



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

19-11-2007

Namiddag

lundi

19-11-2007

Après-midi

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
	<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tijdpad voor de plaatsing van bewakingscamera's in de stations" (nr. 189)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van Chinese blauwe hardsteen voor de renovatie van het station Brussel-Centraal" (nr. 190)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ontbreken van openbare toiletten in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 191)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorbediening op de verbinding Rodange-Virton" (nr. 208)

Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de schade aan de spoorinfrastructuur door een dijkbreuk in een bekken voor baggerspecie in de omgeving van het Deurganckdok op 23 september 2007" (nr. 209)

Sprekers: **Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voortgang in het GEN-dossier in Waals-Brabant" (nr. 224)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voortgang van de

SOMMAIRE

Question 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 "le timing de l'installation des caméras de surveillance dans les gares" (n° 189)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question 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 "l'utilisation de la pierre bleue chinoise pour la modernisation de la gare de Bruxelles-Central" (n° 190)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question 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 "l'absence de toilettes publiques à la gare de Braine-le-Comte" (n° 191)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la desserte de trains sur la relation Rodange-Virton" (n° 208)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de 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 dégâts aux installations ferroviaires à la suite d'une rupture de digue d'un bassin de boues de dragage aux environs du Deurganckdok le 23 septembre 2007" (n° 209)

Orateurs: **Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Questions jointes de
- Mme Valérie De Bue 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 du dossier RER en Brabant wallon" (n° 224)

- 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

GEN-werken op lijn 124 in Waals-Brabant en de treinvertragingen op het baanvak waar werken worden uitgevoerd" (nr. 380)

Sprekers: Valérie De Bue, Bruno Tuybens,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
Thérèse Snoy et d'Oppuers

de la ligne 124 en Brabant wallon et les retards des trains sur le tronçon en travaux" (n° 380)

Orateurs: Valérie De Bue, Bruno Tuybens,
secrétaire d'État aux Entreprises publiques,
Thérèse Snoy et d'Oppuers

Samengevoegde vragen van 11
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris 11
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de informatieverstrekking aan de NMBS-
stationsloketten" (nr. 235)
- de heer Francis Van den Eynde aan de 11
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "het onderzoek van
Test-Aankoop over de juistheid van de
informatieverstrekking aan de stationsloketten"
(nr. 243)

Sprekers: Michel Doomst, Francis Van den
Eynde, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor
Overheidsbedrijven

Questions jointes de 11
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux 11
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "l'information donnée aux guichets des gares
de la SNCB" (n° 235)
- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État 11
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "l'enquête de Test-Achats sur l'exactitude de
l'information donnée aux guichets des gares"
(n° 243)

Orateurs: Michel Doomst, Francis Van den
Eynde, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux
Entreprises publiques

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de 14
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de blokkade in het
station Brussel-Zuid door ABVV-
vakbondsafgevaardigden" (nr. 242)

Sprekers: Francis Van den Eynde, Bruno
Tuybens, Staatssecretaris voor
Overheidsbedrijven

Question de M. Francis Van den Eynde au 14
secrétaire d'État aux Entreprises publiques,
adjoint à la ministre du Budget et de la Protection
de la consommation sur "le blocage des voies à la
gare de Bruxelles-Midi par des délégués
syndicaux de la FGTB" (n° 242)

Orateurs: Francis Van den Eynde, Bruno
Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises
publiques

Samengevoegde vragen van 16
- de heer Jan Peeters aan de staatssecretaris 16
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken,
over "de nieuwe NMBS-dienstregeling op de lijn
Turnhout-Brussel" (nr. 297)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de 16
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken, over "klachten over het
treinaanbod in de Kempen" (nr. 314)
- de heer Servais Verherstraeten aan de 16
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de problemen voor de
Kempen, voortvloeiend uit de nieuwe
dienstregeling van de NMBS vanaf december"
(nr. 365)

Sprekers: Jan Peeters, Stefaan Van Hecke,
Servais Verherstraeten, Bruno Tuybens,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Questions jointes de 16
- M. Jan Peeters au secrétaire d'État aux 16
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation,
sur "les nouveaux horaires de la SNCB pour la
ligne Turnhout-Bruxelles" (n° 297)
- M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État aux 16
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation,
sur "les plaintes relatives à l'offre ferroviaire en
Campine" (n° 314)
- M. Servais Verherstraeten au secrétaire d'État 16
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les problèmes qui résultent en Campine du
nouvel horaire de la SNCB applicable à partir du
mois de décembre" (n° 365)

Orateurs: Jan Peeters, Stefaan Van Hecke,
Servais Verherstraeten, Bruno Tuybens,
secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de 22
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de nieuwe deeltijdse
postbestellers" (nr. 239)

Sprekers: Georges Gilkinet, Bruno Tuybens,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire 22
d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la
ministre du Budget et de la Protection de la
consommation sur "les nouveaux livreurs de
courrier à temps partiel" (n° 239)

Orateurs: Georges Gilkinet, Bruno Tuybens,
secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "wijzigingen aan de dienstregeling van de NMBS naar en van Beveren" (nr. 304)	24	Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modification des horaires de la SNCB pour les liaisons avec Beveren" (n° 304)	24
<i>Sprekers:</i> Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	26	Questions jointes de	26
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het behoud van het postkantoor van Melsele" (nr. 307)	26	- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le maintien du bureau de poste de Melsele" (n° 307)	26
- mevrouw Barbara Pas aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Sint-Gillis-Dendermonde" (nr. 337)	26	- Mme Barbara Pas 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 de Saint-Gilles-lez-Termonde" (n° 337)	26
- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 366)	26	- 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 "la fermeture de bureaux de poste" (n° 366)	26
<i>Sprekers:</i> Bruno Stevenheydens, Barbara Pas, Stefaan Van Hecke, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Bruno Stevenheydens, Barbara Pas, Stefaan Van Hecke, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de dekplaat van het station van Namen" (nr. 315)	32	Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la dalle de la gare de Namur" (n° 315)	32
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de deontologische verplichtingen van de personen die in de PostPunten instaan voor het contact met de klanten en de vrijwaring van het vertrouwelijk karakter van de operaties" (nr. 316)	33	Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les obligations déontologiques des personnes en contact avec le public dans les Points Poste et le respect de la confidentialité des démarches" (n° 316)	33
<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "maatregelen tegen geluidshinder in Melsele van de goederenspoorlijn 10 van en naar de Waaslandhaven" (nr. 349)	34	Question de 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 mesures envisagées dans la lutte contre les nuisances sonores occasionnées à Melsele par la ligne de transport de marchandises 10 qui dessert le port du pays de Waas" (n° 349)	34
<i>Sprekers:</i> Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Bruno Stevenheydens, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 NOVEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 19 NOVEMBRE 2007

Après-midi

La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question 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 "le timing de l'installation des caméras de surveillance dans les gares" (n° 189)

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tijdpad voor de plaatsing van bewakingscamera's in de stations" (nr. 189)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le secrétaire d'État, en 2005, la SNCB a annoncé qu'elle mettrait en application le plan Malaga chargé de disposer des caméras de surveillance dans 51 gares de notre pays. Mon collègue Olivier Chastel vous avait d'ailleurs interpellé en novembre 2005 à ce sujet. À l'époque, vous aviez répondu que le projet serait mis sur les rails – c'est le cas de le dire –, en 2006. Selon les informations reçues par M. Chastel, ce plan concernait pour le Hainaut les gares de Tournai, Ath, Mons, Soignies, Enghien, Braine-le-Comte et Charleroi-Sud.

À ce jour, aucune caméra n'a été installée à Braine-le-Comte ou à Soignies. Dès lors, je m'interroge sur le suivi de ce plan ambitieux et me permets de vous poser plusieurs questions. Premièrement, pouvez-vous confirmer la liste des gares hennuyères qui bénéficient de ce plan Malaga? Deuxièmement, quel est le timing de ce plan Malaga? Troisièmement, quel est le nombre de caméras prévues dans chacune des gares hennuyères citées? Quatrièmement, quelle sera la localisation de chacune de ces caméras?

Je vous remercie pour votre réponse.

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het door de NMBS in 2005 aangekondigde Malagaplan voorziet in de plaatsing van bewakingscamera's in 51 Belgische stations. In november 2005 liet u de heer Chastel weten dat met de uitvoering van het project (waarvoor in Henegouwen Doornik, Aat, Bergen, Zinnik, Edingen, 's Gravenbrakel en Charleroi-Zuid in aanmerking komen) in 2006 zou worden begonnen. Tot op vandaag hangt er echter nog geen enkele camera in 's Gravenbrakel of Zinnik.

Kan u bevestigen dat het Malagaplan zal worden geïmplementeerd in alle Henegouwse stations die op die lijst staan? Volgens welk tijdpad zal het plan gerealiseerd worden? Hoeveel camera's zullen er in elk van de Henegouwse stations geplaatst worden en waar precies?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Flahaux, soyez rassuré, des gares hennuyères font bel et bien partie du plan Malaga. Il s'agit des gares de Ath, Braine-le-Comte, Charleroi-Sud, Enghien, Mons, Soignies et Tournai.

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik bevestig de door u aangehaalde lijst: er komen 28 camera's in Aat, 21 in 's

Le plan Malaga doit être finalisé pour la fin de l'année 2010.

En ce qui concerne le nombre prévu de caméras dans chacune des gares, je peux vous préciser qu'il y en aura 28 à Ath, 21 à Braine-le-Comte, 43 à Charleroi-Sud, 22 à Enghien, 37 à Mons, 13 à Soignies et 21 à Tournai.

Les caméras seront installées aux endroits suivants: à l'entrée de la gare, aux guichets, dans le hall, dans les couloirs sous voies, les accès vers les quais, les parkings voitures et les abris vélos, comme c'est le cas dans les autres gares de notre pays.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

02 Question 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 "l'utilisation de la pierre bleue chinoise pour la modernisation de la gare de Bruxelles-Central" (n° 190)

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van Chinese blauwe hardsteen voor de renovatie van het station Brussel-Centraal" (nr. 190)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi d'attirer votre attention sur un dossier qui fait couler beaucoup d'encre dans la province de Hainaut et plus particulièrement dans la région de Soignies.

