

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 10 DECEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 10 DÉCEMBRE 2007

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Linda Vissers** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Neerpelt" (nr. 215)
- mevrouw **Linda Vissers** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de treinverbinding Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 217)

01.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Op dit ogenblik worden op het traject Mol-Neerpelt nog altijd diesellocomotieven gebruikt. Wanneer zal de elektrificatie van deze verbinding gerealiseerd worden? Welke initiatieven worden er genomen om het ondermaatse treinaanbod in de provincie Limburg, en dan vooral in Noord-Limburg, te verbeteren?

Er is slechts één trein per uur van Antwerpen naar Neerpelt. Omdat er tussen Mol en Neerpelt slechts één spoor ligt, zorgt het minste technisch probleem bovendien voor een ernstige verstoring van het treinverkeer. Wanneer wordt het spoor tussen Mol en Neerpelt ontdubbeld? Wat wordt er verder gedaan om de stiptheid van het treinverkeer tussen Antwerpen en Neerpelt te verbeteren?

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De investeringen waarop de vraag betrekking heeft, maken deel uit van het investeringsplan 2008-2012. De goedkeuring van dat plan is uiteraard geen lopende zaak. Het is dus de volgende regering die hierover zal moeten beslissen.

01.03 Linda Vissers (Vlaams Belang): Is er al voorbereidend werk gedaan? Anders vrees ik dat ook het nieuwe investeringsplan geen oplossing zal brengen.

01.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Uiteraard is de NMBS bezig met de voorbereiding, maar een beslissing kan nu niet worden genomen. De nieuwe dienstregeling moet alvast voor een verbetering van de stiptheid zorgen. Er komt immers een tweede trein op dit traject. Ook de ingebruikname van niveau -1 in Antwerpen-Centraal zal de verbinding Antwerpen-Neerpelt gunstig beïnvloeden, omdat dit een vlottere doorstroming mogelijk maakt.

01.05 Linda Vissers (Vlaams Belang): Ik zal mijn vragen opnieuw stellen aan de nieuwe minister, als die er komt. Misschien zal het de heer Tuybens zelf wel zijn?

01.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Als u dat denkt, dan hebt u niet goed geluisterd naar wat er de voorbije dagen gecommuniceerd is.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan

de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het grensoverschrijdend personenvervoer in Limburg" (nr. 216)

02.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Wanneer wordt de grensoverschrijdende verbinding gerealiseerd tussen Neerpelt en Antwerpen via Weert in Nederland?

Zijn er al afspraken gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen (NS) over grensoverschrijdende verbindingen via Weert?

Is de spoorweginfrastructuur Neerpelt–Hamont–Weert voldoende aangepast aan het personenvervoer?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Om personenvervoer mogelijk te maken op deze verbinding, zijn aanzienlijke investeringen nodig. Ook dit zou dus opgenomen moeten worden in het nieuwe investeringsplan en behoort niet tot de lopende zaken.

Ik weet wel dat de Nederlandse Spoorwegen niet veel interesse hebben voor de heropening van deze verbinding, omdat de exploitatiekosten de bijkomende ontvangsten zouden overtreffen. Voor de NMBS lijkt dit niet echt een prioriteit, maar het zijn uiteindelijk de volgende minister en de NMBS die zich hierover zullen moeten uitspreken.

02.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Eenmaal per jaar, op de Trein-, Tram- en Busdag laat men de trein doorrijden tot Weert. Als dat één dag van het jaar kan, waarom dan niet de rest van het jaar?

02.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Het is niet aan mij om in dit dossier beslissingen te nemen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de uurbeperking die geldt voor het seniorenbiljet" (nr. 232)**

03.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Het seniorenbiljet is een bijzonder succesvolle formule waarmee senioren op weekdays vanaf 09.01 uur het hele land kunnen doorkruisen tegen een eenheidsprijs van vier euro. Voor senioren die niet in het centrum van het land wonen, is die tijdsgrensgrens echter een ernstige beperking.

Vindt de minister ook niet dat er een einde moet komen aan deze discriminatie van senioren? Kan er geen soepeler regeling komen voor senioren die aan de landsgrenzen wonen en die veel tijd verliezen bij overstappen?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Ik heb op 12 maart 2007 de heer Arens een uitvoerig antwoord gegeven op dezelfde vraag. De toekenning van het seniorentarief is vastgelegd in de beheersovereenkomsten tussen de Staat en de NMBS. Dit wijzigen kan niet beschouwd worden als een lopende zaak. Het seniorenbiljet vanaf 09.01 uur is een gunstmaatregel die het treingebruik tijdens de daluren moet stimuleren.

03.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Ik ben pas sinds juni lid van de Kamer. Ik zal het eerder gegeven antwoord opzoeken.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de stand van zaken met betrekking tot de bouw van een NMBS-station in de nabijheid van de luchthaven Brussels South Charleroi" (nr. 334)**

04.01 Olivier Chastel (MR): Op 12 maart jongstleden stelde ik u een vraag over de plannen voor een NMBS-station in de nabijheid van de luchthaven van Charleroi (zie *Beknopt Verslag* 51 COM 1231, blz. 30-32). De precieze locatie was toen nog niet bepaald en werden er twee mogelijke sites vooropgesteld: ten noorden van de *autoroute de Wallonie* of ten zuiden van die as, in de zogenaamde *Aéropole*, een industriezone die aan de luchthaven grenst.

Ik wees u op de voordelen van de vestiging ten noorden van de E42 en u antwoordde me dat de directiecomités van de NMBS en Infrabel, alvorens een beslissing te nemen, een grondige studie wilden uitvoeren met medewerking van een extern adviesbureau. Hoever is die studie intussen gevorderd? Wanneer zal de NMBS de knoop doorhakken, in het besef dat de Waalse regering op 19 juli 2007 heeft beslist het gewestplan voor Charleroi te herzien in het licht van de geplande ontwikkeling van de luchthavenactiviteit en -infrastructuur, met inbegrip van een nieuw station en spoorweginfrastructuur? Nu de Waalse regering dat besluit heeft genomen, mag er niet meer worden getalmd, vooral omdat er ingevolge die beslissing diverse tracés mogelijk zijn en er voor elk hypothetisch tracé met een breedte van driehonderd meter dient te worden gerekend, wat een belemmering voor de lokale investeringen vormt.

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Naar aanleiding van uw vorige vraag over dit onderwerp had de NMBS me laten weten dat beide tracés mogelijk waren. Dat is ook nu nog het geval. De bewuste studie zou eind dit jaar afgerond kunnen worden. De drie CEO's van de NMBS-Groep zullen vervolgens overleggen met de gemeentebesturen, en de beslissing zou eind januari 2008 kunnen worden genomen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het gebrekkige treinaanbod in Zuid-Oost-Vlaanderen" (nr. 375)

05.01 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): De regio Zuid-Oost-Vlaanderen is een landelijk gebied dat in de buurt van de taalgrens ligt. Het is een van de grootste pendelregio's voor studenten en werknemers in Vlaanderen. Er zijn dringend investeringen nodig om de regio beter te ontsluiten.

Op de lijn Gent-Oudenaarde-Ronse zitten de treinen tijdens de spitsuren overvol. De dienstregeling is niet aangepast aan de behoeften, want de laatste trein vanuit Gent naar de regio vertrekt al om 22.15 uur. De actoren ter plaatse ijveren voor een trein per uur tijdens het weekend en voor een laatavondtrein.

Wat voor initiatieven heeft de staatssecretaris ter zake reeds genomen? Wanneer zullen de resultaten hiervan zichtbaar worden?

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ook in de regio wordt stapsgewijs vooruitgang geboekt. Dit geldt voor Geraardsbergen, maar ook voor Zottegem, vanwaar nu met veel succes een rechtstreekse trein naar Brussel rijdt. Bij de opmaak van de treindienst voor lijn 86, dat is de lijn Ronse-Oudenaarde-Gent, moest men rekening houden met de enkelsporige baanvakken, waardoor kruisingen enkel in bepaalde stations mogelijk zijn. Daardoor is een ongebreidelde verhoging van het dienstenaanbod onmogelijk. Ook moet men rekening houden met de aansluitingspatronen in Oudenaarde en de beperkte manoeuvreerruimte op het gemeenschappelijke baanvak De Pinte-Gent voor de lijnen 86 en 75.

Tijdens de week rijdt er per uur een trein in beide richtingen: 18 lokale treinen vanuit Ronse-Oudenaarde in de richting van Gent-Sint-Pieters en 17 L-treinen vanuit Gent naar Oudenaarde-Ronse. Dit basisaanbod wordt tijdens de piekuren versterkt met verschillende P-treinen. Bijkomende treinen inlassen tijdens de spits is spoortechnisch niet haalbaar, ook omdat alle beschikbare materiaal en personeel nu al wordt ingezet. De diverse piekuur- en cadanstreinen op lijn 86 kennen een vrij goede bezettingsgraad. De NMBS heeft nog geen klachten ontvangen over courant of drastisch overbezette treinen.

Ik ben er ook voorstander van om tijdens de week en tijdens het weekeinde een bijkomende laatavondtrein in te leggen. Omwille van de lage rentabiliteit tot op heden is de NMBS echter enigszins terughoudend inzake het inleggen van bijkomende vroege en late treinen. Hetzelfde geldt voor het herstellen van de uurfrequentie tijdens de weekends.

05.03 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Dit antwoordt biedt weinig perspectieven voor het weekend en de uurfrequentie, maar hopelijk pakt de volgende minister de zaak weer op.

05.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ik zal het dossier op de voet volgen.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voortgang van de GEN-werken op lijn 124 in Waals-Brabant en de treinvertragingen op het baanvak waar werken worden uitgevoerd" (nr. 380)

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de treinvertragingen op lijn 124 langs de GEN-werken" (nr. 432)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Mijn vraag betreft de werken in verband met het GEN. Ik had dit punt al aangekaart naar aanleiding van een samengevoegde vraag waarmee ik me aansloot bij een vraag van mevrouw De Bue, maar u kon daar toen niet op antwoorden (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 26, blz. 4-6). Daarom heb ik een nieuwe vraag ingediend in verband met de treinvertragingen op lijn 124.

Sinds ik die vraag indiende, heeft de NMBS een aantal wijzigingen aan de dienstregeling aangebracht. Die waren nodig gezien de werken voor het GEN en de langere reisduur. Waaraan waren de vertragingen vóór de wijziging van de dienstregeling echter te wijten? Zijn de vertragingen nu verleden tijd?

Het probleem van de aansluiting op de bus is evenmin van de baan. Heeft u overleg gepleegd met de gewestelijke vervoersmaatschappijen?

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): De huidige werken op lijn 124 liggen perfect op schema en zouden eind 2016 klaar moeten zijn. Momenteel veroorzaken ze slechts op één plaats een ingecalculerde vertraging van ongeveer een minuut richting Brussel. Maar bij een incident kan de vertraging oplopen, wat dan weer gevolgen heeft voor andere treinen. Men beschikt immers over beperkte middelen om het treinverkeer te regelen.

Het treinverkeer op lijn 124 ondervindt ook repercussies van incidenten op lijn 25 tussen Brussel en Antwerpen. Zo werden er tussen 1 oktober en 21 november een tiental incidenten opgetekend die voor meer dan 300 minuten vertraging voor de reizigerstreinen zorgden.

Om het treinverkeer beter op de werkelijkheid af te stemmen werden de rijtijden met vier minuten verlengd.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Graag kreeg ik de lijst van die incidenten. Wordt er overigens overleg gepleegd met de gewestelijke vervoersmaatschappijen over de dienstregelingen en aanpassingen ervan?

06.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Normaal gezien wordt er in voorkomend geval inderdaad overleg gepleegd met de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Michel Doomst** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de modernisering van de NMBS-stations op de lijn Brussel-Leuven" (nr. 387)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): In het kader van de realisatie van het gewestelijk expresnet (GEN) plant Infrabel de modernisering van acht stations en de bouw van twee nieuwe stations op de lijn tussen Brussel en Leuven. Deze werken zouden oorspronkelijk in de loop van dit jaar begonnen zijn om ze tegen eind 2008 te kunnen afronden. Het plan werd eigenlijk al in 2002 gelanceerd, met 2005 als einddatum van de werken. Hiervan is echter nooit iets in huis gekomen.

Zijn de werken aan de stations tussen Brussel en Leuven al gestart? In welke mate zorgen ze voor hinder voor de treinreizigers?

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De werken zijn aanbesteed via een onderhandelingsprocedure. Ze behelzen het bouwen van de stations Zaventem en Kortenberg met loketten en van de stopplaatsen Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem en Herent zonder loketten. De prijsoffertes werden ingediend tegen 10 september 2007 en de onderhandelingen lopen nog. Alle stedenbouwkundige vergunningen werden inmiddels verkregen. De werken zijn nog niet gestart omdat de vergunning voor Diegem op zich heeft laten wachten. De werken maken immers deel uit van een globale aanbestedingsopdracht.

De start van de werken wordt verwacht in maart 2008. De in het bestek opgenomen uitvoeringstermijn bedraagt 440 kalenderdagen. Het einde van de werken wordt dan ook verwacht medio 2009.

In het bestek staan bindende termijnen voor de werken: 240 kalenderdagen voor een station en 120 à 150 kalenderdagen voor een stopplaats.

Tijdens de werken blijft het treinaanbod ongewijzigd, zodat alle perrons beschikbaar moeten blijven.

De zones waar wordt gewerkt, worden afgesloten voor de reizigers. Dit zorgt vanzelfsprekend voor enige hinder, maar de aannemer is er contractueel toe verbonden maatregelen te nemen om de hinder zoveel mogelijk te beperken: het aantal werkdagen per perron wordt strikt vastgelegd, elke bestaande toegang moet beschikbaar blijven en de reizigers moeten over de hele lengte van het perron kunnen op- en afstappen.

07.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Er zal dus tegen medio 2009 resultaat zijn. Dat is hoopvol nieuws.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw **Linda Vissers** aan de minister van Mobiliteit over "de IJzeren Rijn" (nr. 393)

08.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Op 15 maart reed er voor het eerst sinds 1993 een goederentrein over het historische tracé van de IJzeren Rijn van de Antwerpse haven naar Duisburg. De rit, via Roermond en Venlo, verliep zonder locomotiefwissel. In de toekomst wil B-Cargo haar treinen niet meer naar Venlo laten afbuigen, maar rechtdoor laten rijden naar Mönchengladbach.

Is de NMBS - of B-Cargo - erop voorbereid om volgeladen treinen te laten rijden op dit tracé? Wat was de frequentie van het goederenverkeer op dit tracé voor en na 15 maart 2007? Zijn de infrastructuur- en natuurbeschermingswerkzaamheden op Nederlands grondgebied al volledig uitgevoerd?

Hoe verloopt de commerciële uitbating van dit tracé door B-Cargo?

In welk stadium bevinden zich de studies over een mogelijke aftakking van Neerpelt naar Genk via de oude lijn 18?

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Er is hier sprake van enige begripsverwarring: er rijdt geen enkele trein meer over wat men de IJzeren Rijn noemt, omdat een stuk ervan, tussen Roermond en de Nederlands-Duitse grens, al jarenlang gesloten is. Dit stuk moet opnieuw aangelegd worden. België en Nederland raken het moeilijk eens over de kostenverdeling.

Niet alleen B-Cargo, maar elke maatschappij die toegelaten is tot het Belgische en Nederlandse net, mag rijden over de stukken van het tracé die wel beschikbaar zijn. Men kan zo van Roermond afbuigen hetzij naar Sittard en verder, hetzij naar Venlo en verder. De spoorwegmaatschappijen maken echter tot dusver zeer sporadisch gebruik van deze route.

In Nederland heeft ProRail onderhouds- en vernieuwingswerken verricht op het baanvak Budel-Weert, dat deel uitmaakt van het historische tracé van de IJzeren Rijn. De resterende infrastructuur- en

natuurbeschermingswerken in Nederland zullen pas aanvangen na het sluiten een akkoord tussen Nederland en ons land over de verdeling van de kosten. Momenteel is er een werkgroep van experts actief om het financiële plaatje te vervolledigen.

Infrabel zal het Belgische deel van het tracé van de IJzeren Rijn uitbaten, ProRail het Nederlandse en DB Netz het Duitse. De drie infrastructuurbeheerders zullen nauw samenwerken om elke spoorwegonderneming die een toelating heeft om op de drie netten te rijden, degelijke rijpaden aan te bieden. Zodra de spoorverbinding integraal beschikbaar is, zal elke spoorwegonderneming vrij zijn om trafiek aan te trekken. B-Cargo is alleszins bereid om te rijden van zodra het tracé berijdbaar is.

De heropening van de IJzeren Rijn zal nog veel onderhandelingen vergen. De mogelijkheid om de industriële regio van Genk ermee te verbinden, zal in een latere fase zeker worden onderzocht.

08.03 Linda Vissers (Vlaams Belang): In de pers las ik dat B-Cargo de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik had genomen en dat het tracé op 15 maart opnieuw werd bereden, vandaar mijn vraag.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de inperking van de dienstregeling en de slechte staat van de stationsinfrastructuur te Haaltert" (nr. 400)

09.01 Guido De Padt (Open Vld): In een petitie klagen 320 treinreizigers de verminderde dienstverlening en de slechte staat van de stationsinfrastructuur in Haaltert aan. Infrabel verklaarde op de hoogte te zijn van die verzuchtingen, doch momenteel vormt het station van Haaltert geen prioriteit en is er geen budgettaire ruimte.

Waarom werd de dienstregeling in het station van Haaltert ingeperkt en over welke alternatieven beschikken de getroffen pendelaars? Brengt de nieuwe dienstregeling van 9 december 2007 enig soelaas? Zijn infrastructuurwerken aan het station van Haaltert inderdaad niet prioritair? Zal de verminderde dienstverlening in combinatie met een gebrekkige infrastructuur niet leiden tot een daling van het aantal reizigers? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de toekomstige ontwikkeling in Haaltert? Hoe rijmt het beleid ten aanzien van Haaltert met de NMBS-doelstelling om 25 procent meer reizigers te vervoeren tegen 2011?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Infrabel meldt dat volgende verbeteringswerken tegen eind 2007 worden uitgevoerd: vernieuwing en verbreding van de overweg ter hoogte van het station met aanpassing van de wegsignalisatie, vernieuwing van de afsluiting tussen de perrons en de overweg, verbetering van de toegang tot de perrons. In 2009 zullen de sporen worden gesaneerd en de perrons verhoogd. Grote investeringswerken zijn momenteel niet gepland in het station en op de parking te Haaltert. Aangezien het investeringsprogramma van de NMBS voor 2008-2012 niet behoort tot de lopende zaken, komt het de volgende regering toe daarover te beslissen.

Wat de dienstregelingen betreft, overhandig ik de commissie een vergelijkende tabel met het treinaanbod die aantoonst dat de pendelaars vanuit Haaltert momenteel in de ochtendspits over evenveel treinen richting Brussel beschikken, ook al is de spreiding ervan lichtjes aangepast.

Lijn 89, dat is de lijn Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw-Brussel, is inderdaad een drukke pendellijn met een mix van verschillende types van treinen. De NMBS tracht een zo goed mogelijke treindienst uit te bouwen, rekening houdend met de belangrijkheid van de stations, de desiderata van het cliënteel en de technische exploitatiemogelijkheden.

Het station van Haaltert telde in 2006 dagelijks 587 opstappende reizigers. De basisdienst bestaat uit een cityrailtrein per uur van en naar Brussel. Dit aanbod wordt in de piekuren versterkt. Er is weinig manoeuvreerruimte om nog in bijkomende haltes te voorzien voor de piekurtreinen.

Een verhoging van het treinaanbod in Haaltert is wel een onderdeel van het GEN-netwerk rond Brussel, zodat het volgende investeringsplan wellicht toekomstperspectieven biedt voor Haaltert.

09.03 Guido De Padt (Open Vld): Haaltert wordt dus niet onmiddellijk op zijn wenken bediend. Ondertussen is de dienstregeling gebrekkig en laat het comfort veel te wensen over. Er moeten toch nog andere mogelijkheden zijn om dat in de toekomst op te lossen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen" (nr. 410)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid aan spooroverwegen" (nr. 442)
- de heer Bert Schoofs aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid van spoorwegovergangen voor mindervaliden" (nr. 571)

10.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Dit jaar vielen al tien doden bij meer dan vijftig ongevallen aan een overweg. De voorbije jaren werden veel inspanningen gedaan om de veiligheid te verbeteren, maar het effect van die investeringen blijft uit.

