actuellement, la gare a été évacuée, vu son état de délabrement avancé, et un container y a été posé pour servir de salle d'attente. Le service aux voyageurs pourrait en être fort diminué.

Si on utilisait ce container, l'espace voyageur de la gare passerait de 100 m² à 9 m² ! En outre, il semble qu'un guichet n'y serait maintenu que selon un horaire restreint en semaine, et serait fermé le week-end.

J'aimerais donc savoir si la SNCB procédera à des travaux aux bâtiments de la gare de Lessines ; selon quel échéancier et avec quels moyens ? Un service adapté sera-t-il maintenu pour les voyageurs ou va-t-on persister dans l'utilisation d'un container ? Les mandataires locaux seront-ils

afspraken een aanvaardbare vakantieregeling uit te werken.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Bevindt de tractiewerkplaats zich in Gentbrugge of in Merelbeke?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De werkplaats is officieel gevestigd in Merelbeke.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van het station van Lessen en de eventuele verkoop ervan aan de gemeente Lessen" (nr. 5263)

02.01 Damien Yzerbyt (cdH): De 26.000 inwoners uit Lessen, Vloesberg en Elzele - met andere woorden bijna de hele bevolking in en om Aat - maken het reizigerspotentieel van het station te Lessen uit.

De gemeenteraad van Lessen heeft in een motie van december 2003 zijn ongerustheid uitgesproken over de toekomst van dit station dat in een slechte staat verkeert. Zoals het SDER (het "schéma de développement de l'espace rural" - ontwikkelingsschema voor het platteland) erkent, vervult Lessen nochtans een belangrijke centrumfunctie binnen de provincie Henegouwen. De stad trekt jaarlijks 30.000 bezoekers aan en het toerisme is de motor van haar economische heropleving.

Het behoud van een station die naam waardig is dus voor Lessen van levensbelang. Het station werd ontruimd omdat zijn bouwvalligheid de reizigers in gevaar bracht. Een container doet dienst als wachtzaal. Een en ander kan betekenen dat de dienstverlening aan de reizigers erop achteruitgaat.

Als men die container zou gebruiken, zou de wachtruimte voor de reizigers nog maar 9 m² in plaats van 100 m² beslaan! Bovendien zou er naar verluidt slechts een beperkte loketservice worden behouden (beperkte openingstijden tijdens de week en gesloten tijdens het weekend).

Zal de NMBS de stationsgebouwen van Lessen renoveren, en zo ja, volgens welk tijdschema en met welke middelen? Kan de reiziger blijven rekenen op een aangepaste dienstverlening, of wil men per se werken met een container? Zullen de

consultés par les instances de la SNCB ? La SNCB va-t-elle maintenir un guichet voyageur le week-end pour accueillir la clientèle touristique ?

Par ailleurs, il me revient que la SNCB aurait envisagé la vente de la gare à la commune. Dans un tel cas, quand la SNCB procéderait-elle à cette vente ? Envisagera-t-elle la construction d'une nouvelle gare à Lessines ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La réalité est un peu différente de ce qui a été rapporté.

D'abord, on n'envisage pas de modifier les heures d'ouverture du guichet à la gare de Lessines.

Cette gare accueille 755 voyageurs les jours ouvrables, 171 les samedis et 139 les dimanches. La grandeur du bâtiment est donc disproportionnée par rapport aux besoins et c'est pourquoi, en 1999, la SNCB a demandé un permis d'urbanisme pour la démolition du bâtiment actuel et la construction d'une nouvelle gare, mieux adaptée.

Le site de la gare aurait été entièrement rénové, pour un budget de deux millions d'euros. Le collège des bourgmestre et échevins a cependant émis un avis négatif. La SNCB a alors proposé une convention de partenariat, selon laquelle les deux parties s'engageaient à financer la rénovation du bâtiment, la ville bénéficiant par bail emphytéotique de cinquante ans d'un droit réel sur 378 m². Cette proposition a également été refusée par le collège.

La SNCB a donc proposé d'acheter l'entièreté du bâtiment et d'en affecter une partie à ses nécessités. Nous attendons la réponse du collège. J'estime que le conseil communal doit prendre ses responsabilités. Nombre de communes seraient heureuses d'un investissement de deux millions d'euros !

02.03 Damien Yzerbyt (cdH) : Je suis heureux qu'on n'envisage pas de réduire les heures de prestation au guichet.

Pour la proposition de la SNCB de 1999 de construire un nouveau bâtiment, c'est le collège échevinal de l'ancienne législature qui a refusé le permis d'urbanisme, non sur le fond mais sur la forme, car le projet ne correspondait pas aux prescrits urbanistiques. Ce refus justifie-t-il

lokale gezagsdragers hierin gekend worden door de NMBS? Zal de NMBS ook tijdens het weekend een loket openhouden om toeristen voort te helpen?

Daarnaast verneem ik dat de NMBS plannen zou hebben gehad om het station aan de gemeente te verkopen. Als dat bericht klopt, wanneer zou die verkoop dan plaatsvinden? Zal de NMBS een nieuw station bouwen in Lessen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De berichtgeving over dit onderwerp spoort niet helemaal met de werkelijkheid.

Om te beginnen zijn er geen plannen om de openingstijden van het loket in het station van Lessen te wijzigen.

Op werkdagen stappen er 755 reizigers op of af in dit station, 's zaterdags 171 en 's zondags 139. Het gebouw is dus duidelijk veel te ruim bemeten ten opzichte van het gebruik ervan in de praktijk. Daarom heeft de NMBS in 1999 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om het bestaande gebouw te kunnen slopen en een nieuw, beter op de behoeften afgestemd gebouw te kunnen optrekken.

Het was de bedoeling de stationssite volledig te renoveren. Daar was een budget van twee miljoen euro voor uitgetrokken. Het college van burgemeester en schepenen bracht echter een negatief advies uit. Daarop stelde de NMBS een partnerschap voor, waarbij de twee partijen zich ertoe verbonden de renovatie van het gebouw te financieren en de stad, via de vestiging van een erfpacht van vijftig jaar, een zakelijk recht verwierf op 378 m². Ook dat voorstel werd echter door het college verworpen.

Daarom stelde de NMBS voor het gebouw volledig aan te kopen en een deel ervan te gebruiken voor de NMBS-activiteiten. Wij wachten nog op een reactie van het college. Ik ben van oordeel dat de gemeenteraad zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Heel wat gemeenten zouden wat blij zijn met een investering van twee miljoen euro!

02.03 Damien Yzerbyt (cdH): Ik ben blij dat de openingsuren van de loketten niet zullen worden ingekrompen.

De NMBS stelde in 1999 voor een nieuw gebouw op te trekken. Het vorige schepencollege weigerde, om formele en niet om inhoudelijke redenen, een stedenbouwkundige vergunning uit te reiken, omdat het project niet aan de stedenbouwkundige voorschriften beantwoordde. Is dat echter een

l'abandon du projet ?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Dans ce cas, le collègue ne devait pas refuser la demande, mais proposer des adaptations ! D'ailleurs, la nouvelle majorité a aussi refusé ! Ce dossier est, pour moi, une énigme ...

02.05 Damien Yzerbyt (cdH): On souhaitait simplement examiner les possibilités relatives à un nouveau bâtiment !

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution de notes aux gares de la SNCB et à la gare de Kalmthout en particulier" (n° 5316)
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cotation des gares thudiennes par la SNCB" (n° 5660)

03.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Chaque semaine, 3.333 voyageurs fréquentent la gare de Kalmthout. J'aimerais savoir, à la suite de la publication de l'enquête menée par la SNCB sur les gares, quelle somme sera affectée à la rénovation de la gare de Kalmthout et quand les travaux seront effectués.

La gare de Heide a été joliment rénovée et un établissement horeca y a ouvert ses portes. La SNCB envisage-t-elle aussi de doter la gare de Kalmthout d'autres fonctions?

03.02 Colette Burgeon (PS) : *Le Soir* a publié un classement des gares par province. Il semblerait que celui-ci s'inscrive dans le cadre du projet Revalor.

En ce qui concerne les gares hennuyères les plus décriées, Thuin était déjà en difficulté suite à la décision de la SNCB de fermer plusieurs guichets. Le député-bourgmestre de l'entité a proposé d'y affecter les services de la population qui pourront délivrer des titres de transport. Quant à Lobbes, son bourgmestre a été désagréablement surpris de découvrir que sa gare était classée parmi les moins accueillantes. Celle-ci a pourtant été récemment réaménagée.

voldoende reden om het project te laten varen?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In dat geval moest het college de aanvraag niet verwerpen, maar wijzigingen voorstellen! De nieuwe meerderheid kantte zich trouwens ook tegen dat voorstel. Dat dossier is voor mij een raadsel...

02.05 Damien Yzerbyt (cdH): Men wilde enkel de mogelijkheid van een nieuw gebouw onderzoeken!

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de quoterings van NMBS-stations, met name het station van Kalmthout" (nr. 5316)
- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de score van de stations in de regio Thuin in de classificatie van de NMBS" (nr. 5660)

03.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): In het station van Kalmthout worden ongeveer 3.333 reizigers per week vervoerd. Naar aanleiding van de publicatie van het onderzoek dat de NMBS over de stations uitvoerde stel ik de vraag hoeveel geld er wordt vrijgemaakt voor de renovatie van het stationsgebouw in Kalmthout en wanneer de werken worden uitgevoerd?

In Heide werd het stationsgebouw mooi gerestaureerd en opent een horecazaak er de deuren. Overweegt de NMBS om andere functies onder te brengen in het stationsgebouw van Kalmthout?

03.02 Colette Burgeon (PS): *Le Soir* publiceerde een classificatie van de stations per provincie, die, naar verluidt, naar aanleiding van het Revalor-project werd opgesteld.