En effet, comme vous le savez certainement, Soignies est réputée pour sa pierre bleue de grande qualité. Cette pierre bleue est exploitée dans plusieurs carrières en constante extension et offre dès lors de nombreux débouchés économiques.

Quel ne fut pas mon étonnement d'apprendre que la SNCB avait dernièrement choisi la pierre bleue chinoise pour l'aménagement des quais de la gare de Bruxelles-Central, comme le rapporte "La Libre Belgique" dans son édition Hainaut du 22 octobre, à la page 17.

Même si la SNCB doit respecter la loi sur les marchés publics, je me permets quand même de vanter les mérites de la pierre bleue sonégienne sur divers aspects.

D'abord, la gare de Bruxelles-Central est la gare la plus utilisée de Belgique et, dès lors, il faut une pierre bleue de qualité pour supporter les pas de milliers de navetteurs, sans parler des manifestants du dimanche. Or, la pierre bleue chinoise est de qualité inférieure. Par ailleurs, une étude comparative a été commandée par la Région wallonne.

Ensuite, la pierre bleue produite en Belgique fait également travailler la SNCB par l'utilisation du rail pour le transport de marchandises: ce débouché intéressant pourraient s'évaporer si nous choisissons des produits chinois.

Enfin, dans une gare aussi fréquentée par les touristes que la Gare Centrale ou encore la Gare du Midi, il est intéressant de mettre en valeur nos produits, nos richesses et exposer fièrement notre pierre

Gravenbrakel, 43 in Charleroi-Zuid, 22 in Edingen, 37 in Bergen, 13 in Zinnik en 21 in Doornik.

De camera's zullen worden geplaatst aan de stationsingangen, bij de loketten, in de stationshal, in de onderdoorgangen, bij de toegangen tot de perrons, op de parkings voor auto's en bij de fietsenstallingen.

Tegen 2010 moet het Malagaplan volledig uitgevoerd zijn.

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dit dossier doet heel wat inkt vloeien in Henegouwen en meer bepaald in Zinnik, dat zoals u weet befaamd is om de kwaliteit van zijn blauwe steen.

Bij de herinrichting van de perrons in het station van Brussel-Centraal heeft de NMBS geopteerd voor Chinese arduinstein. Al dient de wet betreffende de overheidsopdrachten te worden nageleefd, toch wil ik uw aandacht erop vestigen dat Brussel-Centraal het drukst bezochte station van België is en er dagelijks duizenden pendelaars over de vloer komen. De hardsteen voor de ondergrond moet dus van goede kwaliteit zijn. Bovendien verdient de NMBS zelf ook aan het vervoer van de blauwe steen via het spoor. Ten slotte is een station waar zo veel toeristen komen de ideale plek om Belgische producten te promoten.

Ik wil u dan ook verzoeken bij toekomstige investeringen met het belang en de waarde van onze blauwe steen rekening te houden.

bleue belge.

J'espère que vous ne resterez pas insensible aux arguments que j'ai développés et vous demande dès lors de réfléchir à l'intérêt de notre pierre bleue pour les grands investissements futurs.

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Flahaux, je crains que vous ne soyez mal informé: le holding m'informe que, dans le contrat d'entreprise actuellement en cours d'exécution à la gare de Bruxelles-Central, aucune pierre bleue ne sera placée.

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het lopende contract voorziet niet in de plaatsing van blauwe steen.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Pierre bleue ou pas bleue, la SNCB utilise-t-elle une pierre d'origine chinoise?

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Maar zal er Chinese steen worden gebruikt?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: En ce qui concerne le revêtement des sols des quais et non le hall d'entrée, on utilisera un granit chinois. Il n'est pas question de pierre bleue chinoise.

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Voor de bevloering van de perrons wordt onder meer Chinees graniet gebruikt.

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ce qui me pose problème n'est pas le fait qu'il s'agisse d'une pierre bleue ou de granit, mais que le matériau soit chinois!

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik heb het moeilijk met het feit dat men voor Chinese steen kiest.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question 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 "l'absence de toilettes publiques à la gare de Braine-le-Comte" (n° 191)

03 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ontbreken van openbare toiletten in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 191)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis plusieurs années, la gare SNCB de Braine-le-Comte ne dispose plus du tout de toilettes publiques. Cette gare est pourtant fortement fréquentée car elle se situe sur deux axes importants: la ligne Bruxelles-Mons et la ligne Bruxelles-La Louvière. Je rappelle que c'est d'ailleurs la dixième gare de Wallonie. En outre, dans l'avenir, elle devrait également devenir un terminus pour le futur RER.

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Komt er een oplossing voor het gebrek aan openbare toiletten in het station van 's Gravenbrakel?

Dès lors, une solution est-elle en vue? Dans le cas contraire, est-il possible d'envisager un partenariat avec une société extérieure, par exemple, pour régler ce problème? Je vais illustrer mon propos. Actuellement, lorsque les personnes doivent absolument se rendre aux toilettes, elles doivent véritablement négocier avec le personnel de la SNCB, afin que ce dernier mette ses propres toilettes à disposition du public dans les cas les plus urgents. Mais vous imaginez que ce procédé n'est pas très commercial!

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Flahaux, la gare de Braine-le-Comte dispose de toilettes. Il est cependant exact qu'elles sont fortement dégradées. La direction Patrimoine du holding SNCB étudie actuellement un réaménagement complet du bâtiment

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het station beschikt wel over toiletten, maar die verkeren in bijzonder slechte staat. Er zijn

voyageurs. Les travaux devraient débuter dans le courant de l'année 2008. Dans le cadre de ces travaux, de nouvelles toilettes seront construites. Elles seront accessibles depuis la salle des pas perdus afin d'assurer davantage la surveillance des lieux.

werkzaamheden gepland voor 2008, waaronder de bouw van nieuwe toiletten.

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'espère que l'année 2008 verra effectivement la finalisation de ce dossier.

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik hoop dat dit dossier in 2008 afgehandeld kan worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la desserte de trains sur la relation Rodange-Virton" (n° 208)

04 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorbediening op de verbinding Rodange-Virton" (nr. 208)

04.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la desserte de plusieurs trains de la liaison Rodange-Arlon est actuellement assurée par du personnel de contrôle grand-ducal, c'est-à-dire du Grand-Duché de Luxembourg.

04.01 Joseph Arens (cdH): De NMBS wenst het bilateraal akkoord tussen België en Luxemburg te herzien, want dat is na de opening van de lijn Virton-Rodange niet gebeurd. Bepaalde aspecten van de controlemodaliteiten pleiten voor een dergelijke herziening. Wat is uw mening daaromtrent? Is u van plan om in het kader van de herziening van de bilaterale overeenkomst compensaties toe te kennen?

Il me revient que la SNCB souhaite revoir l'accord bilatéral entre la Belgique et le Luxembourg qui n'a pas été revu lors de la réouverture de la ligne Virton-Rodange et ce, afin de vérifier le taux de pénétration qui semblerait être en notre défaveur.

Plusieurs éléments plaident en faveur de cette opération. Jusqu'à présent, le contrôle des titres de transport dans ces trains ne peut être réalisé par le personnel luxembourgeois car celui-ci ne disposerait pas encore de la tarification intérieure belge pour la relation Rodange-Virton. En fait, le contrôle n'est pas effectué ou alors d'une manière qualifiée de fantaisiste. En effet, entre Rodange et la frontière, le personnel de contrôle luxembourgeois tarifie Luxembourg-Virton pour délivrer un billet Rodange-Aubange ou Halanzy et ne fait rien payer après la frontière alors que le personnel belge tarifie Athus-Aubange ou Halanzy.

Étant donné la situation décrite ci-avant, la Belgique envoie, suivant la possibilité, son personnel de contrôle en renfort. Le prix tarifé étant différent d'un contrôle à l'autre, vous imaginez les contestations que cela peut engendrer.

Ces situations entraînent aussi un coût supplémentaire (deux agents au lieu de un seul).

Les trains luxembourgeois soit viennent à vide à Virton, soit retournent vides à Rodange alors qu'on pourrait facilement retravailler la série accompagnement du dépôt de Virton pour intégrer ces trains assurés par le personnel de contrôle luxembourgeois que les Belges desserviraient alors comme chefs de train au lieu d'agents au contrôle, ce qui permettrait de gagner un agent.

Il est vrai que, depuis quelques jours, le personnel d'accompagnement luxembourgeois a bien reçu la tarification intérieure belge mais notre réglementation concernant la

régularisation dans ces trains diffère par rapport à la réglementation luxembourgeoise. Ces discordances entraînent des tensions lors du contrôle. En effet, trois points essentiels empêchent les contrôleurs de travailler correctement.

1. Les enfants âgés de 6 à 12 ans doivent payer 50% du prix d'un adulte alors que notre réglementation prévoit la gratuité pour un enfant de 6 à 12 ans muni d'une carte de réduction famille nombreuse ou pour un maximum de 4 enfants de 6 à 12 ans pourvu qu'ils accompagnent un voyageur de plus de 12 ans muni d'un titre de transport.

2. Le Grand-Duché ne prévoit aucune majoration de prix pour un voyageur embarqué sans titre de transport, contrairement à la Belgique.

3. Contrairement à nous aussi, pendant la durée du trajet, des arrêts sont autorisés en nombre illimité par les contrôleurs luxembourgeois.

Il s'agit là d'autant de divergences qui justifient de faire accompagner ces trains par le personnel belge et si possible comme chefs de train en revoyant bien sûr l'accord bilatéral entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est votre position face à cette situation? Envisagez-vous d'accorder des compensations dans le cadre de la révision de l'accord bilatéral entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg?

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Arens, en réponse à vos questions, la SNCB m'a indiqué qu'elle est bien consciente de la problématique de la régularisation des titres de transport à bord des trains sur cette ligne. Le personnel de contrôle de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) dispose d'une information quant aux procédures de régularisation à bord de ses trains. Toutefois, il semblerait que cette information présente encore quelques lacunes. La SNCB m'a indiqué qu'elle allait prendre contact avec la CFL dans les plus brefs délais afin de résoudre ce problème.