Hoeveel overwegen zijn enkel uitgerust met passieve signalisatie? Wat voor maatregelen worden getroffen? Hoeveel overwegen zullen worden afgeschaft en op welke termijn zullen alle overwegen veilig uitgerust zijn?

10.02 Hilde Vautmans (Open Vld): De voorbije maand november verongelukte een koppel uit Diepenbeek met hun auto tussen de slagbomen van de overweg. Diezelfde maand werd een 73-jarige vrouw gegrepen door de trein terwijl ze de overweg overstak met haar looprek. De wachttijden aan overwegen lopen soms op tot 20 minuten. Ouderen en rolstoelpatiënten ondervinden moeilijkheden om over te steken.

Zullen maatregelen worden getroffen om de lange wachttijden aan sommige overwegen te verkorten? Hoe lang mag een overweg aanhoudend gesloten blijven en bestaan hierover richtlijnen? Zal de staatssecretaris erop aandringen dat Infrabel maatregelen neemt ten voordele van rolstoelgebruikers en mensen met een looprek of krukken? Komt er in Diepenbeek een dubbele slagboom, hoewel dit volgens Infrabel ook niet de beste oplossing is?

Na de dood van vijf Diepenbeekse jongeren die zich op de sporen waagden nadat ze al lang hadden gewacht op het openen van de slagbomen antwoordde minister Landuyt dat er onderhandelingen gevoerd werden voor een sensibilisatiecampagne bij overwegen. Wanneer wordt deze eindelijk opgestart?

De **voorzitter**: Vraag nr. 571 van de heer Schoofs is ingetrokken.

10.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Er zijn nog 144 overwegen met passieve signalisatie, waarvan slechts negentien op reizigerslijnen. In het strategisch plan inzake de veiligheid aan overwegen wil Infrabel alle overwegen van vierde categorie op reizigerslijnen elimineren, hetzij door afschaffing, hetzij door categorieverhoging.

Van die negentien overwegen met passieve signalisatie zullen er vijf uitgerust worden met lichtseinen. Voor

de veertien andere wordt de afschaffing bestudeerd. Indien dat niet haalbaar zou blijken, zullen ook zij met lichtseinen uitgerust worden.

Momenteel zitten er een aantal KB's in de pijplijn om een vijftal overwegen af te schaffen. Door aan aantal grote spoorwegprojecten zullen er nog een paar extra verdwijnen.

Men probeert overwegen zo kort mogelijk te sluiten, binnen de grenzen van de veiligheid natuurlijk. De gemiddelde sluitingstijd, veiligheidsmarges inbegrepen, bedraagt ongeveer een minuut. De treinen rijden tegen de maximum toegelaten snelheid. Dat betekent dat een goederentrein de overweg langer dichthoudt, net als een trein die even verderop aan een perron moet stoppen.

Bij recente proeven op de lijn Hasselt-Tongeren bleek de gemiddelde sluitingstijd een minuut en tien seconden te zijn. Het gebeurde zelden dat de sluitingstijd langer was dan 90 seconden. Een sluitingstijd van twintig minuten of langer heeft te maken met een ongeval, met vandalisme of een storing in de apparatuur. Zodra een overweg langer dan tien minuten dicht is, gaat er in de centrale een alarm af. Een deskundige gaat dan ter plaatse uitzoeken wat er aan de hand is.

Personen met een beperkte mobiliteit zouden over genoeg tijd moeten beschikken om tijdig over te geraken. Bij brede overwegen wordt daarom in extra oversteektijd voorzien. Om spoortechnische redenen kan de gleuf in de sporen niet verdwijnen. Overwegen met een volle slagboom houden het risico in dat personen tussen de slagbomen ingesloten raken. Daarom is zo een overweg in Diepenbeek niet aangewezen.

Veiligheidsmaatregelen bij overwegen worden door de FOD Mobiliteit opgelegd en vallen dus onder de bevoegdheid van minister Landuyt. Ook de sensibilisatie van de bevolking is zijn bevoegdheid. In de omgeving van overwegen werden tussen november en nu drie affichecampagnes gevoerd.

10.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): De grote problemen zullen dus pas in 2015 opgelost zijn.

10.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik heb de NMBS altijd gevraagd hier veel aandacht aan te besteden. Ik hoop dat zulks in het volgende investeringsplan ook het geval zal zijn. Dit valt echter niet onder de lopende zaken.

10.06 Hilde Vautmans (Open Vld): Het grootste probleem is dat de wachtenden bij oplopende wachttijden niet geïnformeerd worden. Een alarm laten afgaan is een oplossing.

Gleuven in de overwegen zijn technisch niet te vermijden, maar soms zijn ze veel te diep of is het niveauverschil tussen de sporen en de gewone weg erg groot. Daaraan moet gewerkt worden.

10.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De NMBS werkt voortdurend aan de infrastructuur. Ik hoop dat mijn opvolger niet zal beknibben op de veiligheidsmaatregelen voor het personeel, de reizigers en de wachtenden. De afgelopen vier jaar werd daar veel aandacht aan besteed.

10.08 Hilde Vautmans (Open Vld): Bestaan er cijfers over wachttijden die door defecten worden veroorzaakt?

10.09 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik zal ze bezorgen.

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de gemiddelde vertraging van de treinen die door de BTTB en het ACTP werd vastgesteld" (nr. 557)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vertragingen bij het spoor die door de BTTB werden vastgesteld" (nr. 559)

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Volgens de laatste studie van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) en zijn Franstalige tegenhanger zou 65 procent van de treinritten te kampen hebben met vertraging. De gemiddelde vertraging zou tot bijna tien minuten opgelopen zijn.

Wat is de gemiddelde vertraging volgens Infrabel? Waarom is het gemiddelde met bijna vier minuten gestegen? Welke oplossingen kunnen daar op korte termijn aan worden gegeven?

11.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Infrabel gebruikt een ander meetsysteem dan de BTTB en beweert dat 90 procent van de treinen op tijd rijdt. Iedereen weet dat dat niet klopt.

Zal het meetsysteem van Infrabel worden aangepast? Hoe zullen de vertragingen uit de wereld worden geholpen?

11.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): In oktober 2007 bedroegen de vertragingen over heel het spoorwegnet gemiddeld 5,42 minuten; 86 procent van de treinen reed stipt. Dit zijn cijfers zonder neutralisatie, waarin dus ook de vertragingen als gevolg van grote werven, overmacht, zelfmoorden en dergelijke zijn opgenomen. In oktober 2006 bedroeg de gemiddelde vertraging slechts 2,11 minuten en reed 88,4 procent van de treinen stipt.

De cijfers van de BTTB zijn gebaseerd op vrijwillige rapportering en zijn dus wetenschappelijk veel minder relevant, omdat tevreden klanten minder geneigd zullen zijn om te rapporteren.

De stijging van het aantal vertragingen is deels te wijten aan technische defecten en aan het feit dat er een groot aantal werven bezig is op de grote assen, wat aanleiding geeft tot een toename van de incidenten. Ook de toename van de kabeldiefstallen speelt een grote rol. Dit is een nieuw fenomeen, dat grote gevolgen heeft voor de stiptheid.

De NMBS-Groep heeft een reeks maatregelen genomen om technische storingen en incidenten zoveel mogelijk te voorkomen en om de gevolgen ervan te beperken. Daarnaast wordt ook gewerkt aan een betere informatieverlening aan de reizigers.

De invoering van de nieuwe dienstregeling zou ook de stiptheid ten goede moeten komen, omdat zij voorziet in extra buffertijden bij werken. Ook de ingebruikname van niveau -1 in Antwerpen-Centraal schept meer mogelijkheden om problemen op te vangen.

Vanaf 2008 zal de communicatie over de stipheidsstatistieken uitgebreid worden. Naast het globale stipheidscijfer, dat behouden blijft om de algemene trend te kunnen blijven volgen, zullen er bijkomende statistische gegevens bekendgemaakt worden. De meettechnieken zelf worden niet aangepast, want die werden door verschillende audits accuraat bevonden.

Voortaan zullen er aparte cijfers worden gegeven voor piekuurtreinen, daluurtreinen en weekendtreinen, voor de tien radiaallijnen naar Brussel, alsook per type trein (P, IC, IR, L). Deze gegevens zijn eigenlijk al beschikbaar op www.infrabel.be, maar zullen nu dus in de algemene communicatie worden opgenomen.

Helemaal nieuw is dat er vanaf 2008 ook aparte cijfers zullen verstrekt worden voor de acht belangrijkste lijnen. Bovendien zullen ook de resultaten van de metingen op tussenmeetpunten en bij aankomst in de grote stations buiten Brussel voortaan worden meegedeeld. Er zullen ook statistieken bijgehouden worden met een weging volgens het aantal reizigers, iets waar ik zelf sterk op heb aangedrongen. Ook het aantal geslaagde aansluitingen zal nu worden bijgehouden in een selectie van stations.

Ik hoop dat deze meer gedetailleerde communicatie de perceptie van de stipheidscijfers positief zal beïnvloeden. Op mijn aandringen zijn er over dit onderwerp al verschillende gesprekken geweest tussen de

NMBS en de gebruikers en ik meen dat daarbij reeds vooruitgang is geboekt.

11.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): De nieuwe meetmethode werkt dus eigenlijk al?

11.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Zaken zoals afzonderlijke cijfers voor de piek- en daluurtreinen zijn inderdaad nu al beschikbaar. Wat ook al op punt staat, maar nog niet in de communicatie is opgenomen, zijn de metingen op de tussenpunten en bij aankomst in de grote stations.

11.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er is dus wel degelijk een aanpassing van de methode zelf en niet alleen een verfijning van de communicatie?

11.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Omwille van de vergelijkbaarheid zal de huidige methode nog gebruikt worden, maar daarnaast zullen er bijkomende gegevens bekendgemaakt worden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de concrete invulling door de provincies van de verzekering lichamelijke schade voor vrijwilligers" (nr. 323)

12.01 Jean-Marc Delizée (PS): In december 2006 kondigde u aan dat de Nationale Loterij de verzekering van sommige activiteiten van vrijwilligers mee zou financieren via de provincies, die met de concrete invulling van het systeem zouden worden belast. In april 2007 bleek echter dat sommige provincies nog steeds niet op de hoogte waren van dat project.

In hoeverre hebben die maatregelen ter ondersteuning van een groepsverzekering voor bepaalde categorieën van vrijwilligers intussen hun beslag gekregen?

Werd er een openbare aanbestedingsprocedure bij de verzekeringsinstellingen opgestart?

Wordt de groepsverzekering reeds in de praktijk aangeboden?

Wordt de belangrijkste doelgroep – de zeer kleine feitelijke verenigingen – hiermee bereikt?

De middelen zullen wellicht niet opgebruikt worden in 2007. Kan het niet-gespendeerde saldo naar 2008 worden overgedragen?

Wanneer komt er een informatiecampagne bestemd voor de vrijwilligersorganisaties?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Het verheugt me dat u me die vraag stelt, want ik lag aan de basis van dat idee en heel wat verenigingen hebben al gebruik gemaakt van die verzekering.

De Waalse provincies hebben de *Association des provinces wallonnes* (Vereniging van Waalse provincies - APW) opgedragen te bepalen welke verzekeringsmaatschappij de burgerlijke aansprakelijkheid, de lichamelijke schade en de rechtsbijstand voor de vrijwilligers zal verzekeren.

Op 25 september heeft de APW daartoe Dexia aangewezen. Bij de APW werd een vergadering belegd met Dexia en de Waalse provincies om de erkenning van de vrijwilligersverenigingen te organiseren. De provinciecolleges moeten hun instemming verlenen en in alle provincies aanspreekpunten oprichten.

Aan de Duitstalige Gemeenschap werd een afzonderlijke subsidie toegekend. De ondertekening van de overeenkomst met de vzw *Task Sport für Alle* was gepland voor de week van 12 tot 16 november. Op 18 november is een reclamecampagne voor de Duitstalige verenigingen van start gegaan. De inschrijvingen zijn op 1 december begonnen.

Voor Brussel-Hoofstad moeten de APW en de Vereniging van Vlaamse provincies (VVP) een overeenkomst sluiten met respectievelijk de Franse (COCOF) en de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC). Op 19 september heeft de Vlaamse Commissie een besluit aangenomen houdende goedkeuring van een overeenkomst tussen de VVP en de VGC. Om begrotingsredenen en in afwachting van een initiatief van de COCOF wordt de inschrijving beperkt tot vijfhonderd erkende Brusselse vrijwilligersverenigingen.

De APW (*Association des provinces wallonnes* – Vereniging van Waalse provincies) heeft met de Franse Gemeenschapscommissie (COCOF) contact opgenomen met de bedoeling dat ze een eigen regeling voor vrijwilligerswerk in het leven zou roepen en om na te gaan op welke manier ze een beroep zou kunnen doen op de subsidies van de Nationale Loterij. De Vereniging wacht op het antwoord van de COCOF. Ik zal ook zelf op een snelle reactie aandringen.

In de Vlaamse provincies werden al meer dan 3.000 organisaties erkend, wat overeenstemt met 220.000 verzekerde dagen. Dat opent perspectieven voor de Waalse en Brusselse organisaties en vzw's die een beroep zouden willen doen op die regeling.

12.03 Jean-Marc Delizée (PS): Ik dank u voor dit overzicht. Twee vragen blijven onbeantwoord: de informatiecampagne aan Franstalige kant en het overdragen van de begrotingsmiddelen. U zorgde voor de nodige middelen om die operatie in 2007 en 2008 te financieren. Kunnen de niet-gebruikte kredieten worden overgedragen?

12.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Dat is inderdaad mogelijk.

12.05 Jean-Marc Delizée (PS): Het zou nuttig zijn die informatie door te geven aan de vrijwilligerssector.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het tanken van treinlocomotieven in Gent-Zeehaven" (nr. 415)

13.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De locomotieven met opdrachten in Gent-Zeehaven konden vroeger veilig bijtanken in Merelbeke. Sinds een jaar tanken heel wat treinen in de buurt van Gent-Zeehaven gewoon langs het spoor, zonder de beveiligingsmaatregelen die elders aanwezig zijn.

Waarom wordt een deel van de locomotieven nu daar bevoorraadt? Welke criteria gelden daarbij? Weet de staatssecretaris dat de nieuwe mobiele tankplaats niet de uitrusting heeft van de vaste tankplaatsen en dat er een risico is op verontreiniging bij eventuele lekken? Is deze wijze van tanken vergunningsplichtig? Beschikt men over de noodzakelijke vergunningen? Zijn er incidenten geweest met deze manier van tanken? Wordt er elders in België ook mobiel getankt? Hoe zijn die tankplaatsen uitgerust?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Er deed zich een incident voor in Zeebrugge op 22 augustus 2005. Het ging echter niet om een tankbeurt, maar om een brandstofuitwisseling tussen twee locomotieven na een aanrijding.

De tractiewerkplaatsen, die vroeger toch dagelijks werden aangedaan door de locomotieven, beschikken over tankinstallaties. Vandaag moeten de locomotieven minder vaak naar de werkplaats.

De bestuurders hebben nu een standplaats in de rangeerstations.

Omwille van de kosten en de efficiëntie is men, daar waar het verantwoord was, overgestapt op mobiel tanken. Om het risico van verontreiniging te beheersen, zijn zowel de vrachtwagens als de locomotieven uitgerust met een lekvrij koppelingssysteem. Ook detecteert een sonde in de tank het maximumbrandstofpeil. Die sonde beveelt ook automatisch de stilstand van de vrachtwagenpomp. In de overslagzone zijn er olieabsorberende matten geplaatst.

Er is enkel een vergunnings- of meldingsplicht voor vaste installaties. Bij mobiel tanken dient men uiteraard de milieuwetgeving te respecteren. Men mag de bodem of het grondwater niet verontreinigen.

Men heeft voorafgaandelijk een bodemanalyse uitgevoerd. Er komt op korte termijn een vaste installatie. Als er intussen een vervuiling opgetreden zou zijn, zal de gebruiker moeten instaan voor de saneringskosten.

De NMBS bevoorraadt op verschillende plaatsen in gelijkaardige omstandigheden locomotieven van andere operatoren. Alle expertise blijft dus in handen van één operator, de NMBS-Groep. Dat is een keuze voor kostenefficiëntie en voor het milieu.

13.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Men wil dus op termijn van de mobiele ook vaste tankinstallaties maken?

13.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ja.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vraag naar aanpassingen in het NMBS-station van Hennuyères" (nr. 436)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het station van Doornik" (nr. 464)

De **voorzitter**: De heer Flahaux is er niet om zijn vraag nr. 436 over hetzelfde onderwerp te stellen.

14.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Voor het station van Doornik, dat duidelijk een verjongingskuur nodig heeft, werden er werkzaamheden gepland in verschillende fases. De eerste fase - de werken aan de voorgevel - heeft blijkbaar vertraging opgelopen. Bevestigt u dat? Zal dit gevolgen hebben?

Er zijn ook veiligheidswerken gepland. Van welke omvang? Ik vind het jammer dat de mensen die instonden voor de veiligheidscontroles in het station van Doornik, overgeplaatst werden naar Bergen, omdat dat volgens mij directe gevolgen heeft voor de veiligheid in het station.

14.02 **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris (*Frans*): Tijdens de werkzaamheden is gebleken dat voor bepaalde architecturale elementen van de voorgevel een grondigere restauratie nodig was. Dat heeft geleid tot bijkomende werkzaamheden voor een bedrag van 260.000 euro, en een verlenging van de termijnen met 190 werkdagen.

Behoudens slechte weersomstandigheden en onvoorziene omstandigheden zullen het centrale gedeelte en de linkervleugel van het gebouw opnieuw zichtbaar zijn voor het einde van het jaar. Het einde van de werken is gepland voor eind april 2008. De andere renovatiefases zullen normaal gezien in 2008 worden uitgevoerd.

De veiligheidswerken bestaan erin het gebouw aan te passen aan de brandveiligheidsnormen. In 2009 zal het station bovendien uitgerust worden met beveiligingscamera's.

14.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik neem nota van het feit dat er inderdaad vertragingen zijn opgelopen en dat de aanvankelijk vooropgestelde termijnen uiteindelijk dubbel zo lang zullen zijn. Wat de veiligheidswerken betreft, kan ik alleen maar verheugd zijn dat er in 2009 camera's zullen worden geplaatst. Ik vestig er echter wel de aandacht op dat de overplaatsing van de veiligheidsmensen naar Bergen, en bijgevolg hun afwezigheid in Doornik, intern voor ernstige problemen zorgt.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de betoging Pro Belgica en De Post" (nr. 443)**

15.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Op 18 november werd in Brussel betoogd voor de eenheid van België. Aan *Le Soir* verklaarde de inspirator van die manifestatie, Marie-Claire Houart, dat de organisatie 40.000 euro had besteed aan het drukken van vier miljoen folders, waarvan ze hoopte dat De Post ze gratis in elke Belgische brievenbus zou deponeren.

Heeft De Post zo een vraag ontvangen? Wat was haar antwoord? Wordt De Post regelmatig gevraagd om drukwerk gratis of tegen sterk verminderde prijs te verspreiden? Hebben de organisatoren van de manifestatie andere tegemoetkomingen ontvangen vanwege De Post?

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De Post heeft van mevrouw Marie-Claire Houart inderdaad de vraag gekregen de kosten voor de verspreiding van de folders niet aan te rekenen. Zulke niet-geadresseerde zendingen kaderen niet in de universele dienstverlening, zodat de normale commerciële tarieven toegepast moeten worden. De Post heeft dan ook een prijsofferte opgesteld en er dus voor geopteerd geen uitzondering te maken, daar zulks als sponsoring zou kunnen worden beschouwd. Er was

ook geen andere tegemoetkoming.

De Post ontvangt geregeld gelijkaardige vragen.

15.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Dat is een duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Maya Detiège aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treinverbinding Antwerpen-Brussel" (nr. 455)
- de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe dienstregeling op de lijn Brussel-Antwerpen en de spoorverbinding tussen Vlaanderen en Nederland" (nr. 470)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten inzake de nieuwe dienstregeling die bij de NMBS-ombudsman werden ingediend" (nr. 517)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 535)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de dienstverlening van de NMBS in de Kempen" (nr. 611)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe dienstregeling op lijn 12 (Antwerpen-Essen) en tussen Antwerpen en Brussel" (nr. 628)

16.01 Maya Detiège (sp.a-spirit): Er is erg veel te doen rond de problemen op de treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel: de dienstregeling wordt niet altijd gevolgd, de reizigers hebben vaak af te rekenen met vertragingen en sommige treinen worden gewoon geschrapt. Reizigers zijn soms meer dan anderhalf uur onderweg.