In de provincie Henegouwen bengelt het station van Thuin aan het staartje. Dat station kreeg het moeilijk toen de NMBS besliste een aantal loketten te sluiten. De plaatselijke burgemeester en volksvertegenwoordiger stelde voor er de bevolkingsdienst onder te brengen, die er de vervoerbewijzen zou kunnen uitreiken. De burgemeester van Lobbes stelde tot zijn scha en schande vast dat het station aldaar als een van de minst gezellige wordt beschouwd, hoewel de

N'incombe-t-il pas à la SNCB de prendre en charge la rénovation de la gare de Thuin? Ce classement ne traduit-il pas plutôt le manque d'entretien des gares par la SNCB elle-même? N'estimez-vous pas que la publication partielle de cette note jette le discrédit sur les efforts menés? Les informations publiées proviennent-elles d'un rapport exclusivement interne ou étaient-elles destinées à être rendues publiques ?

En quoi consiste ce projet Revalor? N'estimez-vous pas qu'il serait opportun que la SNCB contacte les bourgmestres des communes dont les gares ont été visitées ? Peut-on obtenir une copie de ce rapport?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : L'objectif de ce plan était d'obtenir un aperçu plus ou moins objectif des besoins en infrastructure les plus urgents et, sur la base de celui-ci, de fixer les priorités du futur programme d'investissements. Ce dernier n'est pas encore au point et rien n'est donc décidé. Des contacts ont effectivement été pris avec la commune de Kalmthout à propos de la création d'emplacements pour bicyclettes. Ce plan sera inscrit dans un projet global pour la gare de Kalmthout mais il faut bien admettre que la réalisation d'un tel projet pourrait prendre plusieurs années.

(*En français*) En ce qui concerne Thuin, une réunion a eu lieu avec l'administration communale. Le holding et la ville procéderont à des aménagements. Une société à vocation sociale sera installée dans la gare. Pour Lobbes, la cotation ne concerne que l'infrastructure d'accueil des voyageurs. Personne n'est montré du doigt.

Il s'agit d'un document interne confié aux journaux avec un objectif de transparence. Les critères qui ont prévalu sont les bâtiments de la gare, les quais, les parkings voitures et deux-roues, les environs immédiats de la gare, la station de bus, l'éclairage et les trottoirs. Pour Lobbes, la rénovation de l'installation sanitaire et de la salle des guichets figure au programme de 2006.

03.04 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Je me réjouis de constater qu'il y a une concertation structurelle avec la commune de Kalmthout. Que pense le ministre de l'idée d'utiliser le bâtiment de la gare pour d'autres fonctions ?

03.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La commune peut toujours formuler une proposition à cet égard.

inrichting ervan onlangs werd vernieuwd.

Moet de NMBS niet voor de renovatie van het station van Thuin zorgen? Brengt die classificatie niet vooral aan het licht dat de NMBS haar stations onvoldoende onderhoudt? Meent u niet dat de gedeeltelijke publicatie van die nota de geleverde inspanningen overschaduwde? Is die informatie uit een louter intern verslag afkomstig of was het de bedoeling dat ze wereldkundig werd gemaakt?

Wat houdt het Revalor-project in? Denkt u niet dat de NMBS best contact opneemt met de gemeenten waarvan het station bezocht werd? Kunnen wij een kopie van het verslag krijgen?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De bedoeling van het plan was om een min of meer objectief overzicht te krijgen van de dringendste infrastructuurnoden en op basis daarvan de prioriteiten vast te leggen voor een toekomstig investeringsprogramma. Het plan staat nog niet op punt en er is dus nog niets beslist. Er zijn wel contacten met de gemeente Kalmthout over het inrichten van fietsstallingen. Die plannen zullen worden uitgebreid tot een totaalproject voor het station van Kalmthout, maar men dient wel te beseffen dat zo'n project al gauw enkele jaren vergt.

(*Frans*) Wat Thuin betreft, werd er een vergadering gehouden met het gemeentebestuur. De holding en de stad zullen samen het station aanpakken. In het station zal een non-profit onderneming worden gevestigd. Voor Lobbes werd enkel aan de onthaalinfrastructuur voor de reizigers een score toegekend. Er wordt dus niemand in opspraak gebracht.

Het gaat om een intern document dat in een streven naar meer transparantie aan de kranten werd bezorgd. De doorslaggevende criteria zijn de stationsgebouwen, de perrons, de autoparking en de fietsstallingen, de naaste stationsomgeving, het busstation, de verlichting en de stoepen. De sanitaire uitrusting en de lokettenzaal van het station te Lobbes zullen in 2006 worden vernieuwd.

03.04 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Het verheugt mij dat er structureel overleg is met de gemeente Kalmthout. Wat vindt de minister van het idee om het stationsgebouw ook voor andere functies te gebruiken?

03.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De gemeente kan daarover altijd een voorstel doen.

03.06 Colette Burgeon (PS) : Je suis heureuse d'entendre que Lobbes pourra bénéficier d'un supplément d'investissements au niveau des infrastructures en 2006.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur plan de transport de la SNCB" (n° 5565)

04.01 Valérie De Bue (MR): La presse s'est faite l'écho d'une étude effectuée en collaboration avec le bureau Bain sur le futur plan de transport de la SNCB. Il a pour objectif d'envisager la rentabilité de la SNCB en 2007 en s'intéressant à tous les types de voyageurs. Quel est votre avis sur ce document ? Comment est-il intégré aux discussions consacrées au contrat de gestion ? Quel sera l'impact de ce plan sur les dessertes internes en Wallonie, les liaisons transfrontalières, et le trafic marchandises ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Il s'agit d'une étude et non d'un plan. J'ai suggéré qu'elle soit présentée devant la commission. Cette étude a analysé les rapports coûts/bénéfices de chaque ligne, et a fait la distinction entre les navetteurs et les autres voyageurs.

Il s'agit de fournir une information et non des conclusions. Elle n'entrera pas dans le rapport de gestion, sauf que l'objectif d'augmentation de 20% entre 2008 et 2012 demeure d'application. De toute façon, je n'envisage pas de grand changement dans l'offre avant 2007.

04.03 Guido De Padt (VLD): Nous avons déjà demandé le texte de l'étude par l'intermédiaire du secrétariat de la commission mais on n'a pas voulu nous le donner sans qu'un commentaire simultané du texte ne puisse être fait. Comment pouvons-nous nous préparer au commentaire si nous ne pouvons pas lire préalablement l'étude ?

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Depuis quand le Parlement doit-il obéir à la SNCB et non l'inverse ?

Le **président**: Les déclarations de M. De Padt sont exactes. Nous redemanderons le document cette

03.06 Colette Burgeon (PS): Ik ben blij te horen dat Lobbes in 2006 extra investeringen op het niveau van de infrastructuur zal kunnen genieten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstig vervoerplan van de NMBS" (nr. 5565)

04.01 Valérie De Bue (MR): De pers maakte gewag van een studie in samenwerking met het onderzoeksbureau Bain betreffende het toekomstige vervoerplan van de NMBS. Doestelling was de rendabiliteit van de NMBS in 2007 na te gaan, rekening houdend met de verschillende soorten reizigers. Wat denkt u van dat document? Hoe wordt daar in de voorbereidende besprekingen van de beheersovereenkomst rekening mee gehouden? Wat wordt de invloed van dat plan op de binnenlandse verbindingen in Wallonië, op de grensoverschrijdende verbindingen en op het goederenvervoer?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het gaat om een studie, niet om een plan. Ik stelde voor ze aan de commissie voor te leggen. Die studie maakte een kosten-batenanalyse van elke lijn, daarbij een onderscheid makend tussen pendelaars en andere reizigers.

Er dient informatie te worden verstrekt en er moeten geen conclusies worden getrokken. Die informatie zal niet in het beheersverslag worden opgenomen, behalve dat de doelstelling van een verhoging van 20 procent tussen 2008 en 2012 ongewijzigd blijft. Ik voorzie in ieder geval geen grote wijziging in het aanbod vóór 2007.

04.03 Guido De Padt (VLD): We hebben reeds via het commissiesecretariaat de tekst van de studie opgevraagd, maar men wil die ons niet geven als men hem niet tegelijk mag toelichten. Hoe kunnen wij ons voorbereiden op de toelichting als we de studie niet op voorhand kunnen lezen?

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Sinds wanneer moet het Parlement naar de NMBS luisteren en niet omgekeerd?

De **voorzitter**: Wat de heer De Padt zegt, klopt. We zullen nog deze week het document opnieuw

semaine encore. Si tout se déroule comme il se doit, la discussion pourra avoir lieu après les vacances de Pâques.

04.05 Valérie De Bue (MR): Je me rallie à cette suggestion. Il faut un débat. Mais on ne peut l'avoir que si l'on dispose de ce document qui n'a pas toujours été présenté uniquement comme une étude, et dont les journalistes ont pu prendre connaissance avant les parlementaires.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position de La Poste sur le marché des petits colis" (n° 5567)

05.01 Valérie De Bue (MR) : La Poste est, de plus en plus, soumise à la concurrence d'opérateurs internationaux, en particulier dans le domaine des petits colis et de son service Kilopost. Aucun délai de livraison n'est garanti par La Poste en la matière et les tarifs pratiqués dans les pays voisins sont de 20 à 55% moins chers, avec des délais garantis de trois jours. Pouvez-vous expliquer de telles différences ? Quelle solution proposez-vous pour que cette activité devienne compétitive ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): L'offre en matière de colis internationaux est, en effet, à améliorer. En matière de colis express, en revanche, La Poste est rapide, fiable et compétitive. Il y a un potentiel dans ce secteur. Un plan de rétablissement de la compétitivité est en cours d'étude au sujet de la gamme de produits offerte par Kilopost. Il devrait entrer en application dans les mois qui viennent.