Vous avez donc l'assurance de la bonne volonté de la SNCB.

04.03 **Joseph Arens** (cdH): Je suppose qu'étant en affaires courantes, il n'est probablement pas simple pour vous de vous engager à revoir l'accord bilatéral entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique.

04.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Vous avez certainement plus d'informations que moi en ce qui concerne la date à laquelle nous aurons un nouveau gouvernement! Je ne peux donc pas répondre à votre question.

04.05 **Joseph Arens** (cdH): J'ai bien compris. Je vous remercie.

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS is op de hoogte van de problemen met betrekking tot de regularisatie van de vervoerbewijzen op die lijn. Het Luxemburgse controlepersoneel beschikt over informatie inzake de te volgen procedures, maar die schijnt niet helemaal toereikend. De NMBS zal in dat verband contact opnemen met de Luxemburgse spoorwegmaatschappij.

04.03 **Joseph Arens** (cdH): Ik vermoed dat het, in deze periode van lopende zaken, voor u niet eenvoudig is een herziening van het bilaterale akkoord te beloven.

04.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: U weet ongetwijfeld beter dan ik wanneer we een nieuwe regering mogen verwachten! Ik kan dus geen antwoord geven op uw vraag.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de schade aan de spoorinfrastructuur door een dijkbreuk in een bekken voor baggerspecie in de omgeving van het Deurganckdok op 23 september 2007" (nr. 209)

05 Question de 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 dégâts aux installations ferroviaires à la suite d'une rupture de digue d'un bassin de boues de dragage aux environs du Deurganckdok le 23 septembre 2007" (n° 209)

05.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op zondag 23 september heeft een dijkbreuk in een bekken voor baggerspecie van het Deurganckdok de Sint-Antoniusweg en een deel van het havengebied in de Waaslandhaven onder water en slib gezet. Ik heb daarover in eerste instantie op 27 september een schriftelijke vraag ingediend en deze vier weken later omgezet in een mondelinge vraag.

De brandweer van Beveren heeft de baggerspecie snel kunnen opruimen. Tijdens de maand oktober werd de oorzaak van de dijkbreuk onderzocht, waarbij 350.000 m³ baggerslib wegstroomde. De dijkbreuk zou te wijten zijn aan een menselijke fout. De pompen in het bekken werden tijdens het weekend van de dijkbreuk niet afgezet zodat de waterstand steeg en de dijk het uiteindelijk begeven heeft. Afgezien van de oorzaak is het niet de eerste maal dat een dijkbreuk ontstaat in een buffer voor baggerspecie. Het incident heeft ervoor gezorgd dat de containerkade van PSA enige tijd niet bereikbaar was. Volgens een verantwoordelijke van de NMBS hebben drie treinen, samen 71 wagons met containers, bij de PSA-terminal aan het Deurganckdok geblokkeerd gestaan. Gedurende twee dagen na de dijkbreuk zouden er 36 treinen niet gereden hebben, in totaal 727 wagons of vergelijkbaar met 1.450 vrachtwagens. De dijkbreuk zorgde voor wegverzakkingen en het wegspoelen van de ondergrond bij de spoorlijn. Na twee dagen zou langzaam klein vervoer terug mogelijk zijn geweest door tijdelijke herstellingen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de totale schade opgelopen aan de spoorinfrastructuur? Zijn de definitieve herstellingen aan het spoor allemaal uitgevoerd? Is de staatssecretaris op de hoogte van de oorzaak van de dijkbreuk? Op wie zullen de kosten van de herstellingen aan de spoorinfrastructuur verhaald worden?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, vier korte en punctuele vragen, evenzeer zo voor de antwoorden.

De schade aan de infrastructuur wordt op dit ogenblik geraamd op 35.000 euro. De schade aan het spoor heeft zich in feite beperkt tot het wegspoelen van ballast. Dit viel dus mee wat de schade betreft.

Ten tweede. Het spoor werd op 25 september om 15.30 uur terug in gebruikgenomen aan beperkte snelheid, dit omdat er nog verzakkingen verwacht werden. Op 3 oktober werd de snelheid verdubbeld naar twintig kilometer per uur. Op 12 oktober werd de oorspronkelijke maximumsnelheid terug ingevoerd. Dat is dus al ruim een maand uitgevoerd.

05.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): À la suite d'une erreur humaine, une rupture de digue s'est produite le 23 septembre dans un bassin de boues de dragage du Deurganckdock. De ce fait, le trafic ferroviaire en provenance et à destination du quai pour conteneurs de PSA a été interrompu pendant deux jours. Le trafic ferroviaire a pu être rétabli, mais à faible vitesse, après des réparations provisoires.

À combien s'élèvent les dégâts totaux causés à l'infrastructure ferroviaire? Les voies ont-elles été définitivement réparées depuis? Quelle est la cause de la rupture de digue? À qui les frais de réparation seront-ils portés en compte?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les dégâts causés à l'infrastructure ferroviaire sont estimés à 35.000 euros à l'heure actuelle. La liaison ferroviaire a été remise en service le 25 septembre, avec une limitation de la vitesse à 10 km à l'heure parce qu'on craignait des effondrements. Le 3 octobre, cette vitesse a été augmentée à 20 km à l'heure et, le 12 octobre, la vitesse maximum initiale (40 km/h) a été réinstaurée. Les bas-côtés longeant la voie

Uw derde vraag. Infrabel werd niet op de hoogte gesteld van de juiste oorzaak van de dijkbreuk.

Ten slotte. De kosten zullen verhaald worden op de Vlaamse overheid, beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang, bouwheer van de baggerwerken.

seront réaménagés dans les tout prochains jours. Infrabel ignore pour quelle raison exacte la digue s'est rompue. Les frais seront à charge du gouvernement flamand, qui est le maître d'ouvrage des travaux de dragage.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De vragen nrs. 215, 216 en 217 van mevrouw Vissers worden uitgesteld.

06 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue 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 du dossier RER en Brabant wallon" (n° 224)

- 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)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voortgang in het GEN-dossier in Waals-Brabant" (nr. 224)

- 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)

06.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, vous savez que le projet RER revêt une importance particulière. Nous avons eu l'occasion d'en reparler récemment avec le responsable de la SNCB. J'aimerais que nous fassions le point sur l'état d'avancement des lignes 161 (vers Ottignies) et 124 (vers Nivelles). On sait qu'il existe un certain nombre de contraintes préalables à la mise à quatre voies, à savoir les procédures d'urbanisme, les recours possibles, les expropriations et les chantiers.

J'aimerais pour ma part apprendre certaines informations, notamment le nombre de permis qu'il faut encore obtenir et les recours actuellement pendants qui, selon moi, concernent davantage la Région bruxelloise.

En ce qui concerne les chantiers sur les lignes 161, des articles de presse font état d'un retard pour la liaison avec Ottignies Sud. J'aimerais obtenir quelques informations sur ces retards et leurs conséquences. En ce qui concerne la ligne 124, j'ai eu l'occasion, depuis le dépôt de ma question, d'assister à une réunion publique au cours de laquelle il a été répondu à mes questions.

Je me limiterai donc à vous interroger au sujet de la ligne 161 afin de m'enquérir de la nature des retards et de la date de début des travaux à Ottignies Nord. Je sais que pour certaines gares, par exemple, il fallait encore introduire les demandes de permis. Pourriez-vous m'en dire plus au sujet des délais d'introduction des permis?

Je vous remercie.

06.01 Valérie De Bue (MR): Ik wens te vernemen hoe de GEN-werken op de lijnen 161 (naar Ottignies) en 124 (richting Nijvel) opschieten. Hoeveel vergunningen moet men nog bekomen? Welke beroepen zijn er nog hangende? Wat lijn 161 betreft, zou, naar ik verneem, de verbinding met Ottignies-Zuid vertraging oplopen. Waaraan is dat te wijten en welke gevolgen heeft dat voor de planning? Wanneer zullen de werken in Ottignies-Noord beginnen?

Le **président**: Une question de Mme Snoy a été jointe à celle-ci en dernière minute. Je pense cependant que M. le secrétaire d'État est au courant.

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je rejoins la question de Mme De Bue en ce qui concerne le calendrier des chantiers RER.

J'aimerais y ajouter une question au sujet de l'usage actuel des voies, en particulier sur la ligne 124. En effet, depuis plus de deux mois, on peut observer un retard systématique entre Bruxelles et Nivelles car les trains circulent extrêmement lentement sur cette ligne, ce qui provoque beaucoup de désagréments aux usagers, surtout pour ceux qui doivent pouvoir prendre une correspondance, que ce soit un autre train ou un bus.

Monsieur le secrétaire d'État, les retards observés sur cette ligne sont-ils la conséquence des chantiers en cours à Braine-l'Alleud et à Waterloo ou y a-t-il une autre raison? Il est en effet étonnant de constater que certains trains ralentissent et d'autres non. Les usagers ne comprennent donc pas très bien ce qui se passe.

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Nous nous mettons d'accord sur le fait que nous allons répondre à vos deux questions concernant le RER.

Madame De Bue, madame Snoy, pour ce qui est de l'état d'avancement des permis, pas mal de documents doivent encore être délivrés. Pour la mise à quatre voies de la ligne 161, en tout cas en Région de Bruxelles-Capitale, le dossier de demande de permis est à l'examen dans l'administration de la Région. Pour la mise à quatre voies de la ligne 124 vers Nivelles et dans la Région de Bruxelles-Capitale, le permis d'urbanisme a été délivré par la Région et les plans modificatifs nécessaires pour tenir compte des conditions imposées ont été préparés. Le dossier de demande de permis proprement dit a donc pu être introduit. Pour ce qui est de la ligne 124 en Région flamande, l'enquête publique étant terminée, le dossier de demande de permis est à l'examen auprès de l'administration de la Région flamande. Voilà pour ce qui doit encore être délivré.