Bovendien gebeurt het geregeld dat treinen – anders dan aangegeven in de dienstregeling – plots blijken te vertrekken vanuit het station van Berchem in plaats vanuit Antwerpen-Centraal.

Wat is de verklaring voor al deze problemen op een verbinding die toch wel tot de belangrijkste van heel het NMBS-net gerekend mag worden?

16.02 Jan Jambon (CD&V - N-VA): De lijn Antwerpen-Brussel is de belangrijkste treinverbinding van dit land omdat ze de twee grootste steden met elkaar verbindt. Het is dan ook des te verbazender dat deze lijn met zoveel problemen worstelt. De nieuwe dienstregeling houdt alleszins geen verbetering in. De tussenstops zorgen voor een verlenging van de reistijd. De NMBS had aangekondigd dat de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam volwaardig zou functioneren vanaf december 2007 en dat dit zou zorgen voor een kwartierdienst tussen Antwerpen en Brussel. In realiteit rijden er in de nieuwe regeling geen vier maar slechts drie 'snelle' – enkel halt houdend in Mechelen – treinen tussen Antwerpen en Brussel.

De treinverbinding tussen België en Nederland is een oud zeer. De hogesnelheidsverbinding is nog steeds niet operationeel; De enige snelle verbinding tussen Vlaanderen en Nederland, buiten de dure Thalys, is de zogenaamde Amsterdammer. Deze trein rijdt echter maar om het uur en is bovendien zeer vertraginggevoelig.

Hoe rijmt men dit alles met de plannen van de NMBS om het aantal reizigers gevoelig op te drijven? Hoe evolueerden de vertragingen op deze lijn het voorbije jaar? Waarom worstelt de NMBS met een gebrek aan treinbestuurders? Wat is de toeslag voor een Thalys-ticket op de lijn Antwerpen-Brussel? Wanneer zal de hogesnelheidslijn naar Nederland eindelijk operationeel zijn? Wie is verantwoordelijk voor de vertraging? Wanneer zal er om het kwartier een trein rijden tussen Antwerpen en Brussel? Zal dit een impact hebben op de ticketprijs? Zijn er plannen voor een snelle verbinding tussen Antwerpen en Brussel zonder enige tussenstop? Komt er een alternatief voor de Amsterdammer behoort?

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Wat de lijn Turnhout-Brussel betreft, dienden al meer dan

vijfhonderd mensen klacht in tegen de nieuwe dienstregeling. Vroeger was dit een goed functionerende lijn, nu gaat het snel bergaf. Op eerdere vragen antwoordde de staatssecretaris dat er niet meteen een aanpassing aan de nieuwe dienstregeling zou komen, wel een vermeerdering van het aantal rijtuigen voor de piekuurtrein van 08.12 uur.

De ombudsman zegt dat er onderhandeld wordt. Komt er een aanpassing van de dienstregeling? Komt er een uitbreiding van het aanbod aan rechtstreekse treinen?

16.04 Guido De Padt (Open Vld): Erkent de staatssecretaris dat er sinds de nieuwe dienstregeling voor sommige verbindingen sprake is van een verminderde dienstverlening? Voor welke verbindingen is de nieuwe dienstregeling nadelig? Hoeveel procent van de reizigers wordt hierdoor getroffen? Wat voor redenen liggen aan de basis van de langere reistijden voor bepaalde verbindingen?

Hoeveel en welke vertragingen werden tot hertoe geregistreerd op de verbindingen die voortaan een langere reistijd kennen? Zullen die langere reistijden het aantal vertragingen doen dalen? Zullen ze bijgevolg een effect hebben op het aantal uitgekeerde vergoedingen wegens vertraging?

16.05 David Geerts (sp.a-spirit): Mijn vraag betreft de dienstverlening van de NMBS in de Kempen. Samen met de heer Jan Peeters lanceerde ik het voorstel voor een extra P-trein vanuit Herentals naar Brussel met vertrek tussen 7.43 en 7.50 uur. Is dat haalbaar? Is het mogelijk de naam van de avondtrein Brussel-Mechelen-Turnhout te veranderen in Brussel-Lier-Turnhout, opdat de pendelaars naar Mechelen meer gebruik zouden maken van de talrijke alternatieven die hun ter beschikking staan? Zal de NMBS bij een evaluatie van de dienstregeling extra aandacht besteden aan de mogelijke overstappen in Lier en Herentals?

16.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik feliciteer de staatssecretaris en de NMBS met de nieuwe registratiewijze van de stiptheid van het treinverkeer, iets waarop wij al lang aandrongen.

De nieuwe dienstverlening krijgt veel kritiek, bijvoorbeeld vanuit de Kempen. Daar vraagt men al jaren een extra trein. Ik sluit mij op dat punt aan bij de vragen van de heer Geerts.

Nu de werken in Antwerpen-Centraal zijn afgerond, hoopten de treinreizigers op enige verbetering van de dienstverlening rond Antwerpen. Die komt er niet, wel integendeel. Op lijn 12 vergde de rit van Essen naar Brussel vroeger 1.10 uur, nu nog steeds 1.08 uur. Heeft men voor die tijdswinst van amper twee minuten een tunnel gegraven?

Vroeger vertrok op werkdagen de laatste trein in Brussel om 22.45 uur, nu moet je al om 22.00 uur de trein nemen om 's avonds nog in de streek ten noorden van Antwerpen te geraken. Dat is een zware achteruitgang en het staat in schril contrast met de vraag naar meer nachttreinen en een betere dienstverlening 's avonds.

In afwachting van meer L-treinen – iets waarvoor de NMBS momenteel geen materieel en geen personeel heeft – blijft gelukkig de piekuurtrein rijden. Die wordt vanaf 9 december echter door de tunnel gestuurd en stopt dus niet langer in Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost. Voor massa's scholieren gaat de dienstverlening er dus sterk op achteruit.

Vanuit Wildert of Kijkuit, twee kleinere stations op lijn 12, loopt het snelste traject naar Antwerpen-Centraal volgens de NMBS-website via Roosendaal. Men moet dan wel twee keer de grens over. Kan dat wel tegen het normale tarief?

Eind maart zou op een andere spoorlijn Brecht worden aangedaan, maar het gonst van de geruchten dat dit pas in juli wordt gerealiseerd. Klopt dat?

De Beneluxtrein is ook aan de nieuwe Nederlandse dienstregeling gebonden. Dat heeft tot gevolg dat er

minder aanbod is van en naar Roosendaal. Het gevolg is dat er een trein minder via Antwerpen naar Brussel spoort. Wat is het standpunt van de NMBS ter zake?

De situatie op de lijn Antwerpen-Brussel is erop achteruitgegaan. De spreiding van de treinen is immers behoorlijk ongelukkig en de rit duurt lang. Hoe verklaart men dat allemaal?

De NMBS zal het nieuwe rooster na een maand evalueren en eventueel een aantal aanpassingen doen. We hebben hier vandaag al een aantal suggesties gedaan. We zijn benieuwd of de NMBS die ter harte zal nemen.

16.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Het is opvallend dat parlementsleden zogenaamd algemene vragen stellen, maar er stevast heel specifieke vragen aan toevoegen over de eigen regio. Mensen willen hun eigen traject altijd zien verbeteren en richten zich tot hun volksvertegenwoordigers, die ook enkel hun eigen regio aan het woord horen. Een voogdijminister kijkt naar het hele plaatje.

De NMBS moet altijd keuzes maken en probeert daarbij aan zoveel mogelijk verzuchtingen tegemoet te komen. De laatste vier tot zes jaar werd meer geïnvesteerd in de NMBS dan ooit. Er worden veel criteria toegepast om het aantal treinen te bepalen, het aantal stopplaatsen en de duur van de ritten.

De NMBS heeft altijd veel ambitie gehad. Toen ze in 2000 aankondigde te streven naar een stijging van het aantal reizigers met 25 procent, werd daar smalend over gedaan. Nu blijkt dat de spoorwegmaatschappij een stijging van meer dan 30 procent heeft bewerkstelligd. Nu de nieuwe ambitie een stijging is van opnieuw een kwart tussen 2006 en 2012, krijgt de NMBS dezelfde negatieve reacties.

Tot mijn vreugde merk ik dat bij de diverse politieke families de wil aanwezig is om het aantal reizigers stelselmatig te verhogen. Ik hoop dat de NMBS bij de volgende voogdijminister gehoor zal vinden om de ambitieuze plannen te realiseren. Die voogdijminister begint overigens ook niet met een leeg blad: 95 procent van de treinverbindingen ligt vast, wat het werk is van een aantal heel capabele ingenieurs.

Alvorens tot de nieuwe dienstregeling over te gaan, heeft de NMBS ook overleg gepleegd met diverse gebruikersorganisaties zoals de BTTB. Algemeen gezien is het nieuwe treinaanbod beter. Dat neemt niet weg dat de NMBS na evaluatie eventueel kan overgaan tot een aantal punctuele verbeteringen.

De lat moet hoog blijven liggen en er moet verder worden geïnvesteerd in een verhoging van het treinaanbod. Ook de opleiding van de treinbegeleiders en de treinbestuurders moet van hoge kwaliteit zijn. Ik ben er voorstander van om na te gaan of de bestuurdersopleiding van achttien maanden niet kan worden ingekort, op voorwaarde natuurlijk dat daar geen veiligheidsrisico aan verbonden is.

Ik ga nu kort in op de specifieke vragen.

De reis Antwerpen-Oostende duurt natuurlijk langer dan Brussel-Oostende. Het traject is langer en de eerste verbinding heeft vijf tussenstops meer dan de tweede. Op de baanvakken Antwerpen-Centraal-Antwerpen-Berchem en Gent-Dampoort-Gent-Sint-Pieters kan op dit ogenblik niet tegen de maximumsnelheid worden gereden.

De stiptheid op de lijn tussen Antwerpen-Centraal en Brussel, bij aankomst in Brussel, bedroeg in oktober 2007, zonder neutralisatie van grote werven of overmacht, 79,5 procent. De globale stiptheid op de axiale lijnen naar Brussel bedroeg 86,9 procent.

De oorzaken van de mindere stiptheid zijn zeer divers. Veel van de treinen Brussel-Antwerpen worden verlengd naar of komen van de lijn Brussel-Charleroi. De problematiek van deze lijn werd hier al herhaaldelijk

besproken. De lijn benadert ook de maximumcapaciteit.

Er is ook het probleem van de stiptheid van de IC-trein Amsterdam-Brussel-Zuid, met domino-effect op de binnenlandse verbindingen Essen-Antwerpen-Centraal-Brussel-Zuid en Turnhout-Brussel.

Ten slotte zijn er de nog steeds beperkte exploitatiemogelijkheden in Antwerpen-Centraal, die binnenkort tot het verleden behoren.

Het aanbod in Antwerpen-Berchem wordt inderdaad tijdelijk teruggeschroefd naar drie snelle treinen per uur. De reden hiervan is dat de dienstregeling van de IC Amsterdam-Brussel moest worden aangepast zoals internationaal was overeengekomen. De planning voor december 2008 voorziet in een uitbreiding van de verbinding.

Een rechtstreekse binnenlandse verbinding is momenteel nog niet in de planning opgenomen omdat wordt gestreefd naar een treindienst met twee IC- en twee IR-verbindingen Antwerpen-Brussel, met een uniform halteplatform. Vanaf ten laatste december 2008 zal de vervangende treindienst van de huidige Benelux-trein Brussel-Amsterdam ieder uur rijden als snelle, weliswaar internationale, trein tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Centraal zonder tussenstops.

Voor de ingebruikname van de HSL moeten we wachten op de oplevering aan Nederlandse zijde. De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de Tweede Kamer verklaard dat de kans groot is dat werken opnieuw enkele maanden vertraging oplopen als er geen maatregelen genomen worden. Mijn Nederlandse collega wil echter alles in het werk stellen om de streefdatum toch te halen.

Een ticket heen en terug met de Thalys tussen Antwerpen en Brussel kost inderdaad 21 euro in tweede klasse, maar wie reeds een geldig vervoersbewijs heeft voor een binnenlandse trein op dat traject, betaalt slechts een toeslag van 8 euro.

De dienstregeling van lijn 15 Turnhout-Brussel is gisteren veranderd om redenen die ik reeds uitvoerig beschreven heb in antwoord op een eerdere mondelinge vraag. Een dienstregeling kan niet geïsoleerd aangepast worden zonder dat dit gevolgen heeft op de rest van het net. Dit geldt ook in dit geval. Er is overigens tijdens de ochtendspits een extra reismogelijkheid via Antwerpen-Berchem, die in reistijd niet zoveel verschilt van de rechtstreekse verbinding Turnhout-Brussel.

Het voorstel om een extra P-trein in te leggen tussen Brussel en Herentals wordt nog onderzocht door Infrabel. Van zodra Infrabel de mogelijkheden heeft onderzocht wat de rijpaden betreft, zal het nagaan of hiervoor materieel en personeel beschikbaar is.

Wat de suggestie van de heer Geerts in verband met de naam van de trein betreft, deelt de NMBS mee dat zij dit voorstel zal onderzoeken. De overstapmogelijkheden in Lier en Herentals zijn belangrijke aandachtspunten voor het opvolgingscomité.

Aan de heer De Padt kan ik antwoorden dat de rittijden voor een aantal lijnen inderdaad verlengd werden. Het gaat meestal om lijnen waar er belangrijke werken van start gaan, vooral op de lijnen naar Brussel in het kader van het GEN. De invloed van een aantal vertragingzones is nu ingecalculeerd, precies met het doel de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

De NMBS heeft mij een gedetailleerd antwoord verstrekt op de vragen van de heer Van den Bergh, dat ik hem graag bezorg. De nieuwe dienstregeling behoudt de rechtstreekse IR-verbinding naar Brussel voor de reizigers van Essen, Kalmthout, Heide, Kapellen en Ekeren. De reistijd van Kalmthout naar Brussel bijvoorbeeld, wordt slechts één minuut langer. De langere reistijden zijn voornamelijk het gevolg van infrastructuurwerken op de betrokken lijnen. De veranderingen aan de dienstregelingen op de lijnen Essen-Antwerpen en Antwerpen-Brussel zijn het gevolg van een gewijzigde situatie in het internationaal verkeer, met name wat betreft de IC-treinen Amsterdam-Brussel en de Thalys. Mits een overstap in Antwerpen-Centraal kan de reistijd voor reizigers uit die stations overigens met zeven minuten verkort worden ten

opzichte van de vorige dienstregeling.

Wat Wildert betreft, heeft de heer Van den Bergh gelijk, maar deze reisweg is niet met om het even welk vervoerbewijs toegestaan.

De NMBS kan natuurlijk nooit een dienstregeling maken die aan de specifieke behoeften van elke reiziger beantwoordt, zeker niet zonder bijkomende investeringen. Ik twijfel er niet aan dat daarover in deze commissie nog niet het laatste woord gezegd is.

16.08 Maya Detiège (sp.a-spirit): Ik wil toch wel even reageren op de uitspraak van de heer Van den Bergh, dat er maar één klacht is. De stiptheid op de lijn Antwerpen-Brussel bedraagt 79,5 procent, terwijl het gemiddelde 86,9 procent is. Als we vaststellen dat de stiptheid op een van de belangrijkste lijnen van het land ondermaats is, dan denk ik dat onze vragen toch wel terecht zijn.

Ik nam vroeger ook regelmatig de trein, maar heb nu zoals zo velen afgehaakt, omdat men nooit weet of hij op tijd zal zijn. Ik hoop dat dit probleem structureel zal worden aangepakt.

Het is positief dat de dienstregelingen continu worden opgevolgd. Er is ook een uitbreiding van het treinaanbod. Ik hoop dat de treinen nu ook op tijd zullen rijden. Meer vraag ik niet.

16.09 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Ik denk ook dat het belangrijk is dat een van de drukste lijnen van het land, de lijn Antwerpen-Brussel, zo klokvast mogelijk is. Het is niet aanvaardbaar dat de stiptheid daar duidelijk onder een toch al niet zo gunstig gemiddelde ligt.

Ik wil graag aannemen dat er al veel inspanningen geleverd zijn, maar wat ons interesseert, zijn resultaten.

Wat de duur van de opleiding van de treinbestuurders betreft, denk ik dat het goed zou zijn eens de vergelijking met onze buurlanden te maken.

16.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er zijn inderdaad al inspanningen geleverd, maar als parlementsleden zijn wij de tolk van de reizigers die ons problemen signaleren. Ook de lijn Brussel-Turnhout is belangrijk en ik hoop dat het opvolginscomité snel de problemen op die lijn zal aanpakken. De nieuwe dienstregeling is namelijk een forse achteruitgang!

16.11 Guido De Padt (Open Vld): Ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen. Ik zie mij dan ook verplicht om ze schriftelijk of eventueel mondeling opnieuw te stellen.

16.12 David Geerts (sp.a-spirit): Ik ben blij dat Infrabel mijn voorstellen onderzoekt, maar wanneer zal ik daar een antwoord op krijgen. Wat is de timing voor het opvolgingssysteem?

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ook ik heb geen antwoord gekregen op sommige van mijn vragen, onder meer over Antwerpen-Dam, Brecht en de Benelux-treinen.

Ik begrijp dat het niet zo eenvoudig is om een dienstregeling in elkaar te boksen, maar in onze regio had men toch meer verwacht van de transformatie van Antwerpen-Centraal tot een doorgangsstation.

Positief is wel dat de lijn Essen-Brussel-Charleroi is doorgeknipt.

16.14 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik heb wel degelijk over resultaten gesproken. Men heeft vijf à zes jaar 30,9 procent meer treinreizigers aangetrokken. Er zijn meer treinkilometers gerealiseerd en meer infrastructuurwerken uitgevoerd. Er is de afgelopen vier tot zes jaar veel geïnvesteerd. Ik hoop dat de toekomstige regering dit kan voortzetten. Ik neem de suggestie van een audit over, want het is logisch dat

men ook kijkt naar het buitenland. Het is niet de voogdijminister die de dienstregeling uittekent.

Wil de heer Mortelmans een rechtstreekse trein Turnhout-Antwerpen en de aansluiting van reizigers die van het oosten van Herentals komen laten vallen om de trein Turnhout-Brussel met een half uur te verplaatsen?

16.15 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik ben er niet van overtuigd dat we die keuze moeten maken. Ik hoop dat het opvolgingscomité goed werk zal leveren.

16.16 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Er moet in elk geval gekozen worden. Het zijn de ingenieurs die de beste keuze moeten maken.

Inzake de timing volgt de NMBS de situatie op de voet.

Men zal de komende weken, indien nodig, zoals vorig jaar, kleine punctuele aanpassingen doen. Ik ga ervan uit dat de hele oefening eind januari volledig klaar zal zijn.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ongeval van 29 november 2007 in Terhulpen" (nr. 613)

17.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het ongeval van 29 november in Terhulpen doet vragen rijzen. Twee spoorwerkers werden gedood door een treinstel dat ze niet hoorden omdat een andere machine heel dichtbij stond. Er werden technische of communicatieproblemen opgeworpen.

Er zouden deskundigen ter plaatse zijn.

Beschikt u over de conclusies van die experts? Welke maatregelen zullen er getroffen worden om dergelijke ongevallen te voorkomen? Er zijn werken gepland tot in 2016. Hoe zal u ervoor zorgen dat de treinen in de buurt van werken niet sneller rijden dan toegestaan om veiligheidsredenen, en tegelijk garanderen dat de stiptheid van de treinen niet in het gedrang komt?

17.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Frans): Het parket van Nijvel heeft zich belast met het gerechtelijke luik van het onderzoek naar het ongeval van 29 november. Het onderzoek naar de oorzaken van het ongeval wordt gevoerd door het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op de spoorweginfrastructuur. Aangezien de onderzoeken nog aan de gang zijn, is het voorsnog niet opportuun de resultaten bekend te maken.

Opdat de treinen tijdens de GEN-werken stipt zouden blijven rijden, worden de rijtijden verlengd in de dienstregelingen vanaf 9 december en voor de komende jaren.