05.03 Valérie De Bue (MR) : Nous reviendrons dans quelques mois sur le sujet.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 5574)

opvragen. Als alles goed gaat, kan de bespreking na de paasvakantie plaatshebben.

04.05 Valérie De Bue (MR): Ik sluit me bij dit voorstel aan. We moeten over deze kwestie een debat organiseren. Maar dit kan enkel indien we over dit document beschikken dat niet steeds als een loutere studie werd voorgesteld. De journalisten hebben er inzage van gekregen vooraleer het aan de commissieleden werd bezorgd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de marktpositie van De Post inzake de verzending van kleine pakjes" (nr. 5567)

05.01 Valérie De Bue (MR): De Post wordt almaar meer geconfronteerd met de concurrentie van internationale operatoren, inzonderheid wat de pakjes en de dienst Kilopost betreft. De Post garandeert ter zake geen leveringstermijn en de tarieven in de buurlanden zijn 20 tot 55 procent goedkoper, met een gegarandeerde leveringstermijn van drie dagen. Kan u die verschillen verklaren? Wat moet De Post volgens u doen om op dat gebied de concurrentie aan te kunnen?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De dienstverlening bij de internationale pakjesdienst is inderdaad voor verbetering vatbaar. Voor de expressebestelling van pakjes daarentegen, staat De Post bekend als snel en betrouwbaar en hoeft ze zeker niet onder te doen voor de concurrentie. Dit is een potentiële groeiemarkt. Momenteel wordt onderzocht hoe het concurrentievermogen kan worden hersteld door te sleutelen aan het productengamma van Kilopost. In de komende maanden zou een plan in die zin in werking moeten treden.

05.03 Valérie De Bue (MR): Wij zullen over enkele maanden op die kwestie terugkomen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan voor een nieuwe bestemming van het station van Boussu" (nr. 5574)

06.01 Camille Dieu (PS) : La gare de Boussu ayant été définitivement fermée, les tickets n'y sont plus délivrés. Selon la SNCB, ce fut une contrainte afin d'éviter le vandalisme. Voilà qui corrobore notre discours face aux propositions de fermeture de guichets dans d'autres communes !

La commune souhaite la réaffectation des locaux mais aucun projet n'a été déposé. Selon la SNCB, celle-ci serait ouverte à toute proposition, même de particuliers.

Ne serait-il pas bon d'avoir une meilleure communication et une ligne de conduite à la SNCB ? Cela éviterait que les mêmes questions vous soient sans cesse posées.

06.02 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Il est parfois préférable d'avoir une ligne de conduite mais, dans le cas présent, vu le nombre de gares et leurs spécificités, mieux vaut rester flexible.

La gare de Boussu a été rénovée en 2002, puis incendiée et vandalisée. La SNCB a décidé de ne pas refaire de travaux. La situation est assez spécifique.

L'option première de la SNCB est de vendre le bâtiment.

L'incident est clos.

07 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise à la retraite à 55 ans du personnel roulant de la SNCB" (n° 5589)

07.01 Guido De Padt (VLD): La loi unique de 1961 permettait aux conducteurs et aux accompagnateurs de train ayant 30 ans de "service roulant" de prendre leur retraite à cinquante ans. L'accord conclu entre le ministre de tutelle et son collègue des pensions devait toutefois être renouvelé tous les trois ans. Lors de la restructuration, les syndicats ont exigé que cette mesure devienne définitive et, début 2005, il a effectivement été décidé dans une convention qu'elle serait confirmée. L'arrêté royal devait paraître en janvier mais cela n'a pas été le cas.

Quels partis ont conclu cet accord ? Un arrêté royal

06.01 Camille Dieu (PS): Aangezien het station van Boussu definitief werd gesloten, worden er geen tickets meer verkocht. Volgens de NMBS was dat noodzakelijk om vandalisme te vermijden. Dat bevestigt alleen maar dat wij gelijk hebben wanneer wij ons verzetten tegen alle voorstellen die ertoe strekken loketten in andere gemeenten te sluiten!

De gemeente wil dat de lokalen een andere bestemming krijgen maar totnogtoe werd geen enkel project ingediend. De NMBS zou naar eigen zeggen open staan voor elk voorstel, zelfs uitgaande van particulieren.

Zou de NMBS er niet goed aan doen beter te communiceren en een duidelijke gedragslijn te volgen? Op die manier hoeft u niet telkens dezelfde vragen te beantwoorden.

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Soms is het verkieslijk om een bepaalde gedragslijn te volgen, maar in dit geval, gelet op het aantal stations en hun specifieke kenmerken, is flexibiliteit een betere optie.

Het station van Boussu werd in 2002 gerenoveerd. Nadien werd er brand gesticht en werd het station gevandaliseerd. De NMBS heeft daarop beslist het gebouw niet opnieuw te renoveren. Het gaat om een vrij specifieke situatie.

De NMBS wil in eerste instantie het gebouw verkopen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pensionering op 55 jaar voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 5589)

07.01 Guido De Padt (VLD): Dankzij de eenheidswet van 1961 konden treinbestuurders en -begeleiders met 30 jaar 'rijdende dienst' op hun vijfenvijftigste met pensioen. Om de drie jaar echter moest het akkoord tussen de voogdijminister en zijn collega van pensioenen worden verlengd. Bij de herstructurering eisten de vakbonden dat de maatregel definitief zou worden. Begin 2005 werd in een conventie inderdaad vastgelegd dat de maatregel zou worden bestendigd. Het KB zou in januari verschijnen, maar dat is niet gebeurd.

Welke partijen sloten het akkoord? Is er al een KB?

a-t-il déjà été promulgué ? Quand sera-t-il publié au *Moniteur belge* ? Pourquoi ne l'a-t-il pas été en janvier ? Combien de personnes font-elles aujourd'hui partie du personnel roulant ? Sont-elles les seules concernées par l'arrêté royal ? Celui-ci comporte-t-il également des mesures encourageant le personnel à poursuivre sa carrière ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: (*en néerlandais*): Le protocole d'accord social du 1^{er} avril 2004 entre la SNCB et les organisations représentatives du personnel prévoit une programmation sociale pour 2003-2005. Il a été décidé que le gouvernement ferait une proposition de pérennisation. Il est donc prévu de modifier la loi de 1961 mais cela n'a pas encore été fait parce que certaines mesures en matière de fret font encore l'objet de négociations. Un débat a notamment toujours lieu au sein de la sous-commission paritaire.

Au total, les services roulants de la SNCB holding emploient 8.360 personnes. Il n'existe pas encore de dispositions spécifiques permettant de maintenir le personnel plus longtemps en activité. Elles devraient être négociées à la fin de l'année, dans le cadre du plan 2006-2007. La SNCB ni La Poste ne devront du reste recourir aux prépensions. Le débat portera sur la question de savoir comment absorber la vague de départs à l'âge normal de la pension.

07.03 Guido De Padt (VLD): Les travailleurs qui auront 55 ans en 2006 aimeraient bien entendu savoir ce qui les attend.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: (*en néerlandais*): Il nous reste un peu de temps mais le problème devra être résolu dans les prochains mois. Le plus tôt sera le mieux.

L'incident est clos.

08 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de stationnement aux abords des gares de Denderleeuw et de Liedekerke" (n° 5630)

08.01 Guido De Padt (VLD): Les gares de Denderleeuw et de Liedekerke sont particulièrement fréquentées et de nombreux navetteurs se plaignent de problèmes de stationnement. A Denderleeuw, le parking payant est complet pratiquement chaque jour tandis que la durée de stationnement est limitée à deux heures dans les rues adjacentes. De plus, les transports

Wanneer verschijnt het in het *Staatsblad*? Waarom verscheen het niet in januari? Hoeveel personen maken momenteel deel uit van het rijdend personeel? Vallen enkel zij onder het KB? Zijn in het KB ook maatregelen opgenomen die het personeel motiveren om langer aan de slag te blijven?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het protocol van sociaal akkoord van 1 april 2004 tussen de NMBS en de personeelsorganisaties voorziet in een sociale programmatie voor 2003-2005. Er werd bepaald dat de regering een voorstel tot bestendiging zou doen. Het is dus de bedoeling om de wet van 1961 wijzigen, maar dat is nog niet gebeurd omdat er nog wordt onderhandeld over enkele maatregelen inzake cargo. Er is onder meer nog discussie in de paritaire subcommissie.

In totaal werken 8.360 bedienden bij de rijdende diensten van de NMBS-holding. Er zijn nog geen specifieke bepalingen om mensen langer aan de slag te houden. Daarover zal aan het eind van het jaar moeten worden onderhandeld in het kader van het plan 2006-2007. Voor de NMBS en De Post zal de noodzaak van vervroegd pensioen overigens helemaal wegvallen. Het debat zal gaan over de vraag hoe men de plotse uittreding van mensen op de normale pensioenleeftijd moet opvangen.

07.03 Guido De Padt (VLD): Wie 55 wordt in 2006, weet natuurlijk wel graag waar hij aan toe is.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): We hebben nog even de tijd, maar de komende maanden moet de zaak worden opgelost. Hoe vlugger, hoe beter.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerproblemen aan de stations van Denderleeuw en Liedekerke" (nr. 5630)

08.01 Guido De Padt (VLD): De stations van Denderleeuw en Liedekerke zijn drukbezocht. Veel pendelaars klagen over de parkeermogelijkheden. In Denderleeuw is het betaalparkeerterrein bijna elke dag helemaal vol. In de omliggende straten mag slechts twee uur worden geparkeerd. Bovendien is er onvoldoende openbaar vervoer. In Liedekerke zijn er gelijkaardige problemen. Heel

publics sont insuffisants. Des problèmes du même ordre se posent à Liedekerke. De nombreux navetteurs ne voient d'autre issue que de reprendre leur voiture pour se rendre à Bruxelles.