Quant à l'avancement des travaux, je puis vous informer du fait que sur la ligne 161, au sud d'Ottignies, les travaux sont en cours depuis le 1^{er} août 2006. L'avancement des travaux accuse un retard d'environ 6 mois par rapport au planning initialement retenu en raison de leur complexité.

Des mesures d'accélération sont prises dans le but de limiter ce retard à la fin du chantier. Au nord d'Ottignies, les travaux ont commencé le 5 novembre dernier avec un léger retard sur le planning initialement prévu en raison de problèmes administratifs survenus lors de l'examen des offres des entreprises.

Quant à la ligne 124 vers Nivelles, sur le tronçon Braine-l'Alleud-Nord/Waterloo-Sud, des travaux sont en cours depuis le 23 avril dernier et doivent aboutir entre autres à la construction d'un parking de près de 500 places au centre de Braine-l'Alleud.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Sinds meer dan twee maanden stellen we vast dat er bijna systematisch vertragingen zijn op lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. Is dat een gevolg van de huidige bouwwerken in Eigenbrakel en Waterloo of zijn er andere oorzaken?

06.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Een vergunningsaanvraag met betrekking tot het op vier sporen brengen van lijn 161 wordt op dit ogenblik door het Brussels Gewest onderzocht; met betrekking tot de vergunningsaanvraag voor het viersporig maken van lijn 124 op het grondgebied van het Brussels Gewest werd een volledig dossier ingediend; het dossier met betrekking tot de vergunningsaanvraag voor het op vier sporen brengen van lijn 124 op het grondgebied van het Vlaams Gewest, wordt door dat Gewest onderzocht.

Wat de voortgang van de werken op lijn 161 betreft, zijn de werken ten zuiden van Ottignies sinds 1 augustus 2006 aan de gang. De werken zijn erg complex, wat tot een vertraging van ongeveer zes maanden heeft geleid, die men nu via een aantal versnellende maatregelen tracht te beperken. Ten noorden van Ottignies zijn de werken op 5 november jongstleden met enige vertraging van start gegaan, als gevolg van de problemen die naar aanleiding van het onderzoek van de offertes zijn opgedoken.

À Nivelles, les travaux ont commencé le 5 novembre dernier, comme prévu dans le planning. Ils mettront 300 places supplémentaires à la disposition des usagers du train au printemps 2008 et 515 places dans le parking définitif à la fin des travaux.

Wat lijn 124 betreft, zijn de werken op het baanvak Eigenbrakel-Noord - Waterloo-Zuid sinds 23 april 2007 aan de gang. In Nijvel zijn de werken, zoals gepland, op 5 november jongstleden van start gegaan.

06.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Vous n'avez pas d'information concernant les retards et le rapport entre les retards des trains et les travaux?

06.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame, votre question a été rajoutée.

Le **président**: Madame, la question jointe ne peut pas dépasser le contenu de la question initiale. C'est du formalisme juridique, mais c'est ainsi.

Vous pouvez toujours redéposer votre question, de sorte que les techniciens de la SNCB puissent communiquer une réponse à M. le secrétaire d'État.

Souhaitez-vous redéposer votre question?

06.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Oui, monsieur le président.

Le **président**: Elle sera donc redéposée en vue de la prochaine réunion.

06.08 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je regrette un peu cette situation car j'ai introduit ma question dans les délais recommandés.

06.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Beaucoup de questions ont été déposées après le 18 novembre. Or, le président l'a rappelé, il faut rester sérieux: nous avons besoin des informations des ingénieurs de la SNCB pour pouvoir vous donner une réponse satisfaisante.

06.10 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses. Vous ne m'avez rien précisé en ce qui concerne la ligne 161 en Région flamande.

06.10 Valérie De Bue (MR): Beschikt u over gegevens met betrekking tot lijn 161 in het Vlaams Gewest?

06.11 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: En ce qui concerne la ligne 124 en Région flamande, je vous ai dit que l'enquête publique était terminée et que le dossier était entre les mains de l'administration de la Région flamande.

06.12 Valérie De Bue (MR): Et pour la ligne 161?

06.13 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Pour la ligne 161 en Région flamande, je ne vous ai pas répondu car je n'ai rien à vous communiquer sur ce point.

06.14 Valérie De Bue (MR): Les permis ne sont donc pas attribués?

06.15 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je ne pense pas que vous

m'avez posé cette question.

06.16 Valérie De Bue (MR): Je souhaitais avoir des informations à propos des permis en cours pour les deux lignes.

06.17 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Pour la ligne 161, je ne dispose d'informations qu'en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

06.17 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Wat lijn 161 betreft, heb ik alleen gegevens over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

06.18 Valérie De Bue (MR): Les délais annoncés de 2015 ou 2016 peuvent-ils encore être garantis actuellement? Au départ, on parlait de 2011 ou 2012.

06.18 Valérie De Bue (MR): Kan men garanderen dat de werkzaamheden beëindigd zullen zijn tegen de vooropgestelde data in 2015-2016? Aanvankelijk sprak men immers over 2011-2012...

06.19 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Le RER ne circulera pas que dans le Brabant wallon mais aussi des côtés est, nord et ouest de notre capitale. Différentes instances sont donc concernées. En ce qui concerne le timing, on a toujours parlé de 2015.

06.19 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het GEN ligt niet enkel in Waals-Brabant. Het omvat ook het noorden, het zuiden en het westen van de hoofdstad. Hoe snel de werken voltooid zullen zijn, hangt af van verschillende factoren. Het GEN is een gefaseerde onderneming. In de loop van de komende jaren zullen we zeker het verschil zien. Het is echter onmogelijk te zeggen wanneer die werkzaamheden effectief beëindigd zullen zijn. In 2012 zullen wellicht nieuwe keuzes gemaakt worden, waardoor de werkzaamheden nooit echt volledig afgerond zullen zijn.

Le RER est un réseau qui doit se construire pas à pas, phase par phase.

Cela signifie que dès aujourd'hui et certainement dans les prochaines années, nous verrons la différence. Progressivement, le RER sera mis sur pied. Nous ignorons cependant quand tout sera totalement finalisé. En 2012 ou 2013, il se pourrait que les autorités décident de modifier encore certaines choses et, de ce fait, le RER ne sera "jamais finalisé". Ce sont des investissements roulants.

06.20 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, j'espère tout de même qu'il sera finalisé un jour. Il s'agit d'un projet important pour Bruxelles!

Le président: À l'issue de la rencontre et de l'échange de vues que nous avons eus, nous avons reçu une brochure sur le RER mentionnant différentes dates, section par section. Nous allons vérifier si c'est bien la réponse à cela qui a été fournie par Infrabel. Nous en ferons parvenir une copie à l'ensemble des membres de la commission.

06.21 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: ... le RER est défini maintenant.

Le président: Le secrétariat de notre commission a reçu un fascicule que nous ferons parvenir à chacun des membres effectifs et suppléants. Il concerne l'ensemble du réseau RER, que cela soit au nord-ouest ou au sud-ouest.

De voorzitter: Het commissiesecretariaat zal de leden een brochure bezorgen met daarin de onderscheiden deadlines voor het hele GEN.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De vraag nr. 232 van mevrouw Vissers wordt uitgesteld.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de informatieverstrekking aan de NMBS-stationsloketten" (nr. 235)

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het onderzoek van Test-Aankoop over de juistheid van de informatieverstrekking aan de stationsloketten" (nr. 243)

07 **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 "l'information donnée aux guichets des gares de la SNCB" (n° 235)

- 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 "l'enquête de Test-Achats sur l'exactitude de l'information donnée aux guichets des gares" (n° 243)

07.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, blijkbaar heeft onderzoek van de consumentenorganisatie Test-Aankoop bewezen dat de informatieverstrekking aan de stationsloketten niet geweldig verbeterd is ten opzichte van een aantal jaren geleden. Bovendien zou 20 procent een slechte score op dat gebied behalen. Een op vijf stations geeft ook slechte informatie door aan de reizigers, waardoor in sommige gevallen het reizen tot bijna 70 procent duurder wordt. Ook over foutieve of onvolledige dienstverlening zouden er tal van voorbeelden zijn. Nochtans zou het in deze geïnformatiseerde wereld eenvoudig moeten zijn om reizigers op een bijna correcte manier informatie te verschaffen.

Hieruit blijkt een dringende nood aan optimalisatie van alles wat is voorzien inzake opleiding van het personeel. Ik zou daarom graag een antwoord krijgen op een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, ik heb vermeld dat de optimalisatie van de opleidingen een noodzaak is. Heeft het personeel inderdaad bij aanvang daarvoor de nodige accurate opleiding gekregen? Informaticaontwikkelingen kan men amper volgen. Er zijn dagelijks nieuwe updates en ook de mensen hechten aan regelmatige vernieuwing belang. Zo zou onder andere de website van de NMBS regelmatig moeten worden aangepast.

Wordt in het kader van die steeds weerkerende ontwikkelingen ook jaarlijks in vormingssessies voor het personeel voorzien? In welke mate wordt het personeel periodiek van de nieuwigheden op de hoogte gebracht?

Ten slotte, als openbare dienstverlener moet de NMBS de reiziger het juiste advies kunnen verzekeren. Tegenwoordig kan dat niet meer zonder de gepaste informaticavoorzieningen. Ik wou u vragen over welke informatica een gemiddeld NMBS-loket beschikt om daarin te voorzien?

07.02 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dat rapport van Test-Aankoop was inderdaad niet echt briljant. Ik zal u bekennen dat Test-Aankoop voor mij niet het evangelie is. Uit vroegere, persoonlijke beroepservaringen heb ik soms moeten vaststellen dat die mensen zich ook kunnen vergissen, zoals iedereen. Ik ben er wel zeker van

07.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): L'organisation de consommateurs Test-Achats se plaint de la piètre qualité des informations fournies aux guichets de la SNCB. Il est nécessaire d'améliorer la formation du personnel.

Les nouveaux membres du personnel reçoivent-ils une formation suffisante à leur entrée en service? Organise-t-on des sessions de formation annuelles? Dans quelle mesure le personnel est-il tenu au courant des nouveautés? En moyenne, quel est l'équipement informatique des guichets de la SNCB?