17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Als ik het goed begrepen heb, worden er twee onderzoeken naast elkaar ingesteld, een door het parket en een bij de NMBS zelf?

17.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Frans): Dat klopt!

De **voorzitter**: Sommige vragen worden verzonden naar minister Verwilghen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister

van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): In het licht van het tekort aan treinbestuurders was het schrikken toen de Raad van State de KB's betreffende de erkenning van de NMBS als enig onafhankelijk opleidingscentrum schorste op 5 oktober 2007. Intussen is gebleken dat de NMBS toch kan doorgaan met de opleiding van de mensen die in opleiding zijn. Nieuwe KB's moeten de toestand in orde brengen.

Hoeveel treinbestuurders vloeien er af in 2008 en hoeveel nieuwe komen er in die periode in dienst? Wat is het slaagpercentage bij de opleidingen? Hoe verloopt de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke arbeidsbemiddelingsdiensten? Hoe beoordeelt de NMBS de blijvende geringe belangstelling voor de jobs? Waarom heeft men de problemen niet tijdig opgemerkt? De leeftijds piramide is al jaren bekend, maar de wervingsinitiatieven zijn te laat gestart.

18.02 De voorzitter: Voor de vragen nr. 521 van de heer Jan Mortelmans over "de recrutering van nieuwe treinbestuurders" en nr. 522 van de heer Guido De Padt over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel", die samengevoegd waren met de vraag van de heer Van den Bergh, is de minister van Mobiliteit bevoegd, net als voor bepaalde aspecten van de vraag van de heer Van den Bergh.

18.03 Bruno Tuybens (Nederlands): De totale uitstroom van treinbestuurders en van instructeurs wordt tussen begin en eind 2008 op ongeveer 250 geraamd. In diezelfde periode raamt de NMBS het aantal nieuw opgeleide treinbestuurders met een eerste rijbrevet op 320. In de periode 2005 tot november 2007 kwam ongeveer 78 procent van wie startte met een basisopleiding, in dienst als treinbestuurder.

De NMBS-holding heeft een vlotte communicatie met de contactpersonen van NMBS, Forem en Actiris. Met de VDAB heeft men zelfs een contract. Op de NMBS-site kan de NMBS-holding vacatures plaatsen. Naar Actiris stuurt men wekelijks een aankondiging die in *Metro* en op de website verschijnt. De NMBS heeft voor geïnteresseerden een eigen website. De NMBS probeert zoveel mogelijk aanwezig te zijn op de jobbeurzen en informatiedagen van de VDAB en Forem. Het is niet zo dat de belangstelling voor de betrekking van treinbestuurder matig is. Er zijn vooral voor Antwerpen en Aarlen bijzondere inspanningen nodig. De NMBS profileert zich als werkgever via de meest uiteenlopende wervingscampagnes. Men voert een vooruitziend rekruteringsbeleid op basis van de evolutie van de personeelsbehoeften. Men zit volledig op schema.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het verheugt me dat er volgend jaar zeventig mensen meer in dienst komen dan er afvloeien. Ik reken erop dat men eind 2008 zal kunnen waarmaken wat nu al beloofd was.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het aantal vaste postkantoren in verhouding tot het bevolkingscijfer" (nr. 526)
- mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het nieuwe plan voor de sluiting van postkantoren" (nr. 580)
- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Destelbergen" (nr. 623)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de criteria voor de sluiting van postkantoren en de aangekondigde sluiting van het postkantoor van Kieldrecht" (nr. 629)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de forse inkrimping van het aantal postkantoren" (nr. 638)

19.01 Jean-Luc Crucke (MR): In mijn schriftelijke vraag verwees ik naar een statistiek van Eurostat, waaruit

bleek dat wij, samen met Spanje en Cyprus, het kleinste aantal postkantoren hebben in verhouding tot het aantal inwoners.

Sinds de indiening van mijn vraag werd het postplan geactualiseerd. Bij ons in Henegouwen vragen we ons af wat ons nu te wachten staat. Ik heb goed geluisterd naar de woorden van de heer Thijs, baas van De Post, maar ik zou het standpunt van de minister willen kennen.

Betekent een kleiner aantal loketten meer klanten en dus meer inkomsten? Die theorie mag men mij eens komen uitleggen, want ik begrijp ze niet!

In de stad Doornik, naast mijn gemeente, waar momenteel drie kantoren voor 75.000 inwoners zijn, blijft er binnenkort maar één meer over!

Volgens Eurostat is Henegouwen van alle Belgische provincies het slechtst af. Zal u een plan goedkeuren waardoor deze provincie nog meer benadeeld wordt?

19.02 Colette Burgeon (PS): De regio Centre wordt eens te meer zwaar getroffen door de door De Post aangekondigde plannen voor de sluiting van postkantoren. Waarom de kantoren van La Louvière en Seneffe dicht moeten, is moeilijk te begrijpen. Het eerstgenoemde postkantoor is ideaal gelegen in het winkelcentrum van de Cora, en de hele wijk La Croyère maakt er gebruik van. Door de voor 2008 geplande sluiting van het kantoor van Bracquenies zullen 15.000 inwoners van de diensten van De Post verstoken zijn. In Seneffe heeft De Post kennelijk beslist een ultramodern en uiterst goed gelegen kantoor te sluiten.

Welke oplossingen stelt De Post voorop? Op grond van welke criteria worden het kantoor van Seneffe en dat in de Cora van La Louvière gesloten? Zal De Post mogelijk nog op die beslissing terugkomen? Komt er een nieuwe golf van sluitingen in de regio Centre na 2009? Zo ja, welke kantoren zullen er dan moeten verdwijnen?

19.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik besef dat de staatssecretaris vragen als deze niet echt in zijn hart draagt, maar hij moet beseffen dat de werkelijkheid op het terrein niet altijd spoort met de motivatie van De Post om bepaalde kantoren te sluiten en door postpunten te vervangen.

Ook het postkantoor van Destelbergen moet er nu aan geloven. Het dichtst bijgelegen alternatief is het postkantoor van Heusden, dat vijf kilometer verder ligt. Dit zorgt voor problemen voor bejaarden die geen wagen hebben. Tot dusver is er voor Destelbergen geen sprake van de vervanging door een postpunt. Zal dit alsnog het geval zijn? Indien dit niet het geval is, waar kunnen bejaarden en gehandicapten uit Destelbergen dan voortaan terecht voor hun postdiensten?

19.04 Bruno Stevenheijdens (Vlaams Belang): Op de recent verschenen lijst van af te schaffen postkantoren prijkt ook het kantoor van Kieldrecht. In Beveren, waarvan Kieldrecht deel uitmaakt en dat de derde meest uitgestrekte fusiegemeente van Vlaanderen is, zal er voortaan nog maar één postkantoor overblijven, met name dat van Beveren zelf. Het verdwijnen van het postkantoor van Kieldrecht, naar verluidt een van de best presterende van Vlaanderen, zal voor heel wat problemen zorgen voor de consumenten. De afstand tussen het filiaal van Kieldrecht en het overblijvende postkantoor in Beveren--centrum bedraagt heen en terug liefst 28 kilometer! Beveren, een gemeente met 45.000 inwoners - met ook nog eens twee verschillende postnummers - en zal voortaan dus nog maar één postkantoor overhouden.

Het gemeentebestuur van Beveren werd op 27 november van de sluiting van het kantoor van Kieldrecht op de hoogte gebracht. Meerdere personeelsleden wisten echter van niets.

Bestaan er criteria met betrekking tot de maximumafstand tussen postkantoren? Zijn er andere gemeenten dan Beveren waar de afstand tussen de deelgemeenten en het overblijvende postkantoor zo groot is? Staat de huidige groots opgezette publiciteitscampagne van De Post, waarbij vlotte bereikbaarheid en persoonlijk contact hoog in het vaandel staan geschreven, niet haaks op het besluit om zelfs in grote fusiegemeenten slechts één kantoor over te houden?

Op welke manier wordt het getroffen personeel van de sluiting geïnformeerd?

19.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): In Zaventem zullen drie van de vier kantoren gesloten worden. Dit is erg verrassend nieuws voor een gemeente met 30.000 inwoners waar bovendien 50.000 mensen tewerkgesteld zijn. In Grimbergen wordt het kantoor van Strombeek-Bever gesloten en in Overijse dat van Jezus-Eik.

Er is blijkbaar een blinde besparingsronde aan de gang waarbij De Post wil evolueren naar één enkel kantoor per fusiegemeente, ongeacht het inwonersaantal en de rendabiliteit van het kantoor.

Waarom moeten de kantoren in Zaventem, Grimbergen en Overijse gesloten worden? Op grond van welke objectieve criteria werd die beslissing genomen?

Klopt het dat De Post ernaar streeft om voortaan nog maar één kantoor per fusiegemeente over te houden, met uitzondering van de grootste gemeenten? Zo ja, welke criteria worden er bij die laatste omschrijving gehanteerd? Wordt er al dan niet rekening gehouden met factoren als aantal inwoners, de onderlinge afstand en het eventueel verlieslatend karakter?

Bestaat er een lijst van postkantoren die zeker zullen open blijven? Tegen wanneer zal de sluitingsoperatie afgerond zijn? Hoeveel personeelsleden zullen er uiteindelijk in de kantoren overblijven?

19.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Wat de postkantoren betreft, zullen de Belgen op nationaal en Europees niveau niet slechter af zijn.

Wij moeten uitgaan van postdiensten en niet van postkantoren. De statistieken moet men dan ook interpreteren rekening houdend met de PostPunten.

Wie vergelijkt op grond van die statistieken voert een vals debat. Men zou beter rekening houden met de dichtheid van het netwerk. Volgens dat criterium gemeten staat België immers op de vijfde plaats in de rangschikking van de Europese landen.

(*Nederlands*) De Post is helemaal overgestapt naar een *multichannel*-benadering, met postkantoren, postpunten, zegelwinkels, e-shops en callcenters. Het netwerk van minimaal 1.300 postkantoren wordt omgeturnd tot een netwerk van 1.300 postale servicepunten met 650 postkantoren en 650 postpunten. Dat staat zo in het beheercontract. Ik heb er altijd voor gepleit dat voor elk gesloten postkantoor een postpunt wordt gerealiseerd, om het even in welk dorp of gehucht. De Post wou veel meer kantoren sluiten, doch deze regering eiste dat er 1.300 kantoren overbleven.

Dit alles is het gevolg van de liberalisering van de postmarkt - waar ik persoonlijk geen voorstander van ben - maar wij realiseerden heel wat inzake behoud van de service. De postpunten dekken immers 90 procent van de behoeften van de klanten.

(*Frans*) Er lopen momenteel tests om het aanbod van producten en diensten in de PostPunten uit te breiden. In 2008 zal De Post de mogelijkheid bieden om er overschrijvingen te doen.

(*Nederlands*) Bovendien hebben postpunten veel ruimere openingsuren dan kleine postkantoren. Het globale aantal uren dat mensen naar postdiensten kunnen stappen is zelfs met 20 procent toegenomen. In de beheerovereenkomst staat een aantal voorwaarden betreffende de afstand. De Post respecteert die rigoreus.

Mensen die minder mobiel zijn kunnen - voor de dienstverlening die niet in postpunten wordt aangeboden - een beroep doen op de postbode die langskomt voor postverrichtingen.

Deze grondige reorganisatie moet het kantorennet economisch leefbaar maken in een geliberaliseerde postmarkt. Tegelijk moeten toegankelijkheid en nabijheid van dienstverlening worden gewaarborgd. De heer Thijs heeft dat zeer omstandig uitgelegd in deze commissie, maar blijkbaar hebben sommigen hier een selectief gehoor.

(Frans) Welke kantoren er dicht moeten wordt beslist overeenkomstig de in de beheersovereenkomst bepaalde regels. Per gemeente moet ten minste een kantoor worden behouden. Het aantal kantoren dat moet openblijven wordt bepaald op grond van de rentabiliteit van het kantorennet en rekening houdend met het aantal inwoners en met het postverkeer. Momenteel blijven er 1.015 "vaste" kantoren open en zijn er 340 PostPunten actief.

(Nederlands) Er is nog geen definitieve lijst beschikbaar van te behouden kantoren omdat de oefening voor de grote steden nog niet klaar is. Dit is een kwestie van enkele maanden.

De **voorzitter**: We hebben de heer Thijs hier gehoord. Zijn besluit was dat de bal in ons kamp ligt, niet in het zijne.

19.07 Jean-Luc Crucke (MR): De minister geeft een andere interpretatie aan de cijfers van Eurostat. Ik veronderstel dat, als er inderdaad betwisting is, de minister Eurostat hierover een brief geschreven heeft en een antwoord heeft gekregen. Ik zou dan ook graag over het schrijven van de minister en het eventuele antwoord kunnen beschikken.

Ik begrijp dat er pas een postkantoor wordt afgeschaft als er een PostPunt is dat negentig procent van hetzelfde dienstenpakket aanbiedt. We moeten nagaan of die cijfers met de praktijk overeenstemmen.

De informatie moet niet alleen het Parlement en het personeel maar ook de lokale besturen bereiken. Dat is echter niet altijd het geval.

Ik heb goed gelezen wat de heer Thijs in de commissie heeft gezegd. Maar Thijs en Tuybens, da's voor mij niet hetzelfde. We hebben wel degelijk een minister nodig, opdat de beslissingen van de heer Thijs niet systematisch goedgekeurd worden.

19.08 Colette Burgeon (PS): Ik heb niet het gevoel dat mijn vragen beantwoord werden.

Wat de hoorzitting met de heer Thijs betreft, hebben we over de sluiting van 44 kantoren in Henegouwen geen nadere toelichting gekregen. De informatie blijft erg algemeen.

Wat de regel van een postkantoor per gemeente betreft, is er toch een verschil tussen een gemeente met 100.000 en een met 10.000 inwoners!

Ook hier worden de plaatselijke besturen slechts op de valreep verwittigd. Zou men ons niet kunnen meedelen welke kantoren er tegen 2011 gesloten worden, zodat we weten wat ons te wachten staat?

Men zegt ons dat er kantoren gesloten worden, maar men vertelt ons er niet bij waar er in de plaats een PostPunt zal worden geopend.

De informatie blijft altijd te algemeen.

19.09 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): De postpunten zullen 90 procent van de dienstverlening van de postkantoren overnemen. In Kiendrecht oefent het postkantoor meer taken uit dan een gewoon postkantoor. Daar zal een postpunt uiteraard niet 90 procent van de diensten kunnen overnemen.

Mijn vraag naar duidelijke criteria blijft. Beantwoordt één postkantoor voor 45.000 inwoners wel aan de criteria of werd daarover eenvoudigweg nooit iets gezegd?

Drukwerk kan niet in een postpunt worden aangeboden. In bepaalde deelgemeenten moet 40 km van en naar een postkantoor worden afgelegd om drukwerk aan te bieden. Is dat 'De Post betrouwbaar en dichtbij'?

19.10 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het antwoord van de staatssecretaris was niet ter zake en de heer Thijs had het alleen over algemene beleidslijnen. Dat is hier nu niet relevant. We kennen nog steeds niet de duidelijke sluitingscriteria. Ik kreeg geen antwoord op mijn vragen over de toepassing van die criteria in Vlaams-Brabant. De postkantoren van Zaventem, Strombeek, Overijse en Jezus-Eik zijn rendabel. Waarom worden ze dan gesloten?

Mijn parlementair controlerecht geeft mij het recht inzage te vragen in de documentatie. Krijg ik inzage in de documenten en waar kan ik die lezen?

De situatie in Brussel en in Vlaams-Brabant verschilt. In plaats van voor postverrichtingen verder de rand in

te gaan, zullen de mensen naar Brussel gaan. Dat betekent een werklastverhoging voor Brussel en dat is niet wenselijk.

Ik heb de indruk dat de staatssecretaris streek per streek afwerkt om kritiek te vermijden. Later zullen we dan wellicht kunnen vaststellen dat er minder werkgelegenheid is bij de Post in Vlaanderen dan in Wallonië. Ik vraag cijfers.

19.11 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De criteria op basis waarvan postkantoren worden gesloten en postpunten geopend, zijn al verschillende keren in de commissie uitgelegd. Natuurlijk is er een verschil tussen een kleine gemeente en een grote stad. De criteria houden daar ook rekening mee.

(*Frans*) Mevrouw Burgeon, we kunnen toch niet over de sluiting van elk postkantoor discussiëren! Er zijn er 1.300!

(*Nederlands*) Er zijn twee dingen die vaststaan. De Post houdt zich rigoureuus aan de beheersovereenkomst en geen enkel postkantoor sluit zonder dat er een postpunt voor in de plaats komt. Een postpunt biedt voor 90 procent dezelfde diensten aan en is meer open.

Ik geef al jaren hetzelfde antwoord en ik begrijp niet dat we de sluitingen geval per geval moeten bekijken.

19.12 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De staatssecretaris wil de indruk wekken dat wij onvoorbereid naar de commissie komen. In vroegere verslagen verwijst de minister naar de beheersovereenkomst en somt hij een aantal vage criteria op. Met die criteria kan men alle kanten uit en ik wil ze concreet toegepast zien op Zaventem. Dat is een plek met 50.000 inwoners en een luchthaven, wat het ongelooflijk maakt dat de mensen het zullen moeten stellen met één kantoortje. Ik wil mijn controlerecht als parlementslid gebruiken om na te gaan of het dossier Zaventem wel grondig onderzocht is en of er een rentabiliteitsstudie werd gemaakt.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "draadloos internet op de trein" (nr. 594)**

20.01 **Guido De Padt** (Open Vld): De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om draadloos internet te introduceren op de treinen. Deze service zou de aantrekkingskracht voor treinpendelaars flink kunnen verhogen.

Zijn de plannen van de NMBS concreet? Hoeveel reizigers maken gebruik van een laptop op de trein en hoeveel van hen zouden draadloos internet gebruiken? Hoeveel zou het kosten om draadloos internet gratis te maken voor alle treinreizigers?

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De NMBS volgt alle nieuwe technieken op de voet, evenals de eventuele diensten die daaruit voortvloeien. Klanten kunnen bij hun providers mobiele datakaarten kopen en die overal, dus ook op de trein, gebruiken. De kwaliteit van de verbinding is afhankelijk van de telecomoperator. Een wifi-verbinding via een hotspot wordt door de NMBS alleen aangeboden in grote stations in samenwerking met Telenet. Op de trein werkt dat systeem niet omdat die over het hele land beweegt. De NMBS heeft op dat punt nog geen concrete technische stappen gezet.

De vraag is of deze investering prioritair is. Ongeveer 60 procent van de reizigers gebruikt internet. Slechts een kleine minderheid gebruikt internet in het station en op de trein. De hotspots zijn vooralsnog geen succes. Ongeveer een kwart van de mensen uit een steekproef geeft aan een laptop gebruikt te hebben op de trein, maar gezien de samenstelling van de groep is dat wellicht geen representatief resultaat.

De kostprijs is afhankelijk van de gekozen technologie. De NMBS zal de keuze moeten maken om hier al dan

niet mee door te gaan.

20.03 Guido De Padt (Open Vld): De staatssecretaris heeft geen idee van de kosten?

20.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens : Dat moet heel breed bestudeerd worden, want een dergelijke dienst zal vermoedelijk repercussies hebben op het aantal zitplaatsen op de treinen. Persoonlijk denk ik dat er grotere prioriteiten zijn.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de Franstalige en agressieve campagne van 'Select Post' in sommige Vlaamse gemeenten" (nr. 637)

21.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De dienst Select Post van De Post stuurt opnieuw vrij agressieve brieven en rappels met de vraag om twaalf bladzijden vertrouwelijke informatie in te vullen. De brieven worden vaak in het Frans opgestuurd naar adressen in Vlaamse gemeenten. Waarom doet De Post dat? Houdt De Post bestanden bij van Nederlands-, Frans- of anderstaligen in Vlaanderen? Op welke grond? Hoe wordt de privacy verzekerd bij de verwerking en verbreiding van deze weinig respectvolle bevraging?

21.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik loop niet warm voor zulke enquêtes. De Post zoekt nieuwe inkomsten en ik kan ze deze methode niet verbieden. In overleg met de Privacycommissie zijn de formulieren ondertussen gewijzigd.