Le ministre avait-il déjà connaissance de ces problèmes ? Quelle est la gravité de la situation ? La SNCB peut-elle prendre des mesures ?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est informée des problèmes de stationnement dans les deux communes. Il y a un déficit de 263 emplacements à Denderleeuw et de 220 à Liedekerke. Des solutions sont recherchées activement. Des négociations sont en cours à Liedekerke avec l'administration communale. Il est prévu de réserver prioritairement aux navetteurs le parking prévu pour eux. De même, à Denderleeuw, on ne néglige aucune possibilité pour créer davantage de places de stationnement. Pour l'heure, aucune solution satisfaisante n'est encore intervenue.

La liste des gares aux prises à des problèmes de capacité du même type est longue. Toutefois, des projets concrets existent pour en étendre l'aire de stationnement.

Sous peu seront mis en œuvre des projets expérimentaux dans le cadre desquels le stationnement sera offert gratuitement aux abonnés du chemin de fer.

Il s'agit véritablement d'un problème préoccupant. Les solutions seront dès lors radicales.

08.03 Guido De Padt (VLD): Le déficit à Liedekerke et à Denderleeuw – deux communes qui ne sont tout de même pas très éloignées – se monte à quelque 500 places. Ce n'est pas rien. La SNCB doit s'attaquer sérieusement au problème et trouver rapidement des solutions.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation d'un matériel adéquat pour les lignes régionales du réseau" (n° 5652)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de matériel 'light rail' par la SNCB" (n° 5886)

wat pendelaars zien geen andere mogelijkheid dan opnieuw met de wagen naar Brussel te gaan.

Was de minister al op de hoogte van de problemen? Hoe erg is de situatie? Kan de NMBS maatregelen nemen?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS is op de hoogte van de parkeerproblemen in beide gemeenten. In Denderleeuw is er een tekort van 263 plaatsen, in Liedekerke van 220 plaatsen. Er wordt volop naar oplossingen gezocht. In Liedekerke worden gesprekken gevoerd met het gemeentebestuur. Het is de bedoeling op de pendelparking duidelijk voorrang te geven aan de wagens van de pendelaars. Ook in Denderleeuw worden alle mogelijkheden nagegaan om meer parkeerplaatsen te creëren. Voorlopig is er nog geen bevredigende oplossing uit de bus gekomen.

De lijst van stations met gelijkaardige capaciteitsproblemen is vrij lang. In heel wat van die stations zijn er wel al concrete plannen voor een uitbreiding van het parkeerterrein.

Binnenkort wordt er gestart met een aantal proefprojecten waarbij gratis parking wordt aangeboden aan de treinabonnees.

Het gaat zonder meer om een ernstig probleem. De oplossingen zullen dan ook ingrijpend zijn.

08.03 Guido De Padt (VLD): Het tekort in Liedekerke en Denderleeuw - toch twee gemeenten die niet ver van mekaar liggen - bedraagt circa 500 plaatsen. Dat is toch aanzienlijk. De NMBS moet dit probleem dan ook ernstig nemen en snel concrete oplossingen uitdokteren.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van aangepast materieel op de regionale spoorlijnen" (nr. 5652)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke gebruik van light rail-materieel door de NMBS" (nr. 5886)

09.01 Camille Dieu (PS): La SNCB a-t-elle déjà pris en considération les nouveaux matériels légers (autorail, matériel pendulaire ou train-tram mixte) utilisés avec succès sur les lignes régionales des pays voisins, ainsi que l'arrêt sur demande, que pratiquent largement les réseaux étrangers ? Ces solutions sont-elles trop onéreuses ? Ne peut-on s'inspirer des méthodes de desserte de nos voisins pour les régions les plus reculées ?

09.02 Olivier Chastel (MR): Que pense la SNCB de l'avis du Comité consultatif des usagers, qui recommande d'utiliser, sur certaines lignes, un matériel plus léger apte à augmenter le nombre d'arrêts, sans préjudice pour la vitesse commerciale, et disponible sur catalogue, la SNCB ayant pour habitude de concevoir elle-même un matériel qui lui est propre ?

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Pour la SNCB, le train-tram ne répond pas aux prescriptions de sécurité, notamment en cas de collision. Sans modification des règlements de sécurité, le *light rail* n'a que de très faibles chances d'être utilisé. Ce problème est-il réel ou la sécurité est-elle invoquée pour justifier un certain conservatisme, je ne saurais le dire.

Selon la SNCB, les arrêts sur demande rendent les heures de départ incertaines, ce qui ne manquerait pas de poser des problèmes aux voyageurs et, en définitive, ne ferait pas gagner de temps.

Enfin, toujours selon la compagnie, le matériel acheté sur catalogue devrait d'abord répondre aux spécificités du réseau belge. J'avoue que je n'ai encore jamais rencontré un ingénieur d'accord avec du matériel existant. Mais la même attitude existe chez les politiques, au sujet du RER, par exemple.

09.04 Camille Dieu (PS): Ne pourrait-on pas commander une étude à des experts indépendants de la SNCB ?

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Je ne sais pas si de tels experts existent mais je peux me renseigner et je ne m'oppose pas à cette idée.

L'incident est clos.

09.01 Camille Dieu (PS): Heeft de NMBS er al aan gedacht gebruik te maken van nieuw licht materieel (autorail, kantelbaktreinen, gemengd trein-trammaterieel), zoals in onze buurlanden met succes ingezet wordt op regionale lijnen? Zou de NMBS het op de buitenlandse spoorwegnetten wijdverbreide systeem van de halte op verzoek niet kunnen toepassen? Zijn die opties te duur? Kunnen we niet eens kijken hoe onze buurlanden het probleem van het openbaarvervoeraanbod in de meest afgelegen gebieden aanpakken?

09.02 Olivier Chastel (MR): Wat denkt de NMBS over het advies van het Raadgevend Comité van de gebruikers, dat het gebruik van lichter materieel aanbeveelt op bepaalde lijnen? Met dat soort materieel kunnen er meer haltes op een traject worden ingepast zonder dat de rijtijd verhoogt. Tevens wordt aanbevolen materieel aan te kopen uit een catalogus. De NMBS heeft anders de gewoonte zelf haar eigen materieel te concipiëren.

09.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS is van oordeel dat de tramtrein niet aan de veiligheidsvoorschriften voldoet, onder meer bij botsingen. Als de veiligheidsreglementen niet worden gewijzigd, heeft de *light rail* weinig kans om door te breken. Ik kan u niet zeggen of de veiligheid werkelijk in het gedrang komt of dat dit argument gebruikt wordt om alles bij het oude te laten.

Volgens de NMBS zouden door het systeem van haltes op aanvraag de vertrekuren niet gerespecteerd kunnen worden. Dat zou voor verwarring zorgen bij de reizigers en niet tot tijdswinst leiden.

Tot slot liet de NMBS me nog weten dat materieel uit een catalogus aangekocht kan worden indien dit voldoet aan de specifieke kenmerken van het Belgische spoorwegnet. Ik beken dat ik nog nooit een ingenieur heb ontmoet die met het bestaande materieel tevreden was. Maar daarin verschillen ze in niets van de politici. Denken we maar aan het GEN.

09.04 Camille Dieu (PS): Is het niet mogelijk een studie te laten uitvoeren door onafhankelijke deskundigen?

09.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik weet niet of er dergelijke deskundigen zijn, maar ik zal navraag doen en ik heb geen bezwaar tegen dat idee.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le développement de l'ADSL et l'accroissement des vitesses de transfert des données" (n° 5666)

10.01 François Bellot (MR): Certains utilisateurs du service ADSL proposé par Belgacom ont observé une augmentation des vitesses de données. Ces dernières sont effectivement passées de 3,3 mgb/seconde à 4,6 mgb/seconde. En outre, Belgacom propose désormais le VDSL.

Pourriez-vous nous informer sur la programmation du développement de l'ADSL 3,3 mgb/seconde vers 4,6 mgb/seconde et ce, sur l'ensemble du territoire belge ? Quelles sont les stratégies et perspectives suivies par Belgacom ?

En ce qui concerne le développement VDSL, quelles sont les limites techniques rencontrées sur notre territoire ?

Quel est le pourcentage de l'ADSL disponible à 4,65 mgb/seconde sur l'ensemble des connexions ? Quelles sont les vitesses courantes possibles et à venir au cours des trois prochaines années ?

Enfin, quand pourra-t-on bénéficier d'une vitesse de 5,5 mgb/seconde permettant la réception des programmes télévisés ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre(en français): Sur la base des informations qui m'ont été fournies par Belgacom, je peux vous confirmer que la vitesse de l'ADSL passera graduellement de 3,3 mgb/seconde à 4,6 mgb/seconde sur la totalité du réseau Belgacom et ce, d'ici la fin du mois d'avril 2005.

De la même façon, Belgacom prévoit d'offrir graduellement la technologie VDSL à 46% de la clientèle d'ici la fin 2006.

Outre le réseau Belgacom, la vitesse de transmission des données dépend également de facteurs tels que la performance du PC, des serveurs et de la charge de connectivité internationale.

L'incident est clos.

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passage à niveau n° 123/47 de la ligne Grammont/Enghien" (n° 5687)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van ADSL en de snellere gegevensoverdracht" (nr. 5666)

10.01 François Bellot (MR): Een aantal mensen die over een ADSL-verbinding van Belgacom beschikken, hebben nu sneller internet. De snelheid werd inderdaad van 3,3 mgb/ seconde naar 4,6 mgb/ seconde opgetrokken. Belgacom biedt voortaan ook VDSL aan.