07.02 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Selon un rapport publié par Test-Achats, dans un cinquième des gares, les voyageurs ne se voient pas vendre le billet le meilleur marché. La

dat Test-Aankoop zijn onderzoeken zeer ernstig doet. Als uit een ernstig georganiseerd onderzoek – dat bovendien een herhaling is van een onderzoek dat enkele jaren geleden werd gevoerd – blijkt dat de reiziger in een op de vijf stations in dit land, wanneer hij een reisbiljet koopt, niet de nodige informatie krijgt om tegen het goedkoopste tarief te kunnen reizen, dan is er wat aan de hand.

Wij horen dat aan senioren standaardbiljetten worden verkocht en dat hun aandacht niet wordt gevestigd op het feit dat zij goedkoper kunnen reizen. Aan jongeren, die recht hebben op een aantal reducties, worden niet de juiste biljetten verkocht. Ook aan hen wordt een standaardbiljet verkocht, zonder dat hun aandacht wordt gevestigd op het feit dat zij soms tot 68% meer betalen dan wat zij zouden moeten betalen, indien zij over de nodige informatie zouden beschikken. In dat geval is er wat aan de hand.

Sterker nog, uit dezelfde studie vernemen wij dat in een op twee loketten in de stations in ons land de reiziger niet de juiste informatie kan worden gegeven die hij nodig heeft voor het bekomen van een vergoeding, wanneer treinen vertraging hebben. God weet dat in ons land heel vaak treinvertragingen waar te nemen zijn. Ik beveel u op dat vlak even aan te informeren naar wat vanmorgen op de lijn Oostende-Brussel gebeurde. Wanneer in de loketten niet de juiste informatie kan worden gegeven, dan is er wat aan de hand.

Daarbij moet niet alleen het personeel van de spoorwegen met de vinger worden gewezen. Het blijkt immers dat in een op de twee stations niet alleen het personeel niet op de hoogte werd gebracht, maar dat zelfs de nodige formulieren niet ter plekke zijn. Dat is een structurele fout, waaraan wel iets kan worden gedaan.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom vraag ik u het volgende.

U bent ondertussen ongetwijfeld op de hoogte van de inhoud van de studie van Test-Aankoop. Welke maatregelen werden uitgewerkt om de aangeklaagde situaties te verbeteren?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

07.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, er werden twee vragen gesteld, de ene omtrent de opleiding en de andere omtrent de informatica.

Wat betreft de opleiding is het zo dat de studie – dit is een algemeen antwoord om te starten – in verband met de informatie aan de NMBS-loketten, uitgevoerd door Test-Aankoop, op dit ogenblik binnen de betrokken diensten van de NMBS grondig en nauwkeurig wordt onderzocht. Er wordt gekeken waar er op korte termijn acties kunnen worden ondernomen om in de toekomst dergelijke resultaten te vermijden. In de huidige situatie – en daar moet ik de intervenanten toch tegenspreken – wordt er veel aandacht besteed aan de opleiding van het verkoopspersoneel daar dit een van de kernpijlers is in het aanbieden van een goede service.

Sinds 1991 volgen alle nieuw aangeworven bedienden een fundamentele opleiding binnenverkeer en/of internationaal verkeer, naar gelang van de werkzettel. Dezelfde opleiding wordt ook gegeven aan bedienden die reeds in dienst waren, maar bijvoorbeeld door

qualité des informations relatives aux indemnités en cas de retard laisse également à désirer. Quelles mesures va-t-on prendre pour améliorer la situation?

07.03 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les services de la SNCB examinent minutieusement l'étude de Test-Achats. On essaiera de prendre des mesures pour éviter de tels résultats.

Dans la situation actuelle, une grande attention est effectivement accordée à la formation du personnel de vente parce qu'il s'agit d'un facteur très important dans le cadre d'un service de qualité.

Depuis 1991, les employés suivent une formation approfondie, ainsi que le personnel transféré au service de vente. Une formation continuée permanente est en

overplaatsing in de verkoop terechtkomen. Daarnaast is voorzien in een systeem van permanente opleiding om de kennis van de betrokken personeelsleden continu bij te werken. Buiten deze basisopleiding en permanente bijscholing wordt het personeel ook continu op de hoogte gebracht van nieuwigheden of aanpassingen aan het productengamma via diverse publicaties. Het gaat dan om omzendbrieven, productfiches, lokaal orderboek, via intraweb – een intern communicatiesysteem – en ook via email, het informaticasysteem SABIN.

Wat de informatica betreft, zoals u weet loopt de verkoop aan het loket nu in principe via twee informaticasystemen: de oudere SABIN-terminals en de nieuwe verkoopstoepassingen op pc. De oudere SABIN-terminals hebben veel minder mogelijkheden dan een moderne pc en worden dan ook geleidelijk aan vervangen door pc's. Het is de bedoeling om in de loop van 2008 deze overschakeling volledig te voltooien. De verbetering ten opzichte van het oudere SABIN-verkoopssysteem zit hierin dat via de pc de verkopers toegang krijgen tot intraweb met onder andere de productfiches - de uitleg over de producten - en de dienstenregeling met de prijsmodules. Zij kunnen beide systemen - HAFAS en ARI - opvragen. Om te proberen de klanten zo goed mogelijk te bedienen, wordt nu al getracht om in elk verkooppunt het aantal pc's op te voeren en ter beschikking te stellen in afwachting van de volledige vervanging van de SABIN-terminals. In principe zouden tal van problemen zich in de loop van 2008 moeten oplossen als op dat ogenblik het hele pc-aankoopplan volledig is uitgerold.

autre assurée.

Les guichetiers sont aussi informés en permanence des nouveautés ou des adaptations par le biais de diverses publications, de l'intraweb et de messages électroniques, envoyés par le système informatique SABIN.

La vente aux guichets est actuellement effectuée par le biais de deux systèmes informatiques. Les terminaux SABIN, déjà anciens, sont progressivement remplacés par des pc. La reconversion sera terminée en 2008. Par le biais du pc, les vendeurs ont accès à l'intraweb où figurent les fiches de production, les horaires et les modules de prix. Afin de satisfaire au mieux les clients, on essaie dès à présent d'installer quelques pc dans chaque point de vente dans l'attente du remplacement de l'ensemble des terminaux SABIN. Tous les problèmes devraient être résolus dans le courant de 2008.

07.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik hoor u antwoorden dat bij de NMBS in feite alles opperbest gaat. De opleiding is perfect en men besteedt heel veel aan opleidingen. Het personeel wordt als het ware werkelijke up to date gehouden. Ik wil uw woorden niet in twijfel trekken, maar het blijkt alleen dat het resultaat op het terrein niet echt is wat men kan verwachten in de situatie die u ons schetst. Er moet toch iets aan de hand zijn. Dit heeft niets te maken met de opleiding van het personeel, maar wanneer men moeten vaststellen dat men in de stations niet beschikt over de nodige formulieren waarop reizigers recht hebben wanneer zij een klacht willen indienen in verband met de vertraging van treinen, dan moet daar toch iets aan gedaan worden. Neemt u het mij niet kwalijk, maar ik zou daarop toch bij u en via u bij de NMBS willen aandringen.

07.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Selon le secrétaire d'État, tout va donc pour le mieux à la SNCB. On y investit dans la formation mais les résultats se font attendre. C'est pourquoi j'insiste sur la nécessité d'une amélioration.

07.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik denk dat de vraagsteller eigenlijk niet goed geluisterd heeft naar het eerste deel van mijn antwoord. Ik heb heel uitdrukkelijk gezegd dat op dit ogenblik de resultaten van het onderzoek van Test-Aankoop onderzocht worden bij de NMBS. Er wordt nagekeken wat men op korte termijn kan doen om in de toekomst niet meer geconfronteerd te worden met dergelijke verrassende onderzoeksresultaten. Ik kan dus slechts herhalen dat dit duidelijk bij de NMBS is aangekomen.

07.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Les résultats de l'étude réalisée par Test-Achats sont actuellement analysés. On examine comment les problèmes peuvent être résolus à court terme. Je n'ai jamais nié les constats effectués par Test-Achats ou prétendu que tout allait pour le mieux.

Anderzijds wil ik u tegenspreken in die zin dat er effectief bijzonder veel opleidingsinitiatieven zijn waarin investeringen gebeuren. Daarvan heb ik ook een opsomming willen geven. Bovendien heb ik

ook de uitrol van de pc's met een tijdspad gegeven om dergelijke problemen structureel te vermijden. Ik heb zeker niet ontkend dat Test-Aankoop een aantal disfuncties heeft vastgesteld. Daarom verrast het mij dat u zegt dat ik hier zou zitten alsof alles bij de NMBS perfect verloopt.

07.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik zou zeggen dat de pot de ketel verwijt want ik heb de indruk dat de staatssecretaris niet goed geluisterd heeft naar mijn repliek. Ik heb niet beweerd, mijnheer de staatssecretaris, dat er niet geïnvesteerd wordt in opleiding. Integendeel, ik heb gezegd dat ik u geloofde. Alleen heb ik de resultaten in twijfel getrokken. Die resultaten meet ik af aan wat ik verneem van Test-Aankoop.

Ten tweede wil ik u graag geloven wanneer u zegt dat men bij de NMBS kennis heeft genomen van wat Test-Aankoop vertelt en dat men dit aan het onderzoeken is. Neemt u het mij echter niet kwalijk, maar dat rapport van Test-Aankoop is al een maand oud. Het legt terecht of ten onrechte – zelfs dat wil ik in het midden laten – de vinger op een paar tere plekken. Na een maand had men echter bij de NMBS al kunnen weten of het verhaal van Test-Aankoop klopt. Als dat het geval was, had men al kunnen beslissen welke maatregelen men zou treffen.

Nogmaals, een reiziger is een consument. Een consument is een burger van dit land – meestal toch bij de NMBS – en die heeft recht op het laagste tarief dat aangeboden wordt. Ik denk dat men niet van die reiziger mag verwachten dat hij de ingewikkelde tariefconstructie die op dit ogenblik bij de NMBS bestaat, volledig onder de knie heeft. Daarover moet hij geïnformeerd worden in de stations.