Select Post verstuurt deze brieven en enquêteformulieren op basis van adressenbestanden en hun taalcode die op legitieme wijze en conform de privacywetgeving werden gehuurd bij gespecialiseerde bedrijven. De taalwetgeving bepaalt dat De Post gebruik dient te maken van een van de drie landstalen, de taal met name waarvan de betrokken particulier zich bedient. Als die niet bekend is, wordt uitgegaan van het vermoeden dat de taal van het gebied ook de taal is van de particulier. De Post houdt geen bestanden bij van Nederlands-, Frans- of anderstaligen in Vlaanderen of elders in België. De Post is zoals iedereen onderworpen aan de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

21.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Volgens de staatssecretaris hanteert men het vermoeden dat de persoon de taal van het gebied spreekt, maar ik heb klachten ontvangen van mensen die in Vlaanderen wonen en zeker niet Franstalig zijn, maar die de enquête toch in het Frans ontvangen hebben. Het systeem loopt dus blijkbaar mank. Ik zal de staatssecretaris de adressen van deze personen bezorgen, zodat hij dit kan laten onderzoeken en het systeem kan laten bijsturen. De Post heeft nog altijd een band met de overheid en moet dus zeker scrupuleus het Vlaamse karakter van de Rand respecteren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.02 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 21 par M. François Bellot, président.

01 Questions jointes de

- **Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'électrification de la ligne de chemin de fer Mol-Neerpelt" (n° 215)**

- **Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison ferroviaire Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 217)**

01.01 Linda Vissers (Vlaams Belang) : À l'heure actuelle, les locomotives qui circulent sur le trajet Mol-Neerpelt sont toujours des locomotives diesel. Quand sera-t-il procédé à l'électrification de cette liaison ? Quelles initiatives seront-elles prises pour améliorer l'offre ferroviaire insuffisante dans la province du

Limbours et, surtout, dans sa partie nord ?

Il n'y a qu'un train par heure d'Anvers à Neerpelt. Étant donné que le trajet entre Mol et Neerpelt s'effectue sur une voie unique, le moindre problème technique entraîne, de plus, de sérieuses perturbations. Quand la voie sera-t-elle dédoublée entre Mol et Neerpelt ? Que fera-t-on pour rendre plus ponctuel le trafic ferroviaire entre Anvers et Neerpelt ?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les investissements sur lesquels porte cette question font partie du plan d'investissement 2008-2012, dont l'adoption ne relève évidemment pas des affaires courantes. Il incombera donc au prochain gouvernement d'en décider.

01.03 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Des travaux préparatoires ont-ils déjà été menés ? Dans la négative, je crains que le nouveau plan d'investissement n'apporte pas de solution non plus.

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La préparation est évidemment en cours à la SNCB mais il n'est pas encore possible de prendre une décision maintenant. Le nouvel horaire doit en tout état de cause se traduire par une meilleure ponctualité. Un deuxième train roulera en effet sur ce trajet. De même, la mise en service du niveau -1 à Anvers-Central influera positivement sur la liaison Anvers-Neerpelt en facilitant le flux.

01.05 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Je reposerai mes questions au nouveau ministre lorsqu'il sera désigné. Qui sait, peut-être sera-ce M. Tuybens lui-même.

01.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Si c'est ce que vous pensez, vous n'avez pas dû écouter ce qui s'est dit ces derniers jours.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le trafic voyageur transfrontalier au Limbourg" (n° 216)

02.01 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Quand sera réalisée la liaison entre Neerpelt et Anvers via Weert, aux Pays-Bas ?

Des accords ont-ils déjà été conclus avec les chemins de fer néerlandais (NS) à propos de liaisons transfrontalières par Weert ?

L'infrastructure ferroviaire Neerpelt–Hamont–Weert est-elle suffisamment adaptée au transport de personnes ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Pour permettre le transport de personnes sur cette liaison, il faudrait procéder à des investissements importants. Ceux-ci devraient figurer, eux-aussi, dans le nouveau plan d'investissement et ne relèvent pas des affaires courantes.

Je sais que les chemins de fer néerlandais ne sont guère désireux de rouvrir cette liaison parce que les frais d'exploitation seraient supérieurs aux recettes nouvelles. La liaison ne paraît pas vraiment constituer une priorité pour la SNCB mais il appartiendra au prochain ministre et à la SNCB de se prononcer à ce sujet.

02.03 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Une fois par an, lors de la journée Train-Tram-Bus, un train dessert la ville de Weert. Si cette ville est desservie un jour par an, pourquoi ne peut-elle l'être le reste de l'année ?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne détiens pas le pouvoir décisionnel dans ce dossier.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les restrictions horaires s'appliquant aux billets seniors" (n° 232)

03.01 Linda Vissers (Vlaams Belang) : La formule du billet senior, qui permet aux seniors de voyager dans tout le pays à partir de 9 h 01 au prix unitaire de 4 euros, connaît un franc succès. Toutefois, pour les seniors qui ne vivent pas au centre du pays, la limite de temps constitue une restriction de taille.

Le ministre n'estime-t-il pas qu'il faille mettre un terme à la discrimination de seniors ? Ne pourrait-on instaurer un système plus souple pour les seniors qui vivent dans les régions frontalières et pour qui les correspondances entraînent une perte de temps substantielle ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le 12 mars 2007, j'ai longuement répondu à M. Arens à une question similaire. Les conditions de l'octroi du tarif senior ont été fixées dans le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB et la modification de ce dernier ne saurait être considérée comme relevant des affaires courantes. Le biller senior valable à partir de 9 h 01 constitue une mesure de faveur destinée à stimuler l'utilisation du train au cours des heures creuses.

03.03 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Je ne suis membre de la Chambre que depuis juin dernier. Je rechercherai la réponse qui a été fournie précédemment.

L'incident est clos.

04 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'état d'avancement de l'implantation d'une gare SNCB à proximité de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud" (n° 334)

04.01 Olivier Chastel (MR) : Le 12 mars dernier, je vous ai posé une question relative au projet d'implantation d'une gare SNCB près de l'aéroport de Charleroi (voir *Compte rendu analytique* 51 COM 1231, p. 30-32). À l'époque, le lieu d'implantation n'était pas encore défini et deux options avaient été avancées : au nord de l'autoroute de Wallonie ou au sud, dans l'Aéropole qui jouxte l'aéroport.

Je vous avais indiqué les avantages de l'implantation au nord, et vous m'aviez répondu que les comités de direction de la SNCB et d'Infrabel avaient décidé de lancer une étude approfondie avec l'aide d'un bureau d'études extérieur, avant de prendre une décision. Où en est cette étude ? Quand la SNCB va-t-elle arrêter son choix, en sachant que le gouvernement wallon a décidé, le 19 juillet 2007, la mise en révision du plan de secteur de Charleroi en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport, en ce compris une nouvelle gare et des infrastructures ferroviaires ? Maintenant que le gouvernement wallon a pris cette décision, il ne s'agit plus de traîner, d'autant qu'il existe divers tracés possibles à la suite de cette décision et que chaque tracé hypothétique réserve trois cents mètres de largeur, ce qui constitue un désavantage pour les investissements locaux.

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Lors de votre précédente question sur le sujet, la SNCB m'avait indiqué que les deux variantes de tracé étaient possibles. Aujourd'hui, c'est encore le cas. L'étude en question pourrait prendre fin cette année. Les trois CEO du groupe SNCB se concerteront ensuite avec les autorités communales, et la décision pourrait être prise fin janvier 2008.

L'incident est clos.

05 Question de M. Stefaan Vercamer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'offre ferroviaire insuffisante dans le sud de la Flandre Orientale" (n° 375)

05.01 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA) : Le sud de la Flandre orientale est une région rurale voisine de la frontière linguistique. Il s'agit d'une des régions de Flandre où se concentre le plus grand nombre de navetteurs, étudiants comme travailleurs. Des investissements s'imposent d'urgence pour mieux désenclaver

cette zone.

Les trains de la ligne Gand-Audenarde-Renaix sont bondés aux heures de pointe. L'horaire n'a pas été adapté aux besoins : le dernier train de Gand à destination de cette région prend déjà son départ à 22h15. Les acteurs du terrain plaident pour un train par heure durant le week-end et pour un train en fin de soirée.

Quelles initiatives le secrétaire d'État a-t-il déjà prises en la matière ? Quand les résultats seront-ils perceptibles ?

05.02 Bruno Tuybens secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Dans la région aussi, des progrès graduels sont enregistrés. C'est le cas à Grammont mais aussi à Zottegem d'où part désormais un train direct vers Bruxelles qui rencontre un vif succès. Lors de l'établissement de l'horaire des trains sur la ligne 86 Renaix-Audenarde-Gand, il a fallu tenir compte des tronçons à une seule voie pour lesquels les croisements ne sont envisageables que dans les gares. Une augmentation illimitée de l'offre de services est donc exclue. Il a également fallu être attentif aux possibilités de correspondance à Audenarde et aux possibilités de manœuvre réduites sur la section de voie commune De Pinte-Gand sur les lignes 86 et 75.

En semaine, il y a un train dans chaque sens toutes les heures, soit 18 trains locaux depuis Renaix-Audenarde vers Gand-Sint Pieters et 17 trains L de Gand vers Audenarde-Renaix. Cette offre de base est renforcée aux heures de pointe par plusieurs trains P. Il est techniquement impossible d'insérer des trains supplémentaires, ne fût-ce que parce que tout le personnel et le matériel disponibles sont déjà mobilisés. Le taux d'occupation des différents trains de pointe et trains cadencés de la ligne 86 est excellent. La SNCB n'a pas reçu de plaintes à propos de trains qui seraient fréquemment ou drastiquement bondés.

Je suis également favorable à la mise en service d'un train supplémentaire tard le soir en semaine et le week-end. Toutefois, en raison de la faible rentabilité enregistrée jusqu'ici, la SNCB se montre réservée à propos de la mise en service de trains supplémentaires tôt le matin tôt et tard le soir. Il en va de même pour le rétablissement de la fréquence horaire le week-end.

05.03 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA) : Cette réponse n'offre guère de perspectives en ce qui concerne les week-ends et la fréquence horaire mais j'espère que le ministre n'en restera pas là.

05.04 Bruno Tuybens secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je suivrai le dossier pas à pas.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'avancement du chantier RER de la ligne 124 en Brabant wallon et les retards des trains sur le tronçon en travaux" (n° 380)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les retards des trains de la ligne 124 le long des travaux du RER" (n° 432)**

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Ma question porte sur les travaux du RER. J'avais déjà évoqué le sujet lors d'une question jointe avec Mme De Bue, mais vous n'aviez pu y répondre (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 26, p. 4-6). J'ai donc déposé une nouvelle question sur les retards des trains de la ligne 124.

Depuis, des changements ont été rendus publics par la SNCB qui a reconnu que les horaires devaient être modifiés vu les travaux du RER et l'augmentation de la durée des trajets. Mais quelle est la cause des retards enregistrés avant le changement d'horaires ? Les retards seront-ils résorbés à l'avenir ?

Le problème des correspondances avec les bus reste aussi entier. Avez-vous eu une concertation avec les sociétés régionales de transport ?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le programme des chantiers en cours sur la ligne 124 est totalement respecté. Les travaux devraient se terminer fin 2016. Actuellement, ceux-ci provoquent un seul ralentissement d'environ une minute vers Bruxelles. Cependant, dès qu'un incident ponctuel se produit, le retard augmente et se répercute en cascade sur d'autres trains, les moyens de régler le trafic étant réduits.

Les trains de la ligne 124 sont également tributaires des incidents qui surviennent sur la ligne 25 entre Bruxelles et Anvers. Du 1^{er} octobre au 21 novembre, une dizaine d'incidents occasionnant plus de trois cents minutes de retard aux trains de voyageurs ont été répertoriés.

Afin de faire mieux correspondre la circulation des trains à la réalité du terrain, quatre minutes ont été ajoutées dans les horaires.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je serais heureuse de disposer de la liste de ces incidents. Par ailleurs, une concertation avec les sociétés de transport régionales est-elle entreprise par rapport aux horaires et à leurs adaptations ?

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Normalement, une concertation a bien lieu, le cas échéant, avec les sociétés de transport régionales.

L'incident est clos.

07 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la modernisation des gares SNCB sur la ligne Bruxelles-Louvain" (n° 387)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Dans le cadre de la réalisation du réseau express régional (RER), Infrabel prévoit la modernisation de huit gares et la construction de deux nouvelles gares sur le tronçon Bruxelles-Louvain. Le début des travaux était initialement prévu dans le courant de cette année et ils devaient être achevés pour fin 2008. Le projet avait en fait déjà été lancé en 2002 et la fin des travaux avait été prévue pour 2005. Jusqu'à présent, ces travaux n'ont cependant pas encore débuté.

Les travaux au niveau des gares situées entre Bruxelles et Louvain ont-ils déjà démarré ? Dans quelle mesure perturbent-ils les voyageurs ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les travaux sont adjugés par le biais d'une procédure de négociation. Ils comprennent la construction des gares de Zaventem et de Kortenberg qui seront équipées de guichets et des points d'arrêts de Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem et Herent qui n'en comporteront pas. Les offres de prix ont été introduites pour le 10 septembre 2007 et les négociations sont toujours en cours. Tous les permis d'urbanisme ont entre-temps été délivrés. Les travaux n'ont pas encore débuté parce que la délivrance du permis pour Diegem s'est fait attendre. Les travaux font en effet partie d'une adjudication globale.

Le début des travaux est prévu pour mars 2008. Le délai d'exécution inscrit dans le cahier des charges est de 440 jours civils. La fin des travaux est dès lors prévue pour mi-2009.

Des délais contraignants figurent au cahier des charges : 240 jours civils pour une gare et 120 à 150 jours civils pour un point d'arrêt.

Pendant les travaux, l'offre de trains ne sera pas modifiée, de sorte que tous les quais devront rester disponibles.

Les zones où des travaux sont en cours ne sont pas accessibles aux voyageurs, ce qui occasionne bien entendu certains désagréments mais l'entrepreneur est contractuellement tenu de prendre des mesures pour limiter ces embarras autant que possible : le nombre de jours ouvrables de travaux est fixé rigoureusement pour chaque quai, tout accès existant doit rester disponible et les voyageurs doivent pouvoir monter et descendre du train sur toute la longueur du quai.

07.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Des résultats peuvent donc être attendus pour la mi-2009. Voilà des

nouvelles encourageantes.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Linda Vissers au ministre de la Mobilité sur "le Rhin de fer" (n° 393)

08.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Pour la première fois depuis 1993, le 15 mars, un train de marchandises a circulé sur le tracé historique du Rhin de fer d'Anvers à Duisburg. Le trajet qui passe par Roermond et Venlo a été effectué sans changement de locomotive. A l'avenir, B-Cargo ne veut plus faire bifurquer ses convois vers Venlo mais souhaite leur faire poursuivre leur route tout droit vers Mönchengladbach.

La SNCB – ou B-Cargo – est-elle préparée à faire circuler des trains à pleine charge sur ce tracé? Quelle était la fréquence des convois de marchandise sur ce tracé avant le 15 mars 2007 et quelle est-elle depuis? Les travaux d'infrastructure et les travaux destinés à protéger la nature en territoire néerlandais ont-ils déjà été entièrement réalisés? Comment se déroule l'exploitation commerciale de ce tracé par B-Cargo? À quel stade se trouvent les études concernant une éventuelle dérivation de Neerpelt vers Genk par l'ancienne ligne 18?

08.02 Bruno Tuybens secrétaire d'État (*en néerlandais*): On confond des notions dans ce dossier: plus aucun train ne roule sur ce qu'on appelle le Rhin de fer parce que le tronçon compris entre Roermond et la frontière germano-néerlandaise est fermé depuis des années. Cette section doit être réaménagée mais la Belgique et les Pays-Bas ont du mal à s'entendre sur la répartition des coûts.

B-Cargo, mais aussi toute société autorisée sur les réseaux belge et néerlandais, peut emprunter les sections du tracé qui sont disponibles. Ainsi, on peut bifurquer de Roermond vers Sittard et au-delà ou vers Venlo et au-delà. Jusqu'à présent toutefois, les sociétés de chemin de fer ne font usage de cette route que sporadiquement.

Aux Pays-Bas, ProRail a procédé à des travaux d'entretien et de rénovation sur la section Budel-Weert, qui fait partie du tracé historique du Rhin de fer. Les autres travaux, concernant les infrastructures et la protection de la nature aux Pays-Bas, ne débuteront qu'après la conclusion d'un accord entre les Pays-Bas et notre pays à propos de la répartition des coûts. Un groupe de travail constitué d'experts est en train de finaliser ce volet financier.

Infrabel exploitera la partie belge du tracé du Rhin de fer, ProRail le tronçon néerlandais et DB Netz la section allemande. Les trois gestionnaires d'infrastructure coopéreront étroitement pour offrir des voies correctes à chaque entreprise ferroviaire autorisée à circuler sur les trois réseaux. Dès que la liaison ferroviaire sera totalement disponible, chaque entreprise ferroviaire aura tout loisir d'y attirer du trafic. B-Cargo est en tout cas prête à circuler dès que le tracé le permettra.

La réouverture du Rhin de fer exigera encore beaucoup de négociations. La possibilité d'une liaison avec la région industrielle de Genk sera certainement examinée dans une phase ultérieure.

08.03 Linda Vissers (Vlaams Belang): J'avais lu dans les journaux que B-Cargo utilisait à nouveau le Rhin de fer et que le tracé était de nouveau ouvert depuis le 15 mars, d'où ma question.

L'incident est clos.

09 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réduction de la desserte ferroviaire et de l'infrastructure de la gare de Haaltert" (n° 400)

09.01 Guido De Padt (Open Vld): Par le biais d'une pétition, 320 usagers ont protesté contre la réduction de la desserte ferroviaire et le mauvais état de l'infrastructure de la gare de Haaltert. Infrabel s'est dite au courant de ces préoccupations mais la gare de Haaltert ne fait pas partie des priorités actuelles et il n'existe aucune marge budgétaire.

Pourquoi la desserte a-t-elle été réduite en gare de Haaltert et de quelles autres liaisons les navetteurs concernés disposent-ils ? Les nouveaux horaires appliqués depuis le 9 décembre 2007 apportent-ils une solution partielle ? Les travaux d'infrastructure de la gare de Haaltert ne sont-ils pas prioritaires ? La réduction de la desserte combinée à une infrastructure déficiente n'aboutiront-elles pas à une diminution du nombre de passagers ? Quelles en sont les conséquences pour le développement futur de Haaltert ? Dans quelle mesure la politique menée à l'égard de la ville de Haaltert répond-elle à l'objectif de la SNCB de transporter 25 % de voyageurs supplémentaires d'ici à 2011 ?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Infrabel a annoncé que les travaux d'amélioration suivants seraient réalisés d'ici à la fin 2007 : le renouvellement et l'élargissement du passage à niveau à hauteur de la gare et l'adaptation de la signalisation, le renouvellement de la clôture entre les quais et le passage à niveau et l'amélioration de l'accès aux quais. En 2009, les voies seront restaurées et les quais surélevés. Pour l'heure, la SNCB ne prévoit pas de grands travaux d'investissement à la gare ou sur le parking de Haaltert. Étant donné que le plan d'investissement 2008-2012 de la SNCB ne relève pas des affaires courantes, il appartiendra au prochain gouvernement de prendre une décision en la matière.

En ce qui concerne les horaires, je vais remettre à la commission un tableau comparatif de l'offre ferroviaire, qui démontre que les navetteurs en provenance de Haaltert disposent actuellement, à l'heure de pointe matinale, d'un nombre identique de trains à destination de Bruxelles, même si leur répartition a été légèrement adaptée.

La ligne 89, c'est-à-dire la ligne Courtrai-Audenarde-Zottegem-Denderleeuw-Bruxelles, est effectivement très fréquentée par les navetteurs, et desservie par un mélange de différents types de trains. La SNCB s'efforce de développer un service ferroviaire aussi qualitatif que possible, compte tenu de l'importance des gares, des desiderata de la clientèle et des possibilités techniques d'exploitation.

La gare de Haaltert comptait en 2006 une moyenne quotidienne de 587 voyageurs à l'embarquement. Le service de base comprend un train CityRail par heure en provenance et à destination de Bruxelles. Cette offre est renforcée pendant les heures de pointe. Il subsiste peu de marge de manœuvre pour prévoir encore des arrêts supplémentaires pour les trains de pointe.

L'extension de l'offre ferroviaire à Haaltert fait toutefois partie intégrante du réseau RER autour de Bruxelles. Par conséquent, le prochain plan d'investissement offrira probablement des perspectives pour la gare de Haaltert.