Hoe staat het met de planning om de snelheid van 3,3 mgb/ seconde naar 4,6 mgb/ seconde op te trekken over het hele grondgebied? Welke strategie en timing volgt Belgacom in dat verband?

Welke technische obstakels staan de ontwikkeling van VDSL op ons grondgebied in de weg?

Welk percentage van de ADSL-aansluitingen beschikt al over een snelheid van 4,65 mgb/ seconde? Welke snelheden mogen we in de loop van de volgende drie jaar verwachten?

Ten slotte, wanneer wordt de snelheid tot 5,5 mgb/ seconde opgetrokken, zodat de klant ook televisieprogramma's kan ontvangen?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Belgacom deelde mij mee dat de ADSL-snelheid tegen eind april 2005 geleidelijk van 3,3 naar 4,6 mgb/seconde zal worden opgetrokken op het hele Belgacomnetwerk.

Daarnaast zal de VDSL-technologie stapsgewijs aan 46 procent van de klanten worden aangeboden tegen eind 2006.

De overdrachtsnelheid van de gegevens hangt niet alleen af van het Belgacom-netwerk maar ook van factoren als het vermogen van de PC en de servers en de belasting van de internationale connectiviteit.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spooroverweg nr. 123/47 op de lijn Geraardsbergen/Edingen" (nr. 5687)

11.01 Guido De Padt (VLD): La sécurité aux abords des passages à niveau est un problème d'actualité. Les riverains du passage à niveau 123/47 situé sur la ligne qui relie Grammont à Enghien s'inquiètent pour la sécurité des jeunes écoliers qui doivent quotidiennement traverser les voies. Le passage à niveau n'est pourvu que de clignotants rouges. Les habitants ont demandé à la direction de la SNCB, sans résultat à ce jour, de placer des barrières. Le ministre a également été averti de la situation.

La sécurité de ce passage à niveau a-t-elle fait l'objet d'une étude? Quel en est le résultat et quelles mesures la SNCB envisage-t-elle de prendre? Àuprès de quelles instances les citoyens peuvent-ils signaler une situation dangereuse en matière de trafic ferroviaire?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La circulation au passage à niveau 123/47 comporte effectivement des risques. La largeur de ce passage étant inférieure à 5 mètres, il ne peut toutefois être équipé de semi-barrières. Cette mesure vise à permettre à une personne qui traverserait les voies au moment de la fermeture des barrières de se mettre en sécurité, ce qui serait impossible si le passage à niveau était équipé de telles barrières.

Infrabel veut supprimer certains passages à niveau dangereux ou les doter de barrières si les conditions sont remplies. Nous optons autant que possible pour la suppression des passages à niveau. Le passage à niveau 123/47 ne sera pas supprimé de sorte que la largeur de la chaussée devra être portée à 5 mètres et que sa longueur devra atteindre 25 mètres avant que des barrières puissent y être posées.

Les questions peuvent être adressées au service Mobilité de la SNCB.

11.03 Guido De Padt (VLD): Ne serait-il pas utile de créer un point de contact général permettant d'attirer l'attention de la SNCB sur toute situation potentiellement dangereuse?

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je suis convaincu que la SNCB sait à quels endroits exactement se posent des problèmes de passages à niveau dangereux.

L'incident est clos.

11.01 Guido De Padt (VLD): De veiligheid van spooroverwegen is een actueel probleem. De omwonenden van overweg 123/47 op de lijn tussen Geraardsbergen en Edingen maken zich zorgen over de veiligheid van jonge schoolkinderen die dagelijks het spoor moeten kruisen. De overweg is enkel voorzien van rode knipperlichten. De bewoners hebben de directie van de NMBS zonder resultaat gevraagd om slagbomen te plaatsen. Ook de minister werd van de situatie op de hoogte gebracht.

Werd er een onderzoek uitgevoerd naar de veiligheid van deze overweg? Wat was daarvan het resultaat en wat zal de NMBS ondernemen? Bij welke instanties kunnen burgers een gevaarlijke situatie met betrekking tot het treinverkeer aankaarten?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er is een gevaarlijke verkeerssituatie bij overweg 123/47. De overweg is echter minder dan 5 meter breed, wat betekent dat deze niet mag worden uitgerust met halve slagbomen. Dit verbod bestaat om te verhinderen dat iemand zich bij gevaar niet in veiligheid kan brengen.

Infrabel wil bepaalde gevaarlijke overwegen afschaffen of met slagbomen uitrusten indien aan de voorwaarden wordt voldaan. Men kiest zoveel mogelijk voor het afschaffen van overwegen. Overweg 123/47 zal niet worden afgeschaft, zodat de weg moet worden verbreed tot 5 meter over een lengte van 25 meter vooraleer er slagbomen kunnen worden geplaatst.

Vragen kunnen worden gericht aan de dienst Mobiliteit van de NMBS.

11.03 Guido De Padt (VLD): Is het niet nuttig om een algemeen meldpunt op te richten om potentieel gevaarlijke situaties onder de aandacht van de NMBS te brengen?

11.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik ben ervan overtuigd dat de NMBS weet waar er problemen zijn met gevaarlijke overwegen.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'un message BIN vers un numéro de gsm par le système de messagerie vocale de Belgacom" (n° 5692)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De plus en plus de réseaux d'information de quartier voient le jour. Un problème se pose sur le plan du transfert des messages envoyés par les services de police. Il s'écoule en effet de 8 à 10 minutes avant que le coordinateur ne reçoive le message, après quoi il reste encore à avertir tous les citoyens raccordés. Or, dans les situations d'urgence, un quart d'heure de retard est excessif. Le coordinateur devrait être informé plus rapidement de l'envoi de messages mais Belgacom prétend qu'il est difficile de modifier le système de transfert.

Belgacom pourrait-elle prendre ce problème à bras le corps ? Quand devrait-elle obtenir des résultats ? Combien de réseaux d'information de quartier utilisent le système *voice mail* de Belgacom ? Belgacom reçoit-elle souvent des réclamations à ce sujet ?

12.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Nous accusons effectivement un retard de dix minutes mais Belgacom prétend que les réseaux d'information de quartier en sont informés. Elle n'a encore reçu aucune réclamation à ce propos.

Un retard de 10 minutes me paraît vraiment très important, mais apparemment personne ne s'en plaint. J'invite l'organisation coupole des réseaux d'information de quartier à me faire connaître son point de vue, après quoi je pourrai débattre de cette question avec Belgacom.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me réjouis d'entendre que le ministre considère lui aussi qu'il se pose un problème. Belgacom offre-t-elle des solutions de rechange ? L'asbl BIN (*Buurtinformatienetwerken*) ferait bien de contacter le ministre dans les meilleurs délais.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement des gares dont les guichets sont condamnés à la fermeture" (n° 5503)

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de doorschakeling van een BIN-bericht naar een gsm-nummer via het voicemail-systeem van Belgacom" (nr. 5692)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er worden steeds meer buurtinformatienetwerken opgericht. Er is echter een probleem bij het doorschakelen van berichten die door de politiediensten worden verzonden. Er verstrijken immers 8 tot 10 minuten vooraleer de coördinator het bericht ontvangt, waarna alle aangesloten burgers nog moeten worden gewaarschuwd. In dringende situaties is een vertraging van een kwartier te lang. De coördinator zou sneller op de hoogte moeten worden gebracht van een melding, maar Belgacom beweert dat het moeilijk is om het doorschakelsysteem te wijzigen.

Kan Belgacom dit probleem aanpakken? Wanneer kunnen er resultaten worden verwacht? Hoeveel buurtinformatienetwerken maken gebruik van het *voice mail*-systeem van Belgacom? Ontvangt Belgacom hierover regelmatig klachten?

12.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Er is inderdaad een vertraging van 10 minuten, maar Belgacom beweert dat de buurtinformatienetwerken daarvan op de hoogte zijn. Belgacom heeft hierover nog geen klachten ontvangen.

Een vertraging van 10 minuten lijkt me erg lang te zijn, maar blijkbaar protesteert niemand daartegen. De overkoepelende organisatie van de buurtinformatienetwerken kan mij best haar standpunt bezorgen, waarna ik het probleem met Belgacom kan bespreken.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik ben blij dat ook de minister dit als een probleem ervaart. Biedt Belgacom geen alternatieve oplossingen? De vzw Buurtinformatienetwerken kan best zo snel mogelijk contact opnemen met de minister.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinrichting van de stations na de sluiting van de loketten" (nr. 5503)
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister

- **M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets de gares SNCB" (n° 5649)**

13.01 Olivier Chastel (MR): Dans son avis 2005/05, point 3.2, le Comité consultatif des usagers propose des mesures pour conserver un minimum de convivialité et de sécurité aux arrêts dépourvus de guichet. Cet aménagement vaut pour les 23 gares wallonnes n'entrant pas dans un projet de réhabilitation à rendre par les communes concernées.

Ces recommandations concernent un local d'attente ouvert et éclairé, équipé de sièges et chauffé, un distributeur de billets, une signalétique adaptées aux circonstances, une information sur les horaires et des abris sur les quais, protégés et pourvus de sièges.

Le confort et la sécurité sont déterminants pour rendre l'attractivité aux lignes et gares et amener le citoyen à devenir ou redevenir un utilisateur du train.

Quelles mesures sont donc envisagées dans les gares où l'on ferme les guichets ?

Par ailleurs, il y a quelques semaines, lorsque nous évoquions les fermetures de guichets, vous vous étiez engagé à fournir les critères de la SNCB en la matière, d'autant que vous annonciez que cinq guichets avaient été sauvés. Quels sont donc ces critères ?

13.02 Eric Massin (PS): Ma question fait suite à vos propos en commission de l'Infrastructure le 31 janvier, sur le dossier de fermeture des points de vente de billets de cette quarantaine de gares.