Dat lijkt mij het minimum minimorum dat men mag verwachten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de blokkade in het station Brussel-Zuid door ABVV-vakbondsafgevaardigden" (nr. 242)

08 Question de 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 "le blocage des voies à la gare de Bruxelles-Midi par des délégués syndicaux de la FGTB" (n° 242)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, nog niet zo lang geleden, op vrijdag 26 oktober, organiseerde de socialistische vakbond – die vakbond alleen – een staking bij de spoorwegen.

Die staking had niets te maken met wat ik "sociale eisen" zou durven noemen, maar alles met de politiek, want ze sloeg op de onderhandelingen die op dat ogenblik gevoerd werden in de schoot van de coalitie die nu al zo lang in de maak is. In die onderhandelingen werd er onder meer over gesproken om bij een staking van de spoorwegen te zorgen voor een minimale service voor de reizigers, als ik dat zo mag noemen. Dat viel niet in de smaak van de socialistische vakbond, die – dat is niet moeilijk, want dat zien we nu ook in Frankrijk gebeuren – het land lamlegde door een staking uit te roepen op die vrijdag.

07.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Le rapport de Test-Achats date déjà d'il y a un mois. Des mesures auraient déjà pu être prises. Le passager de la SNCB a droit au tarif le plus avantageux. La structure tarifaire est très complexe et la SNCB doit mieux informer ses clients à ce sujet.

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Lors de la grève dans les chemins de fer, le 26 octobre 2007, une série de militants de la FGTB ont occupé les voies à Bruxelles-Midi. Cette situation est dangereuse non seulement pour les intéressés mais aussi pour les voyageurs. La loi interdit, en effet, de circuler sur les voies et elle est applicable à tous sans exception.

Quelles mesures ont été prises à l'égard des militants en question?

Blijkbaar was men niet tevreden over het enthousiasme van het personeel van de NMBS voor die staking. Op een zeker ogenblik ging in Brussel-Zuid een aantal mensen van de vakbond doodgewoon op de sporen staan om de treinen te blokkeren.

Welnu, mijnheer de staatssecretaris, het stakingsrecht is mij heilig – wanneer het over sociale eisen gaat, tenminste – en ik heb er niets tegen dat vakbondsmensen actie voeren als zij vinden dat zij moeten staken – nogmaals - wanneer het om sociale eisen gaat. Maar ook voor vakbondsmensen geldt de wet. De wet en alle voorschriften stellen dat er niemand op de sporen mag lopen. De reden voor dat verbod is nogal wies: het is gevaarlijk zowel voor de mensen die het nodig vinden om over de dwarsliggers te springen als voor de treinen en, meer in het bijzonder, voor de reizigers die van die treinen gebruikmaken.

Blijkbaar geldt die wet voor iedereen behalve voor de mensen van het ABVV, die zeer olijk en vrolijk de sporen in Brussel-Zuid een hele tijd hebben geblokkeerd.

Ik weet dat de NMBS achteraf heeft onderhandeld met die mensen. Ik wil u evenwel het volgende vragen.

Welke maatregelen zijn er getroffen ten overstaan van die actie? En in welke maatregelen werd voorzien om zoiets in de toekomst te vermijden? Want ik kan u verzekeren, mijnheer de staatssecretaris, op de sporen lopen is gevaarlijk. Dat is zeer gevaarlijk.

U lacht daarmee. Maar ik meen dat de reiziger in dit land recht heeft op een maximum aan veiligheid. Wanneer die veiligheid in het gedrang wordt gebracht door om het even wie, zij het door vakbondsmensen, mag men toch aan de overheid vragen maatregelen te treffen.

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik lachte niet hoor, mijnheer Van den Eynde, u moet zich geen zorgen maken.

De stationsleiding heeft getracht de actievoerders te overreden om de sporen te verlaten op dat ogenblik, wat 45 minuten later ook gebeurd is.

Voorbeelden uit het verleden waarbij de politiediensten wel werden opgeroepen om de sporen vrij te maken tonen trouwens aan dat ook de politie opteert voor een pragmatische oplossing, precies om escalatie te vermijden. Ik meen dat dit hier ook is gebeurd. Het valt te betwijfelen of een interventie van de politie de sporen vlugger zou hebben vrijgemaakt. Bovendien bestaat dan de kans op kat- en muisspelletjes en desgevallend een escalatie van gebeurtenissen, iets waar niemand om vraagt.

Het is evident dat het verboden is op de sporen te lopen die in dienst zijn. De actievoerders lopen dan ook enig risico. Maar het compleet verhinderen van een spoorbezetting is een onmogelijke zaak.

Voor de treinreizigers is er in ieder geval geen enkel risico. Vanaf het moment dat iemand op de sporen wordt gesignaleerd wordt ofwel het treinverkeer stilgelegd, ofwel wordt de procedure “voorzichtig rijden”

Comment évitera-t-on ce type de situation à l'avenir?

08.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les grévistes ont quitté les voies 45 minutes après que la direction de la gare le leur a demandé. De précédents exemples de recours à la police pour libérer les voies montrent par ailleurs que cette dernière opte également pour une solution pragmatique dans le but d'éviter l'escalade. Il n'est dès lors pas certain qu'elle aurait libéré plus rapidement les voies.

Il est évidemment interdit de se rendre à pied sur des voies en service. Si les militants courent des risques, les voyageurs sont quant à eux en sécurité. Lorsqu'une personne est signalée sur les voies, le trafic ferroviaire est suspendu ou l'on applique la procédure de conduite prudente.

toegepast zodat er de facto nooit een probleem zou mogen rijzen.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord maar ik deel uw optimisme niet, wat de risico's voor de reizigers betreft. Ik neem aan dat men op zo'n ogenblik een aantal maatregelen treft om voorzichtig te rijden zoals u het terecht hebt verwoord. Een verandering van ritme op het spoor, zeker op een druk gebruikt spoor zoals dat bij ons het geval is, houdt echter sowieso altijd risico's in. Bijgevolg meen ik dat het passend, billijk en rechtvaardig is om erop aan te dringen, ook bij de mensen van de vakbonden die ervoor verantwoordelijk waren om een dergelijke actie in het vervolg achterwege te laten.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Je ne partage pas votre optimisme. Il y a toujours des risques. Il serait souhaitable que les syndicats ne mènent plus jamais de telles actions.

Wat het optreden van de politie betreft, u hebt mij niet horen pleiten voor een zware repressieactie. Ik neem graag van u aan dat de politie een pragmatische oplossing probeert te vinden op zo'n ogenblik. Ik wil u volgen in die redenering maar ik dring erop aan dat er zeer ernstige afspraken gemaakt worden om zo iets in de toekomst te vermijden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Peeters aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe NMBS-dienstregeling op de lijn Turnhout-Brussel" (nr. 297)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "klachten over het treinaanbod in de Kempen" (nr. 314)
- de heer Servais Verherstraeten aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de problemen voor de Kempen, voortvloeiend uit de nieuwe dienstregeling van de NMBS vanaf december" (nr. 365)

09 Questions jointes de

- M. Jan Peeters 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 pour la ligne Turnhout-Bruxelles" (n° 297)
- 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 "les plaintes relatives à l'offre ferroviaire en Campine" (n° 314)
- M. Servais Verherstraeten au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes qui résultent en Campine du nouvel horaire de la SNCB applicable à partir du mois de décembre" (n° 365)

09.01 Jan Peeters (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, enkele weken geleden werd hier in deze commissie door collega's reeds een aantal vragen gesteld omtrent de invoering van de nieuwe dienstregeling van de spoorwegen op 1 december en de impact daarvan, vooral op de lijn Turnhout-Brussel en de daarop aansluitende lijnen. Het gaat eigenlijk over de impact van die regeling op het treinaanbod naar Brussel vanuit de Zuiderkempen en de regio Lier-Heist-op-den-Berg.

Vele collega's hebben toen, met de nieuwe treintabel in de hand, aangetoond dat dit in de praktijk een achteruitgang betekent voor vele pendelaars uit die regio van en naar Brussel. Het praktische gevolg van die regeling is dat het aanbod beperkt wordt tot één bruikbare spitsuurtrein, namelijk de trein die om 7.03 uur in Turnhout vertrekt naar Brussel. 's Avonds ontstaat hetzelfde probleem in omgekeerde

09.01 Jan Peeters (sp.a-spirit): Le nouvel horaire applicable à partir du 1^{er} décembre 2007 signifiera pour de nombreux voyageurs de la Campine une détérioration de l'offre ferroviaire. Durant l'heure de pointe du matin et du soir, il ne subsistera qu'un seul train correspondant aux besoins des voyageurs en provenance de Turnhout à destination de Bruxelles.

Au cours de la réunion de commission d'il y a quelques

richting.

U hebt toen een technische verklaring gegeven waarom het voor de spoorwegen moeilijk is om van die regeling af te wijken en u hebt kunnen aantonen dat voor die regio weliswaar het aanbod verslechtert, maar dat dit te maken heeft met het verbeteren van het treinaanbod richting Antwerpen voor de mensen uit de Ooster- en Noorderkempen. Wij ontkennen dat ook niet. Het probleem blijft echter hetzelfde.

U hebt toen ook aangekondigd dat er een overleg zou komen met het actiecomité Turnhout-Manage dat de voorbij jaren reeds herhaaldelijk de slechte treinverbinding op die lijn heeft aangeklaagd. Dat gesprek heeft plaatsgevonden, maar was vrij teleurstellend.

Er zijn ook zeer vele individuele reizigers die het advies hebben gevolgd dat u gegeven hebt tijdens de vorige commissievergadering. U hebt toen gezegd dat men zich met die zaken moet wenden tot de spoorwegen zelf. Dat hebben vele mensen gedaan.

Ik heb een paar antwoorden bij. Dat is nog teleurstellender. De spoorwegen antwoorden het volgende. "De nieuwe dienstregeling biedt geen pasklaar antwoord voor alle vragen van individuele klanten, maar wij kunnen niet op alle individuele vervoerswensen ingaan een kunnen geen treindienst op maat uitbouwen." Dat is een zeer bedroevend antwoord van de klantendienst van de spoorwegen, mijnheer de staatssecretaris.