09.03 Guido De Padt (Open Vld) : Haaltert n'est donc pas servi au doigt et à l'œil. Dans l'intervalle, l'horaire est insatisfaisant et le confort laisse à désirer. Il doit quand même y avoir d'autres solutions pour résoudre ces problèmes à l'avenir.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 410)
- **Mme Hilde Vautmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 442)
- **M. Bert Schoofs** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sécurité des passages à niveau pour les personnes handicapées" (n° 571)

10.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Cette année, dix personnes ont déjà perdu la vie dans plus de cinquante accidents à un passage à niveau. Ces dernières années, de nombreux efforts ont été faits pour améliorer la sécurité mais ces investissements restent à ce jour sans effet.

Combien de passages à niveau ne sont équipés que d'une signalisation passive ? Quel type de mesures seront prises ? Combien de passages à niveau seront supprimés et dans quel délai tous les passages à niveau seront-ils équipés d'un dispositif de sécurité approprié ?

10.02 Hilde Vautmans (Open Vld) : Au mois de novembre, un couple de Diepenbeek a été victime d'un accident alors qu'il se trouvait entre les barrières d'un passage à niveau. Le même mois, une femme de 73 ans a été happée par un train alors qu'elle traversait le passage à niveau avec son déambulateur. Il peut arriver que l'attente aux passages à niveau atteigne 20 minutes. De plus, les personnes âgées et les personnes en chaise roulante ont du mal à traverser.

Des dispositions seront-elles prises pour raccourcir les délais d'attente à certains passages à niveau ? Pendant combien de temps un passage à niveau peut-il rester fermé et existe-t-il des directives à ce sujet ? Le secrétaire d'Etat demandera-t-il instamment à Infrabel de prendre des mesures en faveur des personnes en chaise roulante et de celles qui se déplacent au moyen d'un déambulateur ou de béquilles ? Une double barrière sera-t-elle installée à Diepenbeek quoique, selon Infrabel, ce ne soit pas non plus la meilleure solution ?

Après la mort de cinq jeunes de Diepenbeek qui s'étaient aventurés sur les voies après une longue attente, le ministre Landuyt avait répondu que des négociations étaient en cours en vue de l'organisation d'une campagne de sensibilisation aux dangers que présentent les passages à niveau. Quand cette campagne sera-t-elle enfin lancée ?

Le **président** : La question n° 571 de M. Schoofs a été retirée.

10.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Il reste 144 passages à niveaux équipés d'une signalisation passive, dont seulement 19 sont situés sur des lignes de voyageurs. Le plan stratégique de sécurité aux passages à niveau d'Infrabel prévoit la disparition de tous les passages de la 4^e catégorie sur les lignes de voyageurs, par voie de suppression ou de relèvement de catégorie.

Sur les 19 passages munis d'une signalisation passive, cinq seront équipés de signaux lumineux. La suppression des 14 autres est envisagée. Si la mesure était impossible à réaliser, ils seront également munis de signaux lumineux.

Des arrêtés royaux sont en préparation pour d'ores et déjà supprimer 5 passages à niveau. D'autres encore disparaîtront dans le cadre de la réalisation de certains vastes projets ferroviaires.

On s'efforce de réduire autant que possible la durée de la fermeture des passages à niveaux, dans les limites bien évidemment de ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité. En moyenne, la fermeture dure une minute, marge de sécurité comprise. Les trains roulent à la vitesse maximum autorisée. Cela signifie que la fermeture est plus longue pour un train de marchandises et pour un train qui doit s'arrêter le long d'un quai un peu plus loin.

Des essais récents sur la ligne Hasselt-Tongres ont montré que la durée de fermeture est en moyenne d'une minute et demie. Elle a rarement dépassé les 90 secondes. Une fermeture de 20 minutes ou plus ne se conçoit qu'en cas d'accident, de vandalisme ou de défectuosité d'un appareillage. Dès qu'un passage à niveau reste fermé plus de 10 minutes, une alarme se déclenche au central. Un expert se rend alors sur place pour voir de quoi il retourne.

Les personnes à mobilité réduite devraient disposer d'assez de temps pour traverser. C'est pourquoi un délai supplémentaire est prévu aux passages à niveau plus larges. Il est impossible, pour des raisons techniques, de supprimer la rainure creusée dans les rails. Les passages à barrière pleine présentent le risque que des personnes s'y retrouvent emprisonnées. C'est pourquoi ce type de passage à niveau ne s'indique pas à Diepenbeek.

Les mesures de sécurité aux passages à niveau sont imposées par le SPF Mobilité et ressortissent donc à la compétence de M. Landuyt, de même que la sensibilisation du public. Trois campagnes d'affichage ont été menées dans les environs des passages à niveaux depuis novembre jusqu'à ce jour.

10.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Les problèmes majeurs ne seront donc résolus qu'en 2015.

10.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai toujours insisté auprès de la SNCB pour qu'elle y consacre beaucoup d'attention. J'espère que tel sera également le cas dans le prochain plan d'investissement qui ne relève toutefois pas des affaires courantes.

10.06 Hilde Vautmans (Open Vld) : Le plus grand problème est que les personnes qui attendent ne sont pas informées de la prolongation des délais d'attente. Une solution peut être d'utiliser un signal d'alarme.

L'espacement dans les passages à niveau ne peut techniquement pas être évité mais il est parfois beaucoup trop profond ou la différence de niveau entre les rails et la voie est trop grande. Des travaux doivent être réalisés.

10.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB améliore sans cesse l'infrastructure. J'espère que mon successeur ne lésinera pas sur les mesures de sécurité en faveur du personnel, des voyageurs et des personnes qui attendent. Au cours des quatre dernières années, une attention accrue y a été consacrée.

10.08 Hilde Vautmans (Open Vld) : Disposez-vous de chiffres concernant les délais d'attente occasionnés par des pannes ?

10.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je vous les transmettrai.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard moyen des trains tel que mesuré par le BTTB et l'ACTP" (n° 557)**

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard des trains tel que mesuré par le BTTB" (n° 559)**

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : D'après la dernière étude de l'Association des Clients des Transports Publics (ACTP) et son pendant néerlandophone, le BTTB, 65 % des trajets ferroviaires accuseraient du retard. Ce retard serait passé à près de dix minutes en moyenne.

Quel est le retard moyen, selon Infrabel ? Pourquoi cette moyenne a-t-elle augmenté de près de quatre minutes ? Quelles solutions peut-on proposer en la matière à court terme ?

11.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Infrabel utilise un système de mesure différent de celui du BTTB et affirme que 90 % des trains sont à l'heure. Nul n'ignore que c'est faux.

Le système de mesure d'Infrabel sera-t-il adapté ? Que fera-t-on pour supprimer les retards ?

11.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En octobre 2007, les retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire se sont élevés en moyenne à 5,42 minutes. 86 % des trains ont été ponctuels. Il s'agit là de données chiffrées, non neutralisées où ont donc été intégrés les retards dus aux grands chantiers, aux cas de force majeure, aux suicides, etc. En octobre 2006, le retard moyen ne s'était élevé qu'à 2,11 minutes et 88,4 % des trains avaient été ponctuels.

Les chiffres du BTTB sont basés sur des signalements volontaires et par conséquent, ils sont scientifiquement beaucoup moins pertinents pour la bonne et simple raison que des clients satisfaits sont moins enclins à effectuer un signalement.

L'augmentation du nombre de retards est imputable en partie à des défauts techniques et au fait qu'un grand nombre de chantiers sont en cours sur les grands axes, ce qui engendre une croissance du nombre des incidents. La multiplication des vols de câbles joue également un grand rôle. Il s'agit là d'un phénomène nouveau, lourd de conséquences pour la ponctualité.

Le Groupe-SNCB a adopté une série de mesures dans le but de prévenir autant que possible les

perturbations et les incidents techniques et d'en limiter les répercussions. En outre, il s'attache à améliorer l'information aux voyageurs.

L'introduction du nouvel horaire devrait contribuer aussi à une amélioration de la ponctualité dans la mesure où il prévoit des délais tampons supplémentaires en cas de travaux. Et la mise en service du niveau – 1 à Anvers-Central offre davantage de possibilités de résolution des problèmes.

À compter de 2008, la communication sur les statistiques relatives à la ponctualité sera élargie. Outre les chiffres globaux, qui seront conservés afin de pouvoir continuer à suivre la tendance générale, des données statistiques supplémentaires seront rendues publiques. Les méthodes de mesure elles-mêmes ne seront pas adaptées car elles ont été jugées précises par plusieurs audits.

Dorénavant, des chiffres distincts seront communiqués non seulement pour les trains des heures de pointe, les trains des heures creuses et les trains du week-end mais aussi pour les dix lignes radiales vers Bruxelles et par type de train (P, IC, IR, L). En réalité, ces informations sont déjà disponibles sur le site www.infrabel.be mais désormais, elles seront aussi intégrées dans la communication générale.

Innovation complète, des chiffres distincts seront aussi fournis à partir de 2008 pour les huit lignes les plus importantes. Seront en outre communiqués les résultats des mesures effectuées à des points de mesure intermédiaires et lors de l'arrivée dans les grandes gares en dehors de Bruxelles. Nous établirons de surcroît des statistiques avec une pondération en fonction du nombre de voyageurs, point sur lequel j'ai personnellement beaucoup insisté. Le nombre de correspondances réussies sera lui aussi consigné dans un groupe de gares pré-sélectionnées.

J'espère que cette communication plus détaillée influera favorablement sur la perception des chiffres relatifs à la ponctualité. Sur mes instances, plusieurs discussions ont déjà eu lieu à ce sujet entre la SNCB et les usagers, et j'estime que des progrès ont déjà été réalisés.

11.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : En fait, la nouvelle méthode de mesure fonctionne donc déjà ?

11.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Certains éléments comme les chiffres distincts pour les trains des heures de pointe et des heures creuses sont en effet disponibles dès à présent. Un autre élément qui a également été mis au point mais qui n'a pas encore été communiqué, ce sont les mesures effectuées aux points intermédiaires et à l'arrivée aux grandes gares.

11.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Il s'agit donc bien d'une adaptation de la méthode elle-même et non pas d'une simple amélioration de la communication ?

11.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La méthode actuelle sera encore utilisée pour permettre la comparaison mais des données supplémentaires seront également publiées.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la mise en oeuvre par les provinces de l'assurance dommages corporels en faveur des volontaires" (n° 323)

12.01 Jean-Marc Delizée (PS) : Alors que vous annonciez, en décembre 2006, l'intervention de la Loterie nationale pour couvrir en assurances certaines activités de volontaires via les provinces - qui seraient chargées de la mise en oeuvre du dispositif - il semblait, en avril 2007, que certaines provinces n'étaient toujours pas informées de ce projet.

Où en est la mise en oeuvre de ce dispositif de soutien à une assurance collective pour certaines catégories de volontaires ?

Une procédure de marché public a-t-elle été entamée parmi les compagnies d'assurances ?
L'assurance collective est-elle déjà proposée sur le terrain ?

La cible prioritaire, à savoir les très petites associations de fait, est-elle atteinte ?
Le solde probablement non dépensé en 2007 pourra-t-il être reporté en 2008 ?

Quand prévoit-on une campagne d'information à l'intention des organisations de volontaires ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je suis content que vous me posiez cette question, car c'est moi qui ai lancé cette idée et l'assurance a déjà été utilisée par nombre d'organisations. Les provinces wallonnes ont mandaté l'Association des provinces wallonnes (APW) pour déterminer la compagnie d'assurances qui couvrira la responsabilité civile, les accidents corporels et la défense en justice des volontaires. Le 25 septembre, l'APW a désigné Dexia pour ce marché. Une réunion a eu lieu à l'APW avec Dexia et les provinces wallonnes pour organiser l'agrément des associations de volontaires. Les collègues provinciaux doivent marquer leur accord et mettre en place les points de contacts dans chaque province.

Un subside distinct a été octroyé à la Communauté germanophone. La signature du contrat avec l'ASBL *Task Sport für Alle* était prévue dans la semaine du 12 au 16 novembre. À partir du 18 novembre, une campagne publicitaire était lancée pour les associations germanophones. Les inscriptions ont démarré le 1^{er} décembre.

Pour Bruxelles-Capitale, il est prévu que l'APW et la *Vereniging van Vlaamse Provincies* (VVP) concluent une convention avec, respectivement, la COCOF et la Commission communautaire flamande (VGC). Le 19 septembre, la Commission flamande a adopté un arrêté portant approbation d'une convention entre la VVP et la VGC. Pour des raisons budgétaires et dans l'attente d'une initiative de la COCOF, l'inscription est limitée à 500 organisations de volontaires bruxelloises agréées.

Des contacts ont été pris par l'APW avec la COCOF pour créer son propre système de volontariat et envisager les modalités d'octroi des subventions de la Loterie nationale. L'association attend des nouvelles de la COCOF, auprès de laquelle j'insisterai également pour qu'elle réponde au plus vite.

Dans les provinces flamandes, plus de 3.000 organisations sont déjà agréées, pour 220.000 jours d'assurance. Cela donne des perspectives aux organisations et ASBL wallonnes et bruxelloises au cas où elles utilisaient ce système.

12.03 Jean-Marc Delizée (PS) : Merci pour ce tour d'horizon. Restent deux questions : la campagne d'information du côté francophone et celle du report du budget. Vous avez assuré le financement de cette opération pour 2007 et 2008. Les budgets non dépensés peuvent-ils être reportés ?

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Effectivement, c'est possible.

12.05 Jean-Marc Delizée (PS) : Il serait utile de communiquer ces informations au secteur des volontaires.

L'incident est clos.

13 Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le ravitaillement des locomotives à Gand-Zeehaven" (n°415)

13.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Par le passé, les locomotives en service à Gand-Zeehaven pouvaient être ravitaillées en toute sécurité à Merelbeke. Depuis un an, de nombreux trains se ravitaillent tout simplement le long de la voie à proximité de Gand-Zeehaven, sans les mesures de sécurité appliquées ailleurs.

Pourquoi certaines locomotives sont-elles à présent ravitaillées à cet endroit ? Quels sont les critères appliqués en l'occurrence ? Le secrétaire d'État sait-il que la nouvelle station d'approvisionnement mobile ne bénéficie pas du même équipement que les stations d'approvisionnement fixes et qu'il existe un risque de pollution en cas de fuite ? Cette manière de ravitaillement est-elle soumise à autorisation ? Dispose-t-on des

permis nécessaires ? Cette manière de ravitaillement a-t-elle donné lieu à des incidents ? Des ravitaillements mobiles sont-ils également effectués ailleurs en Belgique ? Comment ces stations d'approvisionnement sont-elles équipées ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Un incident s'est produit le 22 août 2005 à Zeebrugge. Il ne s'agissait toutefois pas d'un ravitaillement mais d'un transfert de carburant entre deux locomotives après une collision.

Les ateliers de traction, que les locomotives visitaient quotidiennement par le passé, sont équipés d'installations de ravitaillement. Aujourd'hui, les locomotives doivent se rendre moins souvent à l'atelier de traction.

Les conducteurs disposent à présent d'un emplacement dans les gares de triage.

Par souci d'économie et d'efficacité, des réservoirs mobiles sont désormais utilisés là où cela se justifie. Pour maîtriser le risque de pollution, les camions comme les locomotives sont équipés d'un système de raccordement étanche. En outre, une sonde détecte dans le réservoir le niveau maximal de carburant et commande automatiquement l'arrêt de la pompe du camion. Dans la zone de transbordement, des tapis absorbeurs d'huile ont été placés.

Seules les installations fixes sont soumises à une obligation d'autorisation ou de déclaration. En ce qui concerne les réservoirs mobiles, il convient bien entendu de respecter la législation environnementale. Toute pollution du sol ou de la nappe aquifère est interdite.

Une analyse du sol a été effectuée au préalable. Une installation fixe est prévue à court terme. Si une pollution devait survenir dans l'intervalle, l'utilisateur devra assumer les frais d'assainissement.

La SNCB approvisionne à différents endroits et dans des conditions similaires des locomotives d'autres opérateurs. Toute l'expertise reste donc concentrée au sein d'un seul opérateur : le groupe SNCB. Il s'agit d'un choix dicté par des considérations financières et environnementales.

13.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Est-il dès lors envisagé, à plus long terme, de transformer les stations d'approvisionnement mobiles en des installations fixes ?

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Oui.

L'incident est clos.

14 Questions jointes

- de **M. Jean-Jacques Flahaux** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les demandes d'aménagement de la gare SNCB d'Hennuyères" (n° 436)

de **M. Jean-Luc Crucke** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la gare de Tournai" (n° 464)

Le **président** : M. Flahaux n'est pas présent pour poser sa question n° 436.

14.01 Jean-Luc Crucke (MR) : La gare de Tournai devait bénéficier d'une cure de jeunesse et des travaux ont été programmés en plusieurs phases dont la première, portant sur les façades, semble avoir pris du retard. Confirmez-vous cette information ? Y aura-t-il des conséquences ?

Par ailleurs, des travaux de sécurité sont également envisagés. Quelle en sera l'ampleur ? Je regrette que les personnes qui assuraient les contrôles de sécurité en gare de Tournai aient été déplacées à Mons car je pense que cela a une conséquence directe sur la sécurité de la gare.

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : En cours de chantier, il est apparu que certains éléments architecturaux de la façade demandaient une restauration plus profonde, ce qui a entraîné des travaux supplémentaires pour un budget de 260 000 euros et une prolongation des délais de 190 jours

ouvrables.

Sauf intempéries et imprévus, la partie centrale et l'aile gauche du bâtiment seront à nouveau visibles avant la fin de l'année. La fin du chantier est prévue pour la fin avril 2008. Les autres phases de la rénovation sont prévues pour 2008.

Les travaux de sécurité consistent en une mise en conformité par rapport aux normes incendie. En outre, la gare sera équipée en 2009 de caméras de sécurité.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR) : J'acte que ces travaux ont effectivement pris du retard et que les délais initialement prévus seront doublés. En ce qui concerne les travaux de sécurité, je ne peux que me réjouir de l'installation de caméras en 2009. J'attire cependant l'attention sur le fait que le déplacement des hommes vers Mons et leur absence à Tournai pose de sérieux problèmes en interne.

L'incident est clos.

15 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la manifestation pour l'unité de la Belgique et La Poste" (n° 443)

15.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Une manifestation pour l'unité de la Belgique a eu lieu le 18 novembre à Bruxelles. L'initiatrice de l'événement, Marie-Claire Houart, a déclaré au quotidien *Le Soir* que l'organisation avait consacré 40.000 euros à l'impression de quatre millions de prospectus. Elle espérait que La Poste les distribuerait gratuitement dans les boîtes aux lettres belges.

La Poste a-t-elle reçu une demande dans ce sens ? Qu'a-t-elle répondu ? La Poste reçoit-elle régulièrement des demandes pour distribuer des imprimés gratuitement ou à des tarifs très réduits ? Les organisateurs de la manifestation ont-ils obtenu d'autres interventions de la part de La Poste ?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Mme Marie-Claire Houart a effectivement demandé à La Poste de ne pas facturer les frais de distribution des prospectus. Ce type d'envois non adressés n'entre pas dans le cadre de la prestation de services universelle, aussi les tarifs commerciaux normaux doivent-ils être appliqués. La Poste a donc élaboré une offre de prix en décidant de ne pas faire d'exception, puisque cela aurait pu être considéré comme du sponsoring. Il n'y a pas eu d'autre intervention non plus .

La Poste reçoit régulièrement des demandes de ce type.

15.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Voilà une réponse claire et précise.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Mme Maya Detiège au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire Anvers-Bruxelles" (n° 455)

- M. Jan Jambon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires sur la ligne Bruxelles-Anvers et la liaison ferroviaire entre la Flandre et les Pays-Bas" (n° 470)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plaintes concernant les nouveaux horaires introduites auprès du médiateur de la SNCB" (n° 517)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 535)

- M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service offert par la SNCB en Campine" (n° 611)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires en vigueur sur la ligne 12 (Anvers-Essen) et entre Anvers et Bruxelles" (n° 628)

16.01 Maya Detiège (sp.a-spirit) : Il est abondamment question des problèmes rencontrés sur la liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles: les horaires ne sont pas toujours respectés, les voyageurs sont souvent confrontés à des retards et il arrive que des trains soient purement et simplement supprimés. Parfois, le trajet prend une heure et demie.