Dans votre réponse, vous aviez mis en exergue l'attitude changeante de la SNCB, et aviez précisé que 31 guichets étaient condamnés. A ce moment, s'est posé le problème des critères objectifs sur base desquels cinq gares avaient été maintenues : Zaventem-Dorp, Herne, Wevelgem, Aiwaille et Flémalle-Haute.

Pour éclaircir définitivement cette saga, pouvez-vous me communiquer ces critères de fermeture et m'indiquer si les gares sauvées l'ont été sur cette base ou sur une autre ?

13.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Pour le réaménagement des gares dont les guichets sont fermés, les futures modalités

en ministre van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in een aantal NMBS-stations" (nr. 5649)

13.01 Olivier Chastel (MR): Onder punt 3.2 van zijn advies nr. 2005/05 stelt het Raadgevend Comité van de gebruikers maatregelen voor om voor een minimale klantvriendelijkheid en veiligheid te zorgen op stopplaatsen zonder loket. Dat geldt voor de 23 Waalse stations die niet in aanmerking komen voor een door de betrokken gemeenten op te zetten renovatieproject.

De aanbevelingen gaan over een open, goed verlichte en verwarmde wachtruimte met zitplaatsen, een kaartjesautomaat, een aangepaste signalisatie, informatie over de dienstregeling en beschermde wachthokjes met zitplaatsen op de perrons.

Comfort en veiligheid zijn van doorslaggevend belang om spoorlijnen en stations aantrekkelijk te maken voor de reiziger en om de burger te trein te doen (her)ontdekken als vervoermiddel.

Welke maatregelen zal men dus nemen in stations waar de loketten gesloten worden?

Enkele weken geleden, toen we het hadden over loketten die gesloten zouden worden, verbond u zich ertoe de NMBS criteria aan te reiken op dat gebied. Bovendien wist u te melden dat vijf loketten aan een dreigende sluiting ontsnapt waren. Wat zijn die criteria?

13.02 Eric Massin (PS): Ik stel mijn vraag naar aanleiding van uw verklaring in de commissie Infrastructuur van 31 januari over het dossier van de sluiting van de verkooppunten voor tickets in een veertigtal stations.

In dat antwoord benadrukte u de wisselende houding van de NMBS en verklaarde u dat 31 loketten zouden worden gesloten. Op dat ogenblik rees het probleem van de objectieve criteria op grond waarvan vijf stations werden behouden: Zaventem-Dorp, Herne, Wevelgem, Aywaille en Flémalle-Haute.

Kan u mij, om die saga eens en voor altijd op te helderen, die sluitingscriteria meedelen en zeggen of de beslissing over het behoud van die stations al dan niet op grond van die criteria werd genomen?

13.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wat de herinrichting betreft van de stations waarvan de loketten gesloten worden, willen vele gemeenten

d'occupation sont très demandées par plusieurs communes. Je pense même que les communes qui auront encore un guichet seront jalouses de ce qui a été réalisé, car je ne suis pas convaincu que garder ce que l'on détient est le meilleur choix pour l'avenir.

Nous vérifierons dans quelques mois si les gens sont heureux des nouveaux services. En effet, ce que nous considérons comme le schéma optimal pour le client et la vision qu'en a celui-ci peuvent être différents.

Dans les contrats seront inclus le maintien d'une salle d'attente avec un espace ouvert, éclairé, muni de sièges et chauffé en hiver. L'installation de distributeurs n'est pas obligatoire, mais la possibilité de vendre des titres de transport sera prévue. Une signalétique adaptée et des tableaux horaires standardisés seront installés. Des abris seront construits sur les quais, mais il n'est pas prévu de poser des sièges dans les abris, car cela réduirait considérablement l'espace disponible.

J'en viens aux gares ; le critère de base était un chiffre d'affaires de 250.000 euros au moins.

Zaventem-Dorp rapporte 349.000 euros, mais ne dispose pas d'un bâtiment. Jusqu'à présent, la vente a lieu dans un container installé temporairement. La décision de maintenir une fonction de guichet y est liée à la construction d'un bureau de vente. S'il y a construction, le guichet sera maintenu ; s'il n'y en a pas, le guichet disparaîtra. Il n'y a pas encore de décision définitive à ce sujet.

Pour Flémalle, un point d'arrêt a été supprimé et un autre n'est plus desservi le week-end. Des postes d'agents de surveillance et de signaleurs ont aussi été supprimés, et le préposé au guichet y constitue désormais l'unique effectif. Il y a eu 247.000 euros en 2004, et il y a des raisons de croire que les 250.000 euros pourraient être atteints en 2005. Le guichet est donc maintenu mais le personnel devra aussi assurer la surveillance. Les heures de desserte seront limitées à cinq prestations par semaine.

A Herne, les chiffres de vente de 2004 étaient de 277.000 euros. Les charges de l'organisation de la vente peuvent baisser en réduisant le nombre de prestations, à cette gare et à la gare voisine.

mais wat graag gebruik maken van de nieuwe bestemmingsmogelijkheden van het gebouw. Ik denk zelfs dat gemeenten waar het station wél nog een loketservice zal aanbieden, een en ander met lede ogen zullen aanzien, want ik ben er niet zo zeker van dat het krampachtig vasthouden van wat men heeft wel de beste keuze is voor wie toekomstgericht denkt.

We zullen over enkele maanden nagaan of de mensen blij zijn met de nieuwe dienstverlening. Wat wij als een optimale service voor de klant beschouwen, komt immers niet noodzakelijk overeen met wat de klant daar zelf over denkt.

De contracten zullen het behoud van een wachtruimte stipuleren, met een open en verlichte en in de winter verwarmde ruimte met zitplaatsen. De plaatsing van kaartjesautomaten is niet verplicht, maar er zal voorzien worden in de mogelijkheid om een vervoerbewijs te kopen. Er wordt een aangepaste signalisatie geïnstalleerd en er zullen gestandaardiseerde dienstregelingen geraadpleegd kunnen worden. Op de perrons komen er wachthokjes, zij het zonder zitplaatsen, want dat zou de beschikbare ruimte aanzienlijk beperken.

Wat de stations betreft, werd uitgegaan van een minimumomzet van 250.000 euro als basiscriterium.

Zaventem-Dorp haalt een omzet van 349.000 euro, maar beschikt niet over een gebouw. Tot nu toe werden de vervoerbewijzen verkocht in een tijdelijke container. De beslissing om een loketfunctie te behouden is gekoppeld aan de plannen voor de bouw van een verkooppunt. Komt dat verkooppunt er, dan blijft het loket open, anders gaat het loket dicht. Hierover werd nog geen definitieve beslissing genomen.

Voor Flémalle werd een stopplaats geschrapt en wordt een andere tijdens het weekend niet meer aangedaan. Ook de betrekkingen van bewakingsagent en van seingever verdwijnen, alleen de loketbediende blijft. In 2004 werd een verkoopcijfer van 247.000 euro gehaald en er is goede hoop dat dat er in 2005 250.000 worden. Het loket blijft dus behouden, maar het personeel zal ook voor de bewaking moeten instaan. Het loket zal vijf dagen per week open zijn.

In Herne werd in 2004 een verkoopcijfer van 277.000 euro gehaald. De kostprijs van de verkoopactiviteit kan worden gedrukt door het aantal prestaties in dat station en in het naburige station te verminderen.

Le chiffre pour Wevelgem en 2004 a atteint 249.257 euros. Là aussi, les 250.000 euros pourront être atteints.

In Wevelgem werd in 2004 249.257 euro gehaald. Ook daar lijkt 250.000 euro haalbaar.

Pour Aywaille, il y a un problème de sécurité. A partir de la gare, il faut emprunter une passerelle au-dessus des voies qui ne peut être utilisée par les moins valides ou les personnes à mobilité réduite. Le préposé au guichet est ainsi chargé de faire traverser les voyageurs au niveau des voies, en assurant la sécurité indispensable. C'est pourquoi l'on a décidé de maintenir la fonction "guichet". Cette explication me paraît convaincante. Je me demande même pourquoi on ne me l'a pas donnée plus tôt.

In Aywaille bestaat een veiligheidsprobleem. Bij het verlaten van het station, moet men een voetgangersbrugje over de sporen nemen, dat niet toegankelijk is voor gehandicapten en mensen met een beperkte mobiliteit. De loketbediende moet de reizigers helpen bij het oversteken van de sporen en zorgen dat een en ander in veilige omstandigheden verloopt. Om die reden werd de loketfunctie er behouden. Die uitleg lijkt me steek te houden. Ik vraag me zelfs af waarom men me dat niet eerder heeft gezegd.

13.04 Olivier Chastel (MR): J'en reviens à ma question originale. La SNCB semble n'avoir tenu compte que très partiellement des recommandations du Comité consultatif des usagers. Je retiens que des aménagements vont avoir lieu et que les points d'arrêt ne seront pas totalement livrés à eux-mêmes.

13.04 Olivier Chastel (MR): Ik keer naar mijn oorspronkelijke vraag terug. De NMBS lijkt maar schoorvoetend rekening te houden met de aanbevelingen van het Raadgevend Comité van de gebruikers. Ik onthoud dat er een aantal aanpassingen komen en dat de halteplaatsen dus niet volledig aan hun lot worden overgelaten.

13.05 Eric Massin (PS): Je suis content d'apprendre les raisons pour lesquelles on va supprimer ou maintenir certaines gares. Par ailleurs, il y a plusieurs endroits où subsistent des problèmes de sécurité, notamment liés à la présence de passerelles ou de souterrains qui ne sont pas nécessairement accessibles aux handicapés. Il s'agit des justifications a posteriori. Si l'on appliquait cela à l'intégralité des gares de la SNCB, on reverrait peut-être la politique de présence ou d'affectation de ces gares.