Ik heb een aantal concrete vragen na een paar weken discussie.

Erkennen de spoorwegen en uzelf onze analyse dat in die regio van de Kempen en in de regio Lier-Heist-op-den-Berg het treinaanbod effectief verslechtert?

Zijn er nog mogelijkheden dat u initiatief neemt om de spoorwegen er toch toe te bewegen om deze nieuwe dienstregeling te herbekijken in het licht van deze conclusies en om een aantal maatregelen voor te stellen of te vragen aan de spoorwegen om die dienstregeling te herbekijken of ten minste zeer snel te evalueren en bij te sturen?

Het gaat dan met name over de frequentie van de spitsuurtreinen, maar ook over de capaciteit. Op de website van de spoorwegen waarschuwen zij, waar zij de nieuwe treinregeling aankondigen, nu reeds de reizigers uit de regio Turnhout-Herentals-Lier voor het vermoedelijke gebrek aan plaats op de nieuwe spitsuurtrein.

De NMBS houdt er zelf al rekening mee dat niet alleen het aanbod verslechtert, maar dat ook degenen die de trein nemen niet kunnen gaan zitten en moeten blijven rechtstaan. Kunt u ook maatregelen aan de NMBS suggereren of voorstellen omtrent de capaciteit van de nog resterende treinen? Bent u bereid om een initiatief te nemen om het aanbod van Brussel van en naar de Kempen te verbeteren?

Wij zijn daarin eigenlijk teleurgesteld omdat wij hebben vastgesteld dat de NMBS de voorbije jaren wel degelijk inspanningen heeft gedaan, en met resultaat, om de Kempen beter te ontsluiten. De meest recente ontduubeling van het spoor in het station Tienen, waardoor een rechtstreekse frequente verbinding van Turnhout naar

semaines, le secrétaire d'État nous a fourni une explication technique revenant à dire que cette liaison pâtit de l'amélioration de la liaison entre la Campine septentrionale et orientale, et Anvers. La concertation annoncée avec les usagers a été décevante. Après avoir soumis le problème à la SNCB, les voyageurs se sont vu signifier que l'on ne peut jamais répondre aux desiderata individuels d'une commune ou d'une région déterminée et qu'il se trouve qu'un horaire à la carte n'est pas possible.

La SNCB nie-t-elle qu'après l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre, la liaison Turnhout-Bruxelles sera encore plus mauvaise qu'auparavant? La SNCB est-elle disposée à adapter ce nouvel horaire ou, du moins, à prévoir des voitures supplémentaires? N'est-il pas consternant que sur son site web, la SNCB avertisse déjà ses clients que les trains des heures de pointe en provenance de Turnhout manqueront de places assises?

Il est indéniable que ces dernières années, les liaisons ferroviaires en provenance et à destination de la Campine se sont globalement améliorées, amélioration que les Campinois apprécient manifestement puisque le nombre de passagers est en constante augmentation. Aussi est-il à espérer que le secrétaire d'État puisse apporter une solution aux inévitables difficultés qu'engendrera la nouvelle liaison Turnhout-Bruxelles.

Antwerpen mogelijk is, is een goede ontwikkeling. Er zijn dus wel degelijk inspanningen gedaan die wij ook appreciëren en die ook reizigers naar de Kempen hebben aangetrokken. De Kempense stations behoren tot de snelst groeiende stations voor pendelverkeer in de Vlaamse regio. Wat u de laatste jaren hebt gedaan, heeft dus resultaat gehad. Deze situatie ontgoochelt ons echter. Wij zouden zeer graag zien dat u hier een initiatief neemt om de situatie om te keren.

09.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds 2006 voeren reizigers met wisselend succes actie om de problemen op de enige rechtstreekse verbinding vanuit de Kempen aan te klagen. De nieuwe uurregeling die binnenkort in voege treedt, zal deze problematiek zeker niet verbeteren. De verbinding Turnhout-Brussel voldoet zeker niet aan de kwaliteit die de NMBS voor haar lijnen voor ogen heeft. De problemen zijn gekend. Elke dag heeft de trein vertraging. Er zijn veel te weinig zitplaatsen. Er is slechts één trein per uur. Er zijn ook heel wat klachten over de informatie aan de reizigers.

De NMBS heeft zich tot doel gesteld dat elke reizigers een zitplaats zou hebben. Vanaf Lier zit de trein naar Brussel echter altijd vol. Niet alle Lierenaars kunnen zitten en degenen die in Mechelen opstappen, moeten zeker rechtstaan. Hetzelfde doet zich ook voor in omgekeerde richting, richting Turnhout. Als men in Brussel-Noord opstapt, moet men bijna met grote zekerheid tijdens de hele rit rechtstaan.

Als wij iets willen doen aan de vele mobiliteitsproblemen in ons land, zeker ook in die regio, zullen wij werk moeten maken van een meer doorgedreven treinaanbod.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover enkele vragen. Op basis van welke studie is de beslissing om de uurregeling te veranderen genomen? Hoe vaak haalt de trein tijdig de bestemming Brussel-Noord? Zijn er structurele problemen voor de vele vertragingen op deze lijn? Welke maatregelen hebt u genomen om deze op te lossen?

Waarom is de capaciteit van de treinwagons niet beter in overeenstemming gebracht met het aantal reizigers? Welke maatregelen werden genomen om meer rijdend materieel op deze lijn te brengen? Vindt u het normaal dat de mensen in die treinen telkens opnieuw moeten rechtstaan? Rijst er geen probleem in de bediening van deze lijn doordat er slechts één rechtstreekse verbinding per uur is tussen Herentals, Lier, Turnhout en Brussel? Waarom werd deze beslissing genomen? Werd reeds nagegaan of dit kan worden veranderd? Ik heb tot slot nog een retorische vraag. Welke alternatieven hebben de pendelaars uit de Kempen om op hun werk in Brussel te geraken?

09.03 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik neem aan dat het antwoord op die retorische vraag niet de helikopter van Flahaut zal zijn.

Zoals de collega's reeds hebben gezegd, mag het ook niet allemaal

09.02 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!): Le problème posé par l'insuffisance de la liaison ferroviaire directe entre la Campine et Bruxelles ne date pas d'hier et le nouvel horaire ne résout rien, bien au contraire. Les trains qui circulent sur cette liaison ont des retards presque quotidiennement, ils offrent aux voyageurs trop peu de places assises, ils n'assurent une liaison que toutes les heures et les passagers sont informés insuffisamment en cas de retard. À partir de Lierre, de très nombreux voyageurs se rendant à Bruxelles doivent se tenir debout et il en va de même pour celles et ceux qui embarquent à Bruxelles-Nord pour se rendre à Turnhout. C'est inadmissible car ces voyageurs ont acheté comme les autres un titre de transport onéreux !

Pourquoi modifiera-t-on prochainement les horaires? Quel est le pourcentage de ponctualité du train en provenance de Turnhout à Bruxelles? Pourquoi les retards sont-ils si nombreux sur cette ligne? Quelle sera la capacité déployée en termes de voitures? Pourquoi n'existe-t-il qu'une liaison directe entre Turnhout, Herentals, Lierre et Bruxelles? Le nombre de liaisons directes pourrait-il encore être augmenté? De quelles autres solutions les Campinois disposent-ils pour rejoindre Bruxelles à temps?

09.03 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): En conséquence du nouvel horaire, un seul train utilisable permettra encore d'assurer dans les temps le

slecht nieuws zijn. De verbindingen vanuit de Kempen naar Antwerpen zullen fors verbeteren vanaf begin december, wat ons gelukkig stemt. Dat is een jarenlange eis vanuit de Kempen die eindelijk een antwoord krijgt.

Ten tweede, ik ben het echter niet eens met de bewering dat dit de oorzaak zou zijn van de verslechtering van de uurregeling van Turnhout naar Brussel. De oorzaken liggen op de as Antwerpen-Mechelen-Brussel waar verschuivingen zijn gebeurd waarvan de Kempen de gevolgen moeten dragen.

Het werd reeds door de collega's aangehaald dat er 's ochtends heen en 's avonds terug slechts een bruikbare spitsuurtrein zal zijn. De ochtendtrein zal in Brussel aankomen om 08.17 uur. 07.17 uur is te vroeg en 09.17 uur is veel te laat. U hebt daar dus een trein, waarop er nu reeds capaciteitsproblemen zijn op een ogenblik dat er nog een gunstiger uurregeling is en de reizigers nog beschikken over twee treinen.

Mijn vraag is zeer dringend. Kan het bestaande aantal wagons, zes tot zeven in functie van de omstandigheden, nog vóór de nieuwe uurregeling in werking treedt worden uitgebreid tot negen, tien, elf of zelfs twaalf wagons? Dit moet zeker gebeuren voor deze trein waarvan men nu reeds weet dat het dé trein zal zijn die de pendelaars zullen moeten nemen als zij gebruik willen blijven maken van het treinaanbod.

Het is cynisch om te lezen dat, wanneer men op de website nagaat hoe men na 10 december vanaf een bepaald uur in Brussel kan geraken, er bij de verbinding die de NMBS aanbiedt reeds staat "mogelijk tekort aan beschikbare zitplaatsen".

Men wist het dus blijkbaar reeds vooraf. Toch heeft men er niets aan gedaan. Ik verzoek u dus het aantal wagons in de spitsuurtreinen, heen en terug, gevoelig te laten uitbreiden. In welke mate kan dat plaatsvinden vóór 10 december? Kunt u de dienstregeling op de lijn Turnhout-Brussel in gunstige zin laten aanpassen?

Niet alleen de dienstregeling is slecht, mijnheer de staatssecretaris, ook het aanbod vanuit de Kempen naar Brussel is te beperkt. Een trein per uur vanuit die regio tijdens de spitsuren is veel te weinig. De vraag naar een trein per halfuur tijdens de spitsuren lijkt mij niet onredelijk. Als wij met ons allen de mond vol hebben over mobiliteit en proberen mensen met de wagen weg te houden van de autosnelwegen, dan moeten er ook voldoende alternatieven zijn.