En outre, il n'est pas rare que des trains – à l'inverse de ce qui est annoncé dans l'horaire – partent de la gare de Berchem au lieu de celle d'Anvers-Central.

Comment s'expliquent ces problèmes sur une ligne qui compte tout de même parmi les plus importantes de tout le réseau SNCB ?

16.02 Jan Jambon (CD&V - N-VA) : La ligne Anvers-Bruxelles est la liaison ferroviaire la plus importante du pays parce qu'elle relie entre elles deux grandes villes. Il est dès lors d'autant plus étonnant que cette ligne connaisse autant de problèmes. Le nouvel horaire ne comporte en tout cas pas d'améliorations. Les arrêts intermédiaires allongent la durée du trajet. La SNCB avait annoncé que la ligne à grande vitesse de Bruxelles à Amsterdam fonctionnerait à pleine capacité à partir de décembre 2007 et qu'il en résulterait un service cadencé entre Anvers et Bruxelles. En réalité, il n'y a pas quatre mais seulement trois trains "rapides" – ne s'arrêtant qu'à Malines – entre Anvers et Bruxelles.

La liaison ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas est un vieux problème. La liaison à grande vitesse n'est toujours pas opérationnelle. La seule liaison rapide entre la Flandre et les Pays-Bas, en dehors de l'onéreux Thalys, est l'*Amsterdammer* qui ne roule qu'à raison d'un par heure et qui est très sensible aux causes de retard.

Comment comptez-vous concilier ces mesures avec l'intention de la SNCB d'augmenter sensiblement le nombre de voyageurs ? Comment les retards sur cette ligne ont-ils évolué au cours de l'année écoulée ? Pourquoi la SNCB est-elle confrontée à une pénurie de conducteurs de train ? Quel est le supplément pour un ticket Thalys sur la ligne Anvers-Bruxelles ? Quand la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas sera-t-elle enfin opérationnelle ? Qui est responsable du retard ? Quand un train reliera-t-il Anvers et Bruxelles tous les quarts d'heure ? Cette situation aura-t-elle une incidence sur le prix du billet ? Une liaison rapide sera-t-elle ouverte entre Anvers et Bruxelles sans aucun arrêt intermédiaire ? Y aura-t-il d'autres solutions pour l'*Amsterdammer* ?

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : En ce qui concerne la ligne Turnhout-Bruxelles, plus de cinq cents personnes ont déjà déposé plainte contre les nouveaux horaires. Par le passé, cette ligne fonctionnait bien alors qu'elle est en déclin rapide aujourd'hui. En ce qui concerne des questions posées précédemment, le secrétaire d'État a répondu que les nouveaux horaires ne seraient pas adaptés immédiatement mais que le nombre de voitures du train de l'heure de pointe de 08 h 12 serait augmenté.

Le médiateur déclare que des négociations sont en cours. Les horaires seront-ils adaptés ? L'offre de trains directs sera-t-elle élargie ?

16.04 Guido De Padt (Open Vld) : Le secrétaire d'État reconnaît-il que l'introduction du nouvel horaire a négativement influencé le service sur certains trajets ? Sur quelles liaisons ferroviaires le service s'est-il détérioré ? Quel pourcentage des voyageurs est concerné par ce phénomène ? Pourquoi le temps de voyage est-il dorénavant plus long sur certains trajets ?

Combien de retards ont à ce jour été enregistrés sur les trajets dont le temps de voyage est plus long qu'avant ? Quelle a été la durée de ces retards ? Les temps de voyage plus longs entraîneront-ils une diminution du nombre de retards ? Auront-ils dès lors une incidence sur le nombre de dédommagements octroyés en cas de retard ?

16.05 David Geerts (sp.a-spirit) : Ma question concerne le service offert par la SNCB en Campine. Avec M. Jan Peeters, j'avais lancé l'idée d'ajouter un train P supplémentaire pour Bruxelles au départ de Herentals entre 7 h 43 et 7 h 50 heures. Est-ce faisable ? Est-il possible de modifier le nom du train du soir Bruxelles-Malines-Turnhout en Bruxelles-Lierre-Turnhout, pour que les navetteurs vers Malines utilisent plutôt les

nombreuses autres liaisons à leur disposition ? La SNCB accordera-t-elle une attention particulière aux correspondances en gares de Lierre et de Herentals lors de l'évaluation de l'horaire ?

16.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je félicite le secrétaire d'État et la SNCB pour cette nouvelle méthode de mesure de la ponctualité des trains, sur laquelle nous insistions déjà de longue date.

Les nouveaux horaires suscitent de nombreuses critiques, par exemple depuis la Campine, où un train supplémentaire est réclamé depuis plusieurs années déjà. Sur ce point, je me rallie aux questions de M. Geerts.

À présent que les travaux à la gare d'Anvers-Central sont terminés, les passagers espéraient quelque amélioration de la prestation de services dans la région mais il n'en sera rien – au contraire. Sur la ligne 12, la durée du trajet entre Essen et Bruxelles est passée de 1 h 10 à 1 h 08. Est-ce pour gagner deux minutes à peine qu'on a creusé un tunnel ?

Dans le passé, le dernier train partait de Bruxelles, les jours ouvrables, à 22 h 45. Aujourd'hui, il faut prendre le train dès 22 heures pour pouvoir encore rejoindre la région située au nord d'Anvers le soir. C'est loin d'être un progrès et c'est en parfaite contradiction avec la demande pour plus de trains de nuit et une meilleure prestation de services en soirée.

Dans l'attente d'une augmentation du nombre de trains L – un projet que la SNCB ne peut actuellement réaliser faute de matériel et de personnel –, le train de pointe continue à circuler. Or depuis le 9 décembre, celui-ci emprunte le tunnel et ne fait donc plus arrêt à Anvers-Dam et Anvers-Oost. Pour bon nombre d'écoliers, la qualité des services ferroviaires s'en trouve donc fortement diminuée.

Selon le site internet de la SNCB, le trajet le plus rapide au départ de Wildert ou de Kijkuit - deux gares plus petites sur la ligne 12 - et Anvers-Central passe par Roosendaal. Il faut cependant traverser la frontière à deux reprises. Est-ce bien possible au tarif normal ?

À partir de fin mars, les trains circulant sur une autre ligne desserviraient également la commune de Brecht. Or la rumeur veut qu'il faudra attendre jusqu'au mois de juillet avant que cela ne se réalise. Qu'en est-il exactement ?

Le train Benelux est également lié au nouvel horaire néerlandais, ce qui entraîne une diminution de l'offre au départ de et vers Roosendaal, avec pour conséquence qu'un train de moins dessert la gare de Bruxelles via Anvers. Quelle est la position de la SNCB à cet égard ?

La situation sur la ligne Anvers-Bruxelles s'est détériorée. En effet, la répartition des trains s'est révélée assez inefficace et la durée du trajet est très longue. Comment expliquer cette situation ?

Après un mois, la SNCB procédera à l'évaluation du nouvel horaire et y apportera des corrections le cas échéant. Nous avons déjà formulé aujourd'hui plusieurs suggestions à cet égard. Nous attendons avec curiosité de savoir si la SNCB les prendra en considération.

16.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Les parlementaires posent toujours des questions qui se veulent générales en y ajoutant inmanquablement des sous-questions tout à fait spécifiques concernant leur propre région. C'est étonnant mais c'est comme ça. Nos concitoyens réclament systématiquement une amélioration de leur propre trajet et s'adressent à leur députés qui se font à leur tour les interprètes des desiderata exprimés dans leur propre région. Un ministre de tutelle, en revanche, se doit de prendre en considération le contexte dans sa globalité.

La SNCB, quant à elle, doit toujours faire des choix et s'efforce de satisfaire un maximum de souhaits. Au cours de ces quatre à six dernières années, la SNCB a bénéficié d'investissements plus importants que jamais. Nombre de critères sont appliqués pour déterminer le nombre de trains, le nombre d'arrêts et la durée des voyages.

La SNCB a toujours nourri de grandes ambitions. Quand elle a annoncé en 2000 vouloir tendre vers une augmentation de 25 % du nombre de voyageurs, elle a été dénigrée. Or elle a réussi à réaliser une

croissance supérieure à 30 %. Et aujourd'hui qu'elle se fixe comme objectif une nouvelle augmentation de 25 % entre 2006 et 2012, elle a droit aux mêmes réactions négatives.

Je me réjouis de constater que les différents partis politiques sont désireux d'accroître systématiquement le nombre de voyageurs. J'espère que le prochain ministre de tutelle réservera une suite positive à l'intention exprimée par la SNCB de réaliser ces projets ambitieux. Ce ministre de tutelle ne partira d'ailleurs pas d'une feuille blanche : 95 % des liaisons ferroviaires ont en effet déjà été définies par un certain nombre d'ingénieurs très compétents.

Avant d'appliquer les nouveaux horaires, la SNCB a consulté diverses organisations d'utilisateurs, telles que l'ACTP. La nouvelle offre ferroviaire constitue généralement un progrès. Il n'en reste pas moins qu'après une évaluation, la SNCB pourra éventuellement procéder à des améliorations ponctuelles.

Il faut rester ambitieux et continuer à investir dans une augmentation de l'offre ferroviaire. La qualité de la formation des accompagnateurs et des conducteurs de train doit également être élevée. Je suis favorable à une réduction éventuelle de la durée de la formation de conducteur qui s'étend actuellement sur 18 mois, à condition qu'il n'en résulte aucun problème de sécurité.

Je réponds à présent brièvement aux questions spécifiques.

Le voyage Anvers-Ostende dure évidemment plus longtemps que le voyage Bruxelles-Ostende. Le trajet est plus long et la première liaison comporte cinq arrêts intermédiaires de plus que la seconde. La vitesse maximale ne peut actuellement être atteinte sur les tronçons Anvers-Central-Anvers-Berchem et Gand-Dampoort-Gand-Saint-Pierre.

La ponctualité sur la ligne Anvers-Central-Bruxelles, à l'arrivée à Bruxelles, s'élevait à 79,5 % en octobre 2007, sans neutralisation de grands chantiers ou force majeure. La ponctualité globale sur les lignes axiales vers Bruxelles se montait à 86,9 %.

Diverses causes sont à l'origine d'une ponctualité moins élevée. Bon nombre de trains de la ligne Bruxelles-Anvers sont prolongés vers ou en provenance de la ligne Bruxelles-Charleroi. Les problèmes de cette ligne ont déjà été examinés ici à plusieurs reprises. La ligne approche également la capacité maximale.

Un problème de ponctualité se pose également pour le train IC Amsterdam-Bruxelles-Midi, entraînant un effet domino sur les liaisons intérieures Essen-Anvers-Central-Bruxelles-Midi et Turnhout-Bruxelles.

Enfin, nous sommes toujours confrontés aux capacités d'exploitation limitées à Anvers-Central, qui appartiendront bientôt au passé.

L'offre à Anvers-Berchem est en effet temporairement réduite à trois trains rapides par heure. La raison en est que l'horaire de l'IC Amsterdam-Bruxelles devait être adapté à la suite d'une décision prise au niveau international. Le planning pour décembre 2008 prévoit une extension de la liaison.

Pour l'heure, une liaison intérieure directe n'a pas encore été intégrée dans le planning parce qu'on tend vers un service ferroviaire incluant deux liaisons IC et deux liaisons IR Anvers-Bruxelles, avec une plate-forme d'arrêt uniforme. À partir de décembre 2008 au plus tard, le nouveau service ferroviaire du train Benelux actuel Bruxelles-Amsterdam sera assuré toutes les heures, par un train rapide et, bien entendu, international, qui reliera Anvers-Central et Bruxelles-Central sans arrêts intermédiaires.

Pour la mise en service du TGV, nous devons attendre la réception des travaux aux Pays-Bas. Le ministre néerlandais des communications (*Verkeer en Waterstaat*) a déclaré à la Deuxième chambre qu'il est probable que les travaux accusent à nouveau quelques mois de retard en l'absence de mesures. Mon collègue néerlandais souhaite cependant tout mettre en œuvre pour respecter tout de même la date butoir.

Le trajet aller-retour en Thalys entre Anvers et Bruxelles coûte effectivement 21 euros en deuxième classe, mais les détenteurs d'un titre de transport valable pour ce trajet en train intérieur paient un supplément de 8 euros seulement.

L'horaire de la ligne 15 entre Turnhout et Bruxelles a été modifié hier pour des raisons que j'ai déjà exposées

dans le détail en réponse à une précédente question orale. Il est impossible de modifier un horaire sans que cela se répercute sur le reste du réseau. Cela vaut aussi dans ce cas. Une possibilité de voyage supplémentaire se présente d'ailleurs à l'heure de pointe du soir, via Anvers-Berchem, et la durée du trajet n'est guère différente de celle de la liaison directe Turnhout-Bruxelles.

Infrabel examine toujours la possibilité de mettre en service un train P supplémentaire entre Bruxelles et Herentals. Dès qu'Infrabel aura étudié les possibilités en ce qui concerne les voies, elle vérifiera si du matériel et du personnel sont disponibles à cet effet.

À propos de la proposition de M. Geerts concernant le nom du train, la SNCB indique qu'elle l'examinera. Le comité de suivi considère les possibilités de correspondance à Lierre et à Herentals comme des points très importants.

Je puis dire à M. De Padt que la durée des trajets a en effet été allongée sur certaines lignes. Il s'agit pour la plupart de lignes sur lesquelles ont été entamés d'importants travaux, généralement des lignes vers Bruxelles dans le cadre du RER. L'influence de certaines zones de ralentissement a désormais été intégrée, dans le but précisément d'améliorer la qualité du service.

La SNCB m'a fourni aux questions de M. Van den Bergh une réponse détaillée, que je lui remets volontiers. Le nouvel horaire maintient la liaison IR directe vers Bruxelles pour les voyageurs en provenance d'Essen, de Kalmthout, de Heide, de Kapellen et d'Ekeren. La durée du trajet de Kalmthout à Bruxelles n'est par exemple allongée que d'une minute. L'allongement des trajets est principalement la conséquence de travaux d'infrastructure sur les lignes concernées. Les changements apportés aux horaires sur les lignes Essen-Anvers et Anvers-Bruxelles sont la conséquence d'une modification de la situation du trafic international, notamment en ce qui concerne les trains IC Amsterdam-Bruxelles et le Thalys. Moyennant un changement de train à Anvers-Central, la durée de trajet peut du reste être raccourcie de sept minutes par rapport au précédent horaire pour les voyageurs qui empruntent ces lignes.

M. Van den Bergh a raison en ce qui concerne Wildert mais ce trajet n'est pas accessible avec n'importe quel titre de transport.

La SNCB ne peut évidemment établir un horaire qui réponde aux besoins spécifiques de chaque voyageur, et certainement pas sans investissements supplémentaires. Je suis convaincu que la commission n'a pas fini de se pencher sur le sujet.

16.08 Maya Detiège (sp.a-spirit) : J'aimerais revenir brièvement sur la déclaration de M. Van den Bergh, selon qui il n'y aurait qu'une seule plainte. Sur la ligne Anvers-Bruxelles, 79,5 % des trains sont ponctuels alors que la moyenne est de 86,9 %. Si nous constatons que la ponctualité est inférieure au niveau exigé sur l'une des principales lignes du pays, alors je crois que nos questions sont effectivement justifiées.

Dans le passé, j'empruntais régulièrement les chemins de fer, moi aussi, mais j'ai décroché comme tant d'autres, aujourd'hui, parce qu'on n'est jamais certain que le train arrivera à l'heure. J'espère que ce problème sera l'objet d'une approche structurelle.

Que les horaires soient l'objet d'un suivi continu est positif, de même que l'extension de l'offre ferroviaire. Il n'y a plus qu'à espérer que les trains circulent à l'heure. Je ne demande rien de plus.

16.09 Jan Jambon (CD&V - N-VA) : Il me paraît important, à moi aussi, que l'une des liaisons les plus fréquentées du pays, à savoir la ligne Anvers-Bruxelles, soit également l'une des mieux cadencées. Il n'est pas acceptable que la ponctualité y soit inférieure à une moyenne qui n'est déjà pas si positive.

Je veux bien admettre que de nombreux efforts sont fournis, mais nous nous intéressons avant tout aux résultats.

Concernant la durée de la formation des conducteurs de trains, il serait utile, à mon sens, d'établir une comparaison avec les pays limitrophes.

16.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Des efforts ont effectivement déjà été consentis mais en notre

qualité de député, nous sommes les porte-parole des voyageurs qui nous signalent des problèmes. La ligne Bruxelles-Turnhout est également une ligne importante et j'espère que le comité de suivi abordera rapidement les problèmes qui se posent sur cette ligne. Les nouveaux horaires constituent en effet un sérieux déclin !

16.11 Guido De Padt (Open Vld) : Je n'ai pas reçu de réponse à toutes mes questions. Je me verrai dès lors dans l'obligation de les poser à nouveau sous la forme de questions écrites ou éventuellement orales.

16.12 David Geerts (sp.a-spirit) : Je me félicite qu'Infrabel examine mes propositions mais quand aurai-je une réponse ? Quel est le calendrier pour le système de suivi ?

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je n'ai également pas reçu de réponse à certaines de mes questions, notamment à celles concernant Anvers-Dam, Brecht et les trains Benelux.

Je comprends qu'il n'est pas aisé de mettre en place un horaire mais notre région attendait davantage de la transformation d'Anvers-Central en gare de passage.

La rupture de la ligne Essen-Bruxelles-Charleroi constitue en revanche un point positif.

16.14 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai bien parlé de résultats. En l'espace de quatre à cinq ans, 30,9 % de voyageurs supplémentaires ont été attirés. Le nombre de trains-kilomètres a augmenté et davantage de travaux d'infrastructure ont été réalisés. Ces quatre à six dernières années, de nombreux investissements ont été réalisés. J'espère que le futur gouvernement pourra poursuivre sur cette lancée. J'adopte la suggestion d'un audit parce qu'il est logique de s'intéresser également à la situation à l'étranger. Il n'appartient pas au ministre de tutelle de déterminer les horaires.

M. Mortelmans souhaite un train direct entre Turnhout et Anvers et préfère abandonner la correspondance des voyageurs en provenance de l'est d'Herentals au profit d'un déplacement d'une demi-heure du train Turnhout-Bruxelles ?

16.15 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je ne suis pas persuadé que nous devons faire ce choix. J'espère que le comité de suivi fera du bon travail.

16.16 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il convient en tout cas de poser un choix. Il appartient aux ingénieurs d'opter pour la meilleure solution. En ce qui concerne le calendrier, la SNCB suit la situation de près. Au cours des prochaines semaines, de petites adaptations ponctuelles seront le cas échéant apportées, comme l'année dernière. Je pars du principe que l'exercice sera complètement terminé fin janvier.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'accident à La Hulpe le 29 novembre 2007" (n° 613)

17.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : L'accident du 29 novembre à La Hulpe soulève des questions. Deux ouvriers du rail ont été tués par un convoi qu'ils n'ont pas entendu en raison de la proximité d'une autre machine. L'on a évoqué des problèmes techniques ou de communication.

Des experts seraient sur les lieux.

Avez-vous les conclusions de ces experts ? Quelles mesures seront prises pour que cela ne se reproduise plus ? Vu qu'il y aura des chantiers jusqu'en 2016, quelle disposition prendrez-vous pour que les convois ne dépassent pas la vitesse de sécurité aux abords des chantiers tout en garantissant la ponctualité des trains ?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le parquet de Nivelles a pris en charge le volet judiciaire de l'enquête sur l'accident du 29 novembre. L'enquête sur les causes de l'accident est menée par

l'organe d'enquête de l'infrastructure ferroviaire. Les enquêtes étant en cours, il n'est pas encore opportun de dévoiler des résultats.

Pour assurer la ponctualité du trafic pendant l'exécution des chantiers du RER, des allongements de temps de parcours ont été introduits dans les horaires dès le 9 décembre et pour les années à venir.

17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Si j'ai bien compris, deux enquêtes sont menées en parallèle : l'une par le parquet et l'une au sein de la SNCB ?

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Tout à fait !

Le **président** : Certaines questions sont renvoyées au ministre Verwilghen.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Étant donné la pénurie de conducteurs de train, l'inquiétude fut grande lorsque le Conseil d'État a suspendu les arrêtés royaux relatifs à la reconnaissance de la SNCB en tant qu'unique centre de formation indépendant le 5 octobre 2007. Il s'est avéré dans l'intervalle que la SNCB peut néanmoins poursuivre les formations entamées. De nouveaux arrêtés royaux devront régler la situation.