13.05 Eric Massin (PS): Het stemt me tevreden dat ik eindelijk verneem waarom bepaalde stations zullen behouden blijven of zullen verdwijnen. Verder zijn er op tal van plaatsen problemen met de veiligheid, vooral met ondergrondse doorgangen of voetgangersbrugjes die niet altijd toegankelijk zijn voor gehandicapten. Achteraf wordt er verantwoord wat er verkeerd loopt. Indien men dit op alle spoorwegstations zou toepassen, zou men misschien opnieuw meer personeel ter plaatse inzetten of deze stations een andere bestemming geven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Bourlers" (n° 5713)

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 5732)

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Bourlers" (nr. 5713)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5732)

14.01 Olivier Chastel (MR): L'annonce de la fermeture du bureau de poste de Bourlers suscite l'inquiétude de la population. Je déplore que l'on n'ait pas tenu compte de la pétition qui a recueilli 900 signatures. La presse a évoqué une promesse de réexamen. Des suites ont-elles été données à cette promesse ? Pouvez-vous me confirmer le maintien de trois guichets postaux donc ceux de Momignies et Seloignes ?

14.01 Olivier Chastel (MR): De aangekondigde sluiting van het postkantoor in Bourlers zorgt bij de bevolking voor beroering. Ik betreur dat geen rekening werd gehouden met de petitie, waarop 900 handtekeningen werden verzameld. Volgens de pers zou de toestand nogmaals worden bekeken. Gebeurde dat ook? Kan u bevestigen dat drie postloketten, waaronder die van Momignies en Seloignes, behouden blijven?

14.02 Eric Massin (PS): Dans le cadre de la restructuration du réseau, la moitié des bureaux seront remplacés par des points Poste. On a évoqué l'ouverture de 50 points Poste en 2005 et de 130 en 2006. Il ne serait pas question de descendre en-dessous de 1300 implantations. Quelle est la véracité de ces chiffres ? Quel sera le canevas à partir duquel La Poste évaluera le résultat des points Poste ? La fermeture de bureaux non rentables en milieu rural et semi-rural ne risque-t-elle pas de mettre en difficulté nombre de clients ? Vu le nombre limité de services et magasins dans ces zones, la décision a-t-elle été prise en fonction de l'impact environnemental direct ?

14.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Vos questions constituent un argument pour enfin changer quelque chose. Les zones touchées ne sont pas que rurales ou semi-rurales. La logique des années 90 consistait à fermer des bureaux non rentables, ce qui diminuait l'attractivité du réseau, et provoquait de nouvelles fermetures ; 600 implantations ont ainsi disparu. Cette attitude était auto-destructive.

En outre, à l'époque La Poste tenait compte de l'accès logistique de ces points de vente pour définir leur emplacement, ce qui les éloignait des centres commerciaux. Or, on a plus de clients si l'on va là où ils se trouvent. Pour cette raison, j'ai initié une politique qui vise à garantir le maintien du même nombre de points de vente, à savoir environ 1300, mais qui autorise plus de flexibilité dans leur gestion, avec notamment la distribution de services dans d'autres magasins.

Au total, le nombre d'heures d'ouverture sera supérieur, ce qui permettra de conserver un niveau élevé de services.

Pour le futur, c'est la seule solution et elle se présente sous la forme de trois options : les magasins sont complètement gérés par La Poste ou en partenariat, avec le secteur privé ou avec un partenaire public.

Je demande aux syndicats d'accepter cela. La vision des clients est, en tout cas, plus positive après le test. On peut garantir au personnel qu'on ne licenciera pas. Pendant un certain nombre d'années, il y aura un surplus d'agents à La Poste. Il faudra les réaffecter. Si on garde tous les

14.02 Eric Massin (PS): Naar aanleiding van de herstructurering van het kantorennet, wordt de helft van de kantoren door PostPunten vervangen. In 2005 zouden vijftig dergelijke punten worden geopend, in 2006 130. Er zouden nooit minder dan 1.300 vestigingen zijn. Kloppen die cijfers? Aan welke blauwdruk zal De Post het resultaat van de PostPunten toetsen? Zal de sluiting van niet rendabele kantoren in landelijk en halflandelijk gebied er niet toe leiden dat heel wat klanten in de kou komen te staan? Gezien het geringe aantal diensten en warenhuizen in die zones, zijn de mogelijkheden om er PostPunten in te richten beperkt. Werd rekening gehouden met de rechtstreekse gevolgen voor de onmiddellijke omgeving toen die beslissing werd genomen?

14.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Uw vragen zijn eigenlijk een pleidooi om eindelijk iets te veranderen. Niet alleen landelijke of semi-rurale gebieden worden getroffen. De logica van de jaren '90 bestond erin om onrendabele kantoren te sluiten, waardoor het netwerk minder aantrekkelijk werd zodat weer andere kantoren moesten worden gesloten. Zo verdwenen 600 vestigingen. Die houding was zelfvernietigend.

Voorts heeft De Post destijds beslist dat de verkooppunten moesten gevestigd worden op plaatsen die logistiek gemakkelijk bereikbaar waren. De winkelcentra waren daartoe minder geschikt, en bijgevolg zijn er nu onvoldoende klanten omdat men zich niet in hun buurt heeft gevestigd. Daarom heb ik een beleid op gang gebracht dat het behoud van een gelijk aantal verkooppunten, namelijk ongeveer 1.300, beoogt, maar dat ook naar meer flexibiliteit streeft, onder meer door het aanbieden van bepaalde diensten in andere zaken.

Het totaal aantal openingsuren zal hoger zijn zodat een goede dienstverlening kan worden gehandhaafd.

Voor de toekomst is dit de enige oplossing met drie opties: de winkels worden ofwel volledig door De Post beheerd, ofwel in het kader van een partnerschap met de privé-sector of met de openbare sector.

Ik vraag dat de vakbonden zich hierbij neerleggen. Na de test staan de klanten er in ieder geval positiever tegenover. Het personeel heeft de waarborg dat niemand ontslagen wordt. Gedurende enkele jaren zal er een overschot aan ambtenaren bij De Post zijn. Ze zullen opnieuw toegewezen

bureaux, le déficit est de 200 millions et il faudra trouver des économies du côté des facteurs, ce qui ne me paraît pas envisageable.

En ce qui concerne Bourlers, le bureau de Chimay est à 3,5 km. Je n'ai donc pas d'argument légal pour intervenir. Il y a eu des contacts avec la commune et l'association Gamma, qui soutient les personnes handicapées, car des problèmes d'accessibilité se posaient au bureau de Chimay.

La Poste restera attentive à la situation postale dans le Sud-Hainaut, notamment à Momignies et Seloignes. On ne peut faire l'impasse sur les 200 millions de perte. Si on veut garder le nombre de bureaux existants, il faut accepter la flexibilité.

Je commence à avoir des courriers de bourgmestres qui sont intéressés par la solution.

14.04 François Bellot (MR) : Il faut savoir évoluer, c'est important.

14.05 Olivier Chastel (MR) : Si on lit le plan stratégique 2005/2009, on trouve toutes les réponses.

14.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Il s'agit d'un plan de référence, il n'est pas adopté. Seul le plan 2005/2006 est adopté.

14.07 Olivier Chastel (MR) : Quelque 600 ou 700 bureaux seraient supprimés et transformés en Points-Poste. Le volume d'emploi de La Poste en souffrira à concurrence de 480 équivalents temps plein, à service égal.

14.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Nous prévoyons aussi l'ouverture de bureaux la nuit dans certaines grandes villes.

14.09 Éric Massin (PS) : Dire que les bureaux de poste doivent subsister n'est pas particulièrement conservateur. On verra ce que donnent les Points-Poste.

L'incident est clos.

15 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'inconfort des passagers dû au nombre de voitures des trains de la ligne 161-162" (n° 5640)

doivent être. Als alle kantoren gehandhaafd blijven, bedraagt het tekort 200 miljoen en zullen besparingen moeten gebeuren bij de postbodes, wat mij onmogelijk lijkt.

Het kantoor van Chimay is op 3,5 km van Bourlers verwijderd. Ik beschik dus over geen enkel wettelijk argument om op te treden. Er zijn contacten geweest met de gemeente en met de vereniging Gamma die gehandicapten steunt, omdat het kantoor van Chimay moeilijk toegankelijk is.

De Post zal de toestand blijven volgen in het zuiden van Henegouwen, namelijk in Momignies en Seloignes. Het verlies van 200 miljoen kan niet zomaar terzijde worden geschoven. Het behoud van het aantal bestaande kantoren veronderstelt een zekere flexibiliteit.

Ik begin brieven te krijgen van burgemeesters die belangstelling tonen voor de oplossing.

14.04 François Bellot (MR) : Het is belangrijk dat men bereid is te evolueren.

14.05 Olivier Chastel (MR) : Het strategisch plan 2005/2009 bevat al de antwoorden.

14.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Het gaat om een referentieplan dat niet goedgekeurd is. Het plan 2005/2006 is het enige dat goedgekeurd is.

14.07 Olivier Chastel (MR) : 600 à 700 kantoren zouden afgeschaft of tot PostPunten worden hervormd. De werkgelegenheid zal hieronder lijden, met een verlies van 480 voltijdse equivalenten voor dezelfde dienst.

14.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : We plannen eveneens om in sommige grote steden de kantoren 's nachts open te houden.

14.09 Eric Massin (PS) : Zeggen dat de postkantoren moeten blijven, lijkt me geen uitgesproken conservatief standpunt. We zullen moeten afwachten hoe de PostPunten het doen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan reizigerscomfort op lijn 161-162 als gevolg van de samenstelling van de treinen" (nr. 5640)

15.01 Joseph Arens (cdH) : Des voyageurs de la ligne 161-162, et plus particulièrement des étudiants, s'interrogent sur la composition des trains. Certains jours, le nombre de voitures ne correspond pas du tout au nombre de voyageurs, en particulier lors du rush du vendredi soir.

Comment expliquez-vous que le vendredi, aux heures de pointe, lors du retour des étudiants à leur domicile, ces trains ne comprennent que six voitures au lieu des neuf habituelles, alors que les voyageurs sont bien plus nombreux qu'en semaine ? Sur quels critères s'organise la composition des trains ? Comptez-vous mettre à disposition un nombre suffisant de voitures sur cette ligne ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En règle générale, la composition des trains est effectuée sur base du comptage des voyageurs. Les modifications ne sont pas toujours possibles, compte tenu des voitures disponibles.

L'offre de trains entre Bruxelles et le Sud-Luxembourg, le vendredi entre 15 heures et 18 h. 30, est particulièrement étoffée. Ce sont 8.200 places assises qui sont mises à disposition sur la ligne 161-162, en concordance avec les données issues du comptage.

Une sur-occupation ponctuelle est toujours possible mais, selon la SNCB, globalement, l'offre et la demande sont concordantes, ce qui n'est pas votre opinion, bien entendu.

15.03 Joseph Arens (cdH): Je suis surpris. Je vais faire part de votre réponse aux étudiants qui m'ont interpellé et je reviendrai vous faire part de leur réaction.

L'incident est clos.

16 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de fermeture d'un passage à niveau sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg à hauteur du village de Barnich (Arlon)" (n° 5669)

16.01 Joseph Arens (cdH) : Le ministre va-t-il demander l'élargissement du pont sous voie de Heiderwee, à défaut de quoi, en cas de suppression du passage à niveau de Barnich, les agriculteurs seraient forcés de faire d'importants détours ?

15.01 Joseph Arens (cdH): De reizigers die van lijn 161-162 gebruikmaken, in het bijzonder de studenten, hebben vragen bij de samenstelling van de treinen. Op sommige dagen, en vooral de drukke vrijdagavond, zijn er veel te weinig rijtuigen om aan alle reizigers plaats te bieden.

Hoe komt het dat vrijdagavond op het spitsuur, wanneer de studenten naar huis terugkeren, die treinen uit slechts zes rijtuigen bestaan, terwijl ze er normaal gezien negen tellen, dit terwijl er precies dan heel wat meer reizigers zijn dan tijdens de week? Op grond van welke criteria worden de treinen samengesteld? Bent u van plan op die lijn voldoende grote treinen in te zetten?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In de regel worden de treinen samengesteld op grond van een reizigerstelling. Wijzigingen zijn niet altijd mogelijk, een en ander hangt ook af van het aantal beschikbare rijtuigen.

Het treinaanbod tussen Brussel en het zuiden van Luxemburg is bijzonder uitgebreid op vrijdagmiddag tussen 15 en 18.30 uur. Op lijn 161-162 worden 8.200 zitplaatsen aangeboden, wat spoort met de gegevens van de telling.

Het kan altijd gebeuren dat een trein overvol zit, maar volgens de NMBS beantwoordt het aanbod in globaal aan de vraag, al vindt u natuurlijk dat dat niet zo is.

15.03 Joseph Arens (cdH): Dat verwondert mij. Ik zal de studenten die mij aangesproken hebben uw antwoord meedelen en u van hun reactie op de hoogte brengen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van een spoorwegovergang op de lijn 162 Brussel-Luxembourg ter hoogte van Barnich (Aarlen)" (nr. 5669)

16.01 Joseph Arens (cdH): Zal de minister vragen dat de brug onder de sporen van Heiderwee verbreed wordt? Gebeurt dat niet, dan zullen de landbouwers, als de spoorwegovergang van Barnich geschrapt wordt, een lange omweg moeten maken.

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le fonctionnaire délégué n'ayant pu statuer sur l'avis favorable donné par Arlon au permis de bâtir, un recours a été introduit, qui a conclu à un avis favorable sous condition d'élargir le pont à un gabarit de quatre mètres sur quatre.

L'élargissement à quatre mètres et demi sur cinq qui s'est révélé nécessaire à l'issue de la concertation entre la commune d'Arlon, Infrabel et les agriculteurs, aurait demandé un renouvellement complet de l'ouvrage. La SNCB a postposé son projet de suppression du passage à niveau de Barnich, ce qui résout le problème.

16.03 Joseph Arens (cdH): Les passages à niveau restent dangereux, mais il est vrai qu'ici, le montant des travaux serait très important.

L'incident est clos.

17 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les facteurs à vélomoteur" (n° 5671)

17.01 Joseph Arens (cdH) : Alors que la flotte de vélomoteurs de La Poste a triplé, le nombre d'accidents est passé de 80 à 370, causant en moyenne 30 jours d'incapacité de travail par accident. De plus, le personnel féminin, qui obtient moins souvent le permis, semble discriminé.

Une évaluation de la rentabilité de l'utilisation des vélomoteurs a-t-elle été faite ? Comment diminuerez-vous le nombre d'accidents ? Envisagez-vous une prime pour utilisation sans accident ?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En ce qui concerne les accidents, une analyse globale et poussée de l'utilisation des vélomoteurs est en cours, qui devra aboutir à une situation de sécurité acceptable par tous. Le rapport en est attendu pour fin mai.

J'ai un peu l'impression qu'on utilise la problématique des accidents pour justifier la demande d'une prime, ce qui peut se comprendre.

17.03 Joseph Arens (cdH) : Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur la discrimination des femmes.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Aangezien de ambtenaar die daartoe opdracht heeft zich niet heeft kunnen uitspreken over het gunstig advies van Aarlen over de bouwvergunning, werd een beroep ingediend dat leidde tot een gunstig advies op voorwaarde dat de doorgang van de brug tot vier meter op vier wordt verbreed.

De verbreding tot vier meter en half op vijf die nodig bleek naar aanleiding van het overleg tussen de gemeente Aarlen, Infrabel en de landbouwers zou een volledig nieuw bouwwerk vereist hebben. De NMBS heeft haar plan tot afschaffing van de overweg in Barnich opgeschort zodat het probleem opgelost is.

16.03 Joseph Arens (cdH): Overwegen blijven gevaarlijk, maar het is zo dat de werken in dit geval hoge kosten zouden meebrengen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brommende postbodes" (nr. 5671)

17.01 Joseph Arens (cdH): Het aantal bromfietsen bij De Post is verdrievoudigd, maar het aantal ongevallen steeg van 80 tot 370, met een gemiddelde arbeidsongeschiktheid van 30 dagen per ongeval. Bovendien blijkt dat het vrouwelijke personeel gediscrimineerd wordt; vrouwen halen minder vaak het rijbewijs.

Heeft men de rendabiliteit van het gebruik van bromfietsen geëvalueerd? Hoe zal u het aantal ongevallen doen dalen? Denkt u een premie toe te kennen voor ongevalvrij rijden?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Wat het aantal ongevallen betreft is een globale en grondige analyse van het bromfietsengebruik aan de gang. Een en ander moet leiden tot een voor iedereen aanvaardbaar veiligheidspeil. De resultaten van die studie zullen eind mei gepubliceerd worden.

Ik heb een beetje de indruk dat men het probleem van de ongevallen aangrijpt om de aanvraag van een premie te rechtvaardigen. Dat is begrijpelijk.

17.03 Joseph Arens (cdH): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de discriminatie van vrouwen.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un nouvel accident mortel à un passage à niveau, à Saint-Nicolas, en Flandre orientale" (n° 5747)

18.01 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Voici quelques semaines, un nouvel accident mortel s'est produit à un passage à niveau de Saint-Nicolas. Un garçon de douze ans a été happé par un train alors qu'il franchissait les rails à la hauteur d'un petit passage à niveau réservé aux piétons et aux cyclistes. Ce passage à niveau est équipé d'un feu rouge clignotant et d'une sonnerie, mais l'administration communale demande depuis plusieurs années déjà que l'on y pose des barrières, ce qui serait impossible parce que le passage à niveau est trop étroit. Un axe de circulation spécifique a été aménagé pour les cyclistes mais ceux-ci ont eu tôt fait de le contourner. Pourrait-on y poser des barrières ?

18.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Je suis allé voir la situation sur place. La SNCB envisage de creuser un tunnel sous les rails et elle envisage d'autres scénarios. J'ai demandé au bourgmestre, M. Willockx, de rechercher une solution en concertation avec les services de la ville et la SNCB. Il me soumettra le résultat de ces discussions dans quelques semaines.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.27.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een nieuw dodelijk ongeval bij een overweg in Sint-Niklaas" (nr. 5747)

18.01 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Enkele weken geleden vond er weer een dodelijk ongeval plaats aan een spooroverweg in Sint-Niklaas. Een jongen van twaalf jaar werd gegrepen door een trein toen hij het spoor kruiste op een kleine overweg voor voetgangers en fietsers. De overweg heeft een rood knipperlicht en een belsignaal, maar het stadsbestuur vroeg reeds enkele jaren geleden om slagbomen te plaatsen. Dit zou onmogelijk zijn omdat de overweg te smal is. Er kwam een verkeerssas voor fietsers, maar spoedig werd een alternatief paadje gebruikt om dat te omzeilen. Kunnen er slagbomen worden geplaatst?

18.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Ik ben ter plaatse de situatie gaan bekijken. De NMBS overweegt om een tunnel onder het spoor te maken en onderzoekt daarenboven nog enkele andere mogelijkheden. Ik heb burgemeester Willockx gevraagd om samen met de stadsdiensten en de NMBS een oplossing te vinden. Hij zal mij binnen enkele weken het resultaat van de besprekingen voorleggen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.