Combien de postes de conducteurs de train seront-ils supprimés en 2008 et combien de nouveaux conducteurs entreront en service au cours de cette période ? Quel est le pourcentage de réussite des formations ? Comment se déroule la collaboration entre la SNCB et les services de placement régionaux ? Comment la SNCB explique-t-elle que l'intérêt pour ces postes reste limité ? Pourquoi les problèmes actuels n'ont-ils pas été décelés à temps ? La pyramide des âges est connue depuis des années. Les initiatives de recrutement ont vraiment commencé tardivement.

18.02 Le président : Les questions n°521 de M. Jan Mortelmans sur « le recrutement de nouveaux conducteurs de train » et n°522 de M. Guido De Padt sur « les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord », jointes à celle de M. Van den Bergh, relèvent des compétences du ministre de la Mobilité, tout comme certains aspects de la question de M. Van den Bergh.

18.03 Bruno Tuybens (*en néerlandais*) : On pense qu'entre le début et la fin de 2008, quelque 250 conducteurs de trains et instructeurs, au total, partiront. La SNCB estime que, pour la même période, le nombre de nouveaux conducteurs de trains disposant d'un premier brevet de conduite sera de 320. Au cours de la période comprise entre 2005 et novembre 2007, près de 78 % des personnes ayant débuté avec une formation de base, sont entrées en service comme conducteur de trains.

La communication est bonne entre le holding SNCB et les personnes de contact de la SNCB, du Forem et d'Actiris. Un contrat a même été conclu avec le VDAB. Le holding SNCB peut insérer des offres d'emploi sur le site de la SNCB. Une annonce est envoyée chaque semaine à Actiris et publiée dans *Metro* et sur le site web. La SNCB dispose d'un site web propre pour les intéressés. Elle met tout en œuvre pour assurer une présence maximum aux bourses d'emploi et aux journées d'information du VDAB et du Forem. Il n'est pas exact que la fonction de conducteur de train suscite un intérêt modéré. Mais des efforts spécifiques sont nécessaires, surtout pour Anvers et Arlon. La SNCB se positionne, en tant qu'employeur, par le biais des campagnes de recrutement les plus diversifiées. Une politique d'engagement axée sur l'avenir est menée sur

la base de l'évolution des besoins en effectifs. Le schéma est parfaitement suivi.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je me réjouis que, l'année prochaine, le nombre de recrutements dépassera de septante celui des départs. J'espère que les promesses d'aujourd'hui pourront être réalisées fin 2008.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la densité des bureaux de poste permanents par nombre d'habitants" (n° 526)

- **Mme Colette Burgeon** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le nouveau plan de fermeture de bureaux de poste" (n° 580)

- **M. Francis Van den Eynde** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du bureau de poste à Destelbergen" (n° 623)

- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les critères appliqués pour la fermeture de bureaux de poste et l'annonce de la fermeture du bureau de poste de Kieldrecht" (n° 629)

- **M. Bart Laeremans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la diminution sensible du nombre de bureaux de poste" (n° 638)

19.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Dans ma question écrite, je me référais à une statistique d'Eurostat, qui considérait qu'avec l'Espagne et Chypre, nous avons le nombre de bureaux de poste le moins important par habitant.

Depuis le dépôt de ma question, le plan postal a été actualisé. Chez nous, en Hainaut, on se demande à quelle sauce nous serons mangés. J'ai bien entendu les propos de M. Thijs, patron de La Poste, mais je voudrais connaître la position du ministre.

Est-ce que moins de guichets veut dire plus de clients et donc plus de rentrées ? Qu'on m'explique cette théorie que je ne parviens pas à comprendre !

La ville de Tournai, voisine de ma commune, qui dispose aujourd'hui de trois bureaux pour 75.000 habitants, n'en aura bientôt plus qu'un !

Selon Eurostat, le Hainaut est la province belge la plus mal lotie. Comptez-vous avaliser un plan qui contribuera à la desservir encore un peu plus ?

19.02 Colette Burgeon (PS) : La région du Centre paiera à nouveau un lourd tribut au programme de suppressions de bureaux annoncé par La Poste. Il est difficile de comprendre ce qui justifie les fermetures des bureaux de La Louvière et de Seneffe. Le premier est idéalement situé dans le complexe commercial du Cora et dessert l'ensemble du quartier de La Croyère. De plus, en fermant le bureau de Bracquengnies en 2008, vous privez des services de La Poste 15.000 habitants. À Seneffe, il semble que La Poste a choisi de fermer une infrastructure ultramoderne très bien située.

Quelles solutions La Poste préconise-t-elle ? Quels ont été les critères pris en compte dans la fermeture du bureau de Seneffe et de celui du Cora de La Louvière ? Peut-on envisager que La Poste reconsidère leur fermeture ? Y aura-t-il une nouvelle vague de fermetures dans la région du Centre après 2009 ? Dans l'affirmative, quels seront les bureaux concernés ?

19.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je comprends que le secrétaire d'État n'apprécie guère des questions telles que celles-là mais il doit réaliser que la réalité du terrain ne coïncide pas toujours avec la motivation de La Poste concernant la fermeture de certains bureaux et leur remplacement par des Points Poste.

Le bureau de poste de Destelbergen est condamné à son tour. La solution la plus proche est le bureau de

Heusden, distant de cinq kilomètres. C'est un problème pour les personnes âgées sans voiture. Pour l'instant, il n'est pas question de remplacer le bureau de Destelbergen par un Point Poste. Sera-ce éventuellement le cas ? Dans la négative, où les personnes âgées et handicapées de Destelbergen pourront-elles se rendre pour bénéficier des services postaux ?

19.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La liste récente des bureaux de poste à fermer comporte également le nom de Kieldrecht. A Beveren, dont fait partie Kieldrecht et qui est la troisième commune fusionnée la plus étendue de Flandre, il ne subsistera désormais plus qu'un bureau de poste, celui de Beveren-centre. La disparition du bureau de poste de Kieldrecht, dont on dit que c'était un des plus performants de Flandre, générera bien des problèmes pour les consommateurs. La distance entre la filiale de Kieldrecht et le bureau de poste restant du centre de Beveren représente la bagatelle de 28 km aller et retour à vélo ! Beveren, une commune de 45.000 habitants – à laquelle ont en outre été attribués deux numéros postaux différents – devra se satisfaire d'un seul bureau de poste.

L'administration communale de Beveren a été informée de la fermeture du bureau de Kieldrecht le 27 novembre. Mais certains membres du personnel n'étaient pas au courant.

Existe-t-il des critères en fonction desquels est appréciée la distance maximale entre bureaux de poste ? Y a-t-il d'autres anciennes communes que Beveren où la distance entre les communes et le bureau de poste restant est aussi grande ? L'actuelle campagne de publicité de grande envergure par laquelle La Poste promeut à la fois une accessibilité optimale et le maintien de contacts humains n'est-elle pas en contradiction avec la décision de ne maintenir qu'un seul bureau, y compris sur le territoire des nouvelles communes.

Comment le personnel touché par une fermeture en sera-t-il informé ?

19.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : A Zaventem, trois bureaux sur quatre seront fermés. C'est un véritable coup de tonnerre pour une commune de 30.000 habitants où travaillent de surcroît 50.000 salariés. A Grimbergen, le bureau de Strombeek-Bever sera fermé et à Overijse, ce sera celui de Jezus-Eik.

Manifestement, on fait des coupes sombres à l'aveuglette, l'objectif poursuivi par La Poste étant d'évoluer vers un seul bureau par nouvelle commune, indépendamment du nombre d'habitants et de la rentabilité du bureau.

Pourquoi faut-il fermer les bureaux de poste de Zaventem, Grimbergen et Overijse ? Sur la base de quels critères objectifs a été prise cette décision ?

Est-il exact que La Poste souhaite à terme ne conserver qu'un bureau par commune fusionnée, à l'exception des plus grandes communes ? Dans l'affirmative, quels critères sont retenus pour déterminer quelles sont ces dernières communes ? Est-il ou non tenu compte de facteurs comme le chiffre de population, la distance et, éventuellement, le caractère déficitaire ?

Existe-t-il une liste des bureaux qui seront en tout état de cause maintenus ? Quand l'opération de fermeture sera-t-elle parachevée ? Quel effectif restera en définitive dans les bureaux de poste ?

19.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : Pour ce qui est des bureaux de poste, les Belges ne seront pas plus mal lotis à l'échelle nationale et européenne.

Il convient de raisonner en termes de services postaux et non de bureaux de poste. Il importe dès lors d'interpréter les statistiques en prenant en considération les Points Post.

La comparaison tirée de ces statistiques est un faux débat. Il vaudrait mieux tenir compte de la densité du réseau, critère par rapport auquel la Belgique figure en cinquième place des pays européens.

(*En néerlandais*) La Poste applique aujourd'hui une approche *multichannel*, regroupant des bureaux de poste, des points poste, des magasins de timbres, des e-shops et des call centers. Le réseau de minimum 1.300 bureaux de poste deviendra un réseau de 1.300 points de service postal comptant 650 bureaux de

poste et 650 points poste, conformément au contrat de gestion. J'ai toujours plaidé pour la réalisation d'un point poste pour chaque bureau de poste fermé, quel que soit le village ou le hameau. La Poste avait l'intention de fermer bien davantage de bureaux mais ce gouvernement a exigé que 1.300 bureaux restent ouverts.

La situation actuelle résulte de la libéralisation du marché postal, dont je ne suis pas partisan, mais nous avons réussi à maintenir un certain niveau de service. Les points poste couvrent en effet 90 % des besoins de la clientèle.

(En français) Des tests sont actuellement en cours afin d'élargir la gamme de produits et services offerts dans les Points Poste. En 2008, La Poste offrira la possibilité d'y déposer des virements.

(En néerlandais) Les Points Poste ont par ailleurs des heures d'ouverture beaucoup plus larges que les petits bureaux. Le nombre global d'heures pendant lesquelles les clients ont accès aux services postaux a même augmenté de 20 %. Le contrat de gestion comporte un certain nombre de conditions relatives à la distance, qui sont rigoureusement respectées par La Poste.

Les personnes à mobilité réduite peuvent s'adresser au facteur qui effectue sa tournée pour assurer les services postaux qui ne sont pas offerts dans les Points Poste.

Cette profonde réorganisation doit rendre le réseau de bureaux économiquement viable sur le marché libéralisé des services postaux. En même temps, l'accessibilité et la proximité des services doivent être garanties. M. Thijs l'a longuement expliqué au sein de cette commission, mais d'aucuns semblent avoir l'écoute sélective.

(En français) La sélection des bureaux à fermer s'opère dans le cadre des règles fixées par le contrat de gestion. Au moins un bureau doit être maintenu par commune.

Le solde des bureaux à maintenir est déterminé en fonction de la rentabilité du réseau et de la couverture du terrain en termes d'habitants et de trafic.

À ce jour, 1.015 bureaux "permanents" restent ouverts et 340 Points Poste sont en activité.

(En néerlandais) Nous ne disposons pas encore d'une liste définitive des bureaux à conserver étant donné que l'exercice n'a pas encore été achevé pour les grandes villes. Cela prendra quelques mois.

Le **président** : Nous avons reçu M. Thijs. Sa conclusion était que la balle n'était pas dans son camp mais dans le nôtre.

19.07 Jean-Luc Crucke (MR) : Le ministre donne aux chiffres d'Eurostat une autre interprétation. Je suppose que, s'il y a contestation, le ministre a écrit à Eurostat et a reçu une réponse. Dès lors, j'aimerais pouvoir disposer de l'écrit du ministre et, éventuellement, de la réponse.

La suppression d'un bureau de poste signifie la présence d'un Point Poste qui rend les mêmes services à 90 %. Il conviendra de vérifier ces chiffres sur le terrain.

L'information doit atteindre le Parlement et le personnel mais aussi les autorités locales. Ce n'est pas toujours le cas.

J'ai bien lu ce qui a été dit en commission par M. Thijs mais, pour moi, Thijs et Tuybens, ce n'est pas la même chose. Nous avons bien besoin d'un ministre pour ne pas systématiquement avaliser ce qui est fait par M. Thijs.

19.08 Colette Burgeon (PS) : Je n'ai pas l'impression d'avoir reçu réponse à mes questions.

En ce qui concerne l'audition de M. Thijs, au sujet de la fermeture de 44 bureaux dans le Hainaut, on n'a pas eu de précisions. Les informations restent globales.

Au sujet de la règle qui impose un bureau par commune, selon qu'il s'agit d'une commune de 10.000 ou de 100.000 habitants, ce n'est pas la même chose.

Là encore, au niveau local, on n'est averti précisément qu'en dernière minute. Ne pourrait-on nous dire quels sont les bureaux concernés d'ici 2011, histoire qu'on sache à quoi s'attendre ?

On nous parle de fermetures de bureaux mais on ne nous dit pas où un Point Poste sera ouvert en parallèle.

L'information reste toujours globale.

19.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Les points Poste prendront à leur compte 90 % de la prestation de services des bureaux de poste. A Kiildrecht, le bureau de poste réalise plus de tâches qu'un bureau de poste ordinaire. Un point Poste ne pourra évidemment pas y reprendre 90% des services.

Ma question relative aux critères précis reste posée. Un bureau de poste pour 45.000 habitants, est-ce conforme aux critères ou cela n'a-t-il tout simplement jamais été évoqué ?

Les imprimés ne peuvent pas être présentés dans les points Poste et, dans certaines communes fusionnées, il faut parcourir des distances de 40 km à cet effet. Est-ce cela, « La Poste fiable et proche » ?

19.10 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : La réponse du secrétaire d'État n'a aucune pertinence et M. Thijs a uniquement évoqué des lignes directrices générales. La question est ailleurs. Nous ne connaissons toujours pas les critères exacts de fermeture. Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions concernant la mise en œuvre de ces critères dans le Brabant flamand. Les bureaux de poste de Zaventem, Strombeek, Overijse et Jesus-Eik sont rentables. Alors pourquoi les ferme-t-on ?

Mon droit de contrôle parlementaire m'autorise à prendre connaissance de la documentation. Puis-je consulter les documents et où ?

La situation n'est pas la même à Bruxelles et dans le Brabant flamand. Plutôt que se déplacer plus loin dans la périphérie, les clients préféreront se rendre à Bruxelles pour leurs opérations postales. Il en résultera un accroissement de la charge de travail à Bruxelles, ce qui n'est pas souhaitable.

J'ai le sentiment que le secrétaire d'État procède région par région, pour éviter les critiques. Nous pourrions sans doute constater ultérieurement que la Poste emploie moins de personnel en Flandre qu'en Wallonie. Je souhaite obtenir des chiffres.

19.11 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*néerlandais*) : Les critères réglant la fermeture des bureaux de poste, ainsi que l'ouverture des points poste, ont déjà été expliqués à plusieurs reprises dans cette commission. Il va de soi qu'il y a une différence entre un petit village et une grande ville. Cet aspect est également pris en compte dans les critères.

(*En français*) Madame Burgeon, nous ne pouvons pas discuter de la fermeture de chaque bureau. Il y en a 1.300 !

(*En néerlandais*) Deux choses sont entendues. La Poste s'en tient rigoureusement au contrat de gestion et aucun bureau de poste ne sera fermé s'il n'est pas remplacé par un point Poste. Le Point Poste offre 90 % des services d'un bureau et ses plages d'ouverture sont plus larges..

Je fais la même réponse depuis des années et je ne comprends pas qu'il faille examiner les fermetures individuellement.

19.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État cherche à faire croire que nous sommes venus à la commission sans nous être préparés. Dans des rapports antérieurs, il s'est référé au contrat de gestion et a énuméré un certain nombre de critères vagues qui se prêtent à toutes les interprétations. Je voudrais qu'il les applique concrètement à Zaventem. C'est une commune de 50.000 qui compte un aéroport, de sorte qu'on a du mal à imaginer que les citoyens ne disposeront plus que d'un seul bureau de poste. Je veux user du droit de contrôle que me donne ma qualité de parlementaire pour vérifier si le dossier de Zaventem a été minutieusement étudié et s'il a été procédé à une étude de rentabilité

L'incident est clos.

20 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'internet sans fil dans les trains" (n° 594)

20.01 Guido De Padt (Open Vld) : La SNCB examine la possibilité d'introduire l'internet sans fil dans les trains. Ce service pourrait accroître sensiblement l'attrait du rail pour les navetteurs.

La SNCB a-t-elle échafaudé des projets concrets en la matière ? Combien de voyageurs utilisent-ils un ordinateur portable dans le train et combien d'entre eux feraient usage de l'internet sans fil ? Quel serait le coût d'une mise à disposition gratuite de l'internet sans fil au bénéfice de tous les voyageurs ?

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB suit de très près toutes les évolutions technologiques ainsi que les services qu'elles pourraient permettre de rendre à ses clients. Ceux-ci pourraient acheter auprès de leur fournisseur d'accès des cartes « data » et utiliser celles-ci partout, y compris, donc, dans le train. La qualité de la connexion serait tributaire de l'opérateur télécom. La SNCB ne proposera une connexion wi-fi sur un hotspot que dans les grandes gares et en collaboration avec Telenet. Ce système ne fonctionne pas dans le train parce que sa qualité n'est pas stable dans l'ensemble du pays. Dans ce domaine, la SNCB n'a pas encore entrepris de démarches techniques concrètes.

La question qui se pose est de savoir si cet investissement est prioritaire. Environ 60 % des voyageurs surfent. Seule une petite minorité surfe dans les gares et dans le train. Les hotspots ne récoltent à ce jour que peu de succès. A peu près un quart des personnes interrogées dans le cadre d'une enquête d'opinion déclarent s'être déjà servi d'un ordinateur portable dans le train mais compte tenu de la composition de l'échantillon, ce n'est sans doute pas un résultat représentatif.

Le coût dépend de la technologie sélectionnée. La SNCB devra choisir de poursuivre ou non cette expérience.

20.03 Guido De Padt (Open Vld) : Le secrétaire d'État n'aurait-il pas une idée du coût de cette nouvelle technologie ?

20.04 Bruno Tuyben, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Ce point mérite une étude très ample car un tel service ne manquera pas d'avoir des répercussions sur le nombre de places assises dans les trains. Personnellement, je pense qu'il y a actuellement de plus grandes priorités.

L'incident est clos.

21 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la campagne menée de manière agressive et en langue française par 'Select Post' dans plusieurs communes flamandes" (n° 637)

21.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le service Select Post de La Poste envoie à nouveau des courriers et des rappels relativement agressifs pour faire compléter douze pages d'informations confidentielles. Les courriers sont souvent rédigés en français alors que les destinataires résident dans des communes flamandes. Pourquoi La Poste mène-t-elle de telles actions ? La Poste conserve-t-elle des fichiers de néerlandophones, de francophones ou d'allophones en Flandre ? Sur quelle base ? Comment le respect de la vie privée est-il garanti lors du traitement et de la diffusion de ces questionnaires peu respectueux ?

21.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Ce genre d'enquêtes ne m'enthousiasme pas. La Poste recherche de nouvelles sources de revenus et je ne peux lui interdire d'avoir recours à cette méthode. Dans l'intervalle, les formulaires ont été modifiés en concertation avec la commission de la Protection la vie privée.

Select Post envoie ces courriers et formulaires d'enquête sur la base de fichiers d'adresses assortis d'un code linguistique, qu'elle s'est procurés légitimement auprès de sociétés spécialisées, conformément à la législation sur la protection de la vie privée. La législation linguistique dispose que La Poste doit utiliser l'une des trois langues nationales, en l'occurrence la langue de l'intéressé. Si celui-ci n'est pas connu, La Poste suppose que sa langue est celle parlée dans la région. La Poste ne conserve pas de fichiers de néerlandophones, de francophones ou d'allophones habitant la Flandre ou d'autres régions en Belgique. Comme quiconque, La Poste est soumise à la législation relative à la protection de la vie privée.

21.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Selon le secrétaire d'État, il est supposé que l'intéressé parle la

langue de la région; j'ai néanmoins reçu des plaintes de personnes qui habitent en Flandre et ne sont absolument pas francophones mais qui ont quand même reçu l'enquête en français. Le système présente manifestement des ratés. Je fournirai les adresses de ces personnes au secrétaire d'État pour qu'il puisse demander une enquête et une révision du système. La Poste conserve un lien avec les autorités et doit dès lors respecter scrupuleusement le caractère flamand de la périphérie.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 02.