Ik heb de volgende vragen.

Kan de dienstregeling snel en in gunstige zin aangepast worden? Zo nee, waarom niet? Zijn er mogelijkheden om, naast de huidige, vrij snel in bijkomende spitsuurtreinen te voorzien naar Brussel?

09.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst en vooral zeggen dat ik tijdens de vorige bijeenkomst van de commissie – ik meen dat niemand dit zal betwisten of ontkennen – zeer uitgebreid heb geantwoord op de vragen over de infrastructuur, de dienstregeling vanaf 9 december en de reden waarom het kruisingsstation in Tielen speciaal was aangelegd. Ik heb gezegd dat

transport des navetteurs de la Campine vers leur lieu de travail à Bruxelles, à l'heure de pointe matinale. À présent déjà, de sérieux problèmes de capacité se posent, alors que le régime actuel et plus avantageux est encore en vigueur. Cela promet pour l'avenir. Il serait dès lors logique d'augmenter dès à présent le nombre de voitures sur cette liaison. La SNCB a d'ailleurs déjà indiqué que des problèmes se poseraient après l'entrée en vigueur du nouvel horaire. C'est tout de même inouï !

Une adaptation du nouvel horaire est-elle envisageable à court terme? La SNCB a plusieurs fois procédé à des aménagements dans le passé après qu'il s'était avéré que l'horaire posait problème. Il est crucial d'augmenter le nombre de trains aux heures de pointe, principalement.

09.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: À propos des aspects techniques de la liaison directe Turnhout-Bruxelles et des nouveaux horaires, j'ai répondu dans le détail lors de la précédente

de infrastructuurwerken klaar zouden zijn met het oog op de nieuwe dienstregeling en uitgelegd wat dat effectief tot gevolg zou hebben.

Deze vragen komen nu nog eens terug in deze commissie. Ik meen dat het niet verstandig is om de antwoorden nogmaals voor te lezen. Ik kan u wel zeggen dat, door onze intensieve contacten met de NMBS op dat vlak, de NMBS getoond heeft dat zij zich bewust is van de situatie en dat zij effectief het aantal rijtuigen voor de ochtendtrein bekeken heeft. Ik gebruik veeleer het woord rijtuigen in plaats van wagons, om de eenvoudige reden dat wagons veeleer voor goederen- en zelfs dierenvervoer worden gebruikt dan voor het vervoer van mensen.

De NMBS heeft mij vandaag verzekerd dat zij voor de ochtendtrein, die aankomt in Brussel-Noord om 08.12 uur, het aantal dubbeldeksrijtuigen M6 zal optrekken tot negen.

Dat werd mij vandaag in ieder geval bevestigd. Op basis van de huidige bezettingscijfers zou dat moeten volstaan – zo werd mij verzekerd – om het aantal reizigers of een groot deel van de reizigers van de vroegere trein alsook alle reizigers van de latere trein op te vangen.

De NMBS verzekerde mij bovendien dat er bij de start van een nieuwe dienstregeling, die dus, zoals u weet, vanaf 9 december 2007 in voege treedt, een stabilisatieperiode is. De stabilisatieperiode is de periode tijdens dewelke het niet duidelijk is welke trein druk en welke minder druk bezet is. Tijdens de eerste dagen verschuiven ook de reizigers nog en zoeken zij nog uit wat voor hun persoonlijke situatie de beste oplossing is. Na de stabilisatieperiode zal de NMBS in elk geval de noodzaak herbekijken en nagaan in hoeverre een bijkomende versterking van de trein met extrarijtuigen kan worden ingezet.

Op die manier valt hier toch bijkomend, positief nieuws te noteren. Het is uiteraard een eerste stap tot bijkomende acties, indien zij zich aandienen of opdringen.

Anderzijds, aan de nieuwe dienstregeling, die klaar is en binnenkort wordt aangekondigd en waarvan ik tijdens de vorige commissie de heel grote complexiteit aanduidde en aantoonde, is, zoals u weet, niet meteen veel te veranderen. In het verleden stelde de NMBS zich niettemin ook al voldoende soepel en flexibel op, toen bepaalde, kleinere aspecten van verbetering konden worden aangepast. Zij wachtte ook niet een jaar daarmee. In de weken of maanden na de nieuwe dienstregeling liet zij de aanpassingen in voege treden. Wat dat betreft, zal de NMBS ook de genoemde situatie op bedoelde lijn van heel nabij volgen.

Het is echter al een eerste stap naar betere service voor de reizigers voor wie u opkomt. De NMBS voorziet immers in negen dubbeldeksrijtuigen voor de trein die het meeste wordt gebruikt en die in feite bijzonder veel capaciteit zal kunnen opsloppen.

09.05 Jan Peeters (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is een pleister op een houten been. Het is goed dat men een pleister heeft wanneer men een wondje heeft, maar wij blijven wel gewond, in de Kempen.

réunion de la commission et je ne vais donc pas me répéter.

Il ressort de mes pourparlers avec la SNCB à propos de ce dossier que la SNCB est parfaitement consciente des problèmes présents et à venir sur cette ligne. Le nombre de voitures à impériale passera de six à neuf pour le train de pointe arrivant à Bruxelles à 8 h 12, ce qui devrait suffire à faire face au succès attendu pour cette liaison. À partir du 10 décembre, la SNCB prévoit une période de stabilisation. Ensuite, la situation sera évaluée et la nécessité d'augmenter davantage encore la capacité sur cette ligne sera examinée.

L'élaboration de nouveaux horaires est une tâche complexe et il n'est pas évident, dès lors, de les modifier encore par la suite. Aucun changement n'interviendra donc en première instance mais le passé a déjà montré que de petites modifications peuvent être apportées rapidement lorsqu'elles s'imposent clairement.

09.05 Jan Peeters (sp.a-spirit): Cette réponse constitue un emplâtre sur une jambe de bois. J'apprécie les efforts fournis par le

Ik apprecieer uw inzet om de spoorwegen ertoe te bewegen, ten minste van de enige resterende bruikbare spitsuurtrein die in Turnhout om 07.03 uur vertrekt, de capaciteit op te trekken door bijkomende dubbeldekse M6-rijtuigen in te zetten. Zo zullen de mensen die instappen in Herentals of Lier misschien nog plaats hebben op die trein. Dat is het minste wat men kan doen. Zij betalen daar immers voor. Zij betalen een abonnement. Het zou nogal kras zijn dat de afbouw van de dienstverlening zover zou gaan dat men zelfs geen plaats meer heeft op die enige trein.

Dat corrigeert u. Daar zijn wij blij om. Het fundamentele probleem blijft echter, zoals collega Verherstraeten heeft gezegd, dat er nu in de spits gewoon te weinig treinen rijden op de lijn Turnhout-Brussel. U hebt geen enkele opening bij de spoorwegen om dat te verhelpen. Dat betreurt ik. Wij zullen daarop dus blijven terugkomen, want dat is een fundamenteel gebrek.

09.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan mij bij de vorige spreker aansluiten. Ik meen dat het in ieder geval positief nieuws is dat die trein langer zal worden en dat de capaciteit opgetrokken zal worden van die ene trein. Het fundamentele probleem blijft natuurlijk bestaan. Daarmee ben ik het eens.

Is het echt niet mogelijk te voorzien in extra treinen tijdens de ochtendspits of 's avonds? Het wordt natuurlijk heel moeilijk. Ik krijg signalen van mensen ter plaatse die zeggen dat hun dagtaak eigenlijk een uur langer duurt. 's Morgens moeten zij een half uur vroeger vertrekken en 's avonds keren zij een half uur later terug. Voor vele mensen zal het een probleem worden hun job te blijven uitoefenen en te blijven pendelen naar Brussel. Ik dring erop aan dat men onderzoekt hoe men een extra trein kan inlassen om dat probleem aan te pakken.

09.07 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is goed dat die capaciteitsuitbreiding er alvast komt. Ik vrees alleen dat dit niet zal volstaan. Als men naar negen rijtuigen gaat, spreekt men over een treincapaciteit van nog geen 1.000 mensen, terwijl er in die streek alleen al 1.200 abonnementen naar Brussel zijn genoteerd.

Kortom, ik vrees dat het niet genoeg zal zijn. Ik hoop dat niet alleen in overweging wordt genomen een nieuwe dubbeldekstrein eraan te koppelen, maar dat, wanneer dat niet volstaat, ook in overweging wordt genomen de uurregeling – hoe complex die ook is, daarvoor wil ik wel begrip opbrengen – aan te passen waar dat noodzakelijk is.

Eigenlijk, mijnheer de staatssecretaris, wil ik u suggereren om de NMBS te laten onderzoeken of er tijdens de spitsuren 's morgens vanuit die streek niet opnieuw minstens twee treinen heen, en 's avonds twee treinen terug moeten komen. Dat is niet veel gevraagd. De ervaring leert dat wanneer er vanuit die streek iets gevraagd wordt aan de NMBS en de NMBS er een positief antwoord op geeft, dat meestal ook een succesformule blijkt te zijn en dat het dan de drukst bezette treinen zijn in de regio. Dat is evident, gezien de leemte die er in die regio is.

secrétaire d'État pour accroître la capacité à bord du train de l'heure de pointe de 7h03 ; cette capacité accrue permet aux abonnés de Herentals et de Lierre de disposer éventuellement d'une place à bord de ce train. Le démantèlement de la ligne ne peut pas être tel que les gens n'ont plus de place à bord de l'unique train. Trop peu de trains roulent actuellement aux heures de pointe sur la ligne Turnhout-Bruxelles. Je reviendrai sur ce problème car je déplore que la SNCB ne propose aucune solution.

09.06 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!): Je me réjouis que la capacité du seul train en service soit accrue mais le problème fondamental n'est effectivement pas résolu. Des trains supplémentaires doivent être mis en service aux heures de pointe de la matinée et de la soirée. Beaucoup d'usagers prolongent de fait leur journée de travail d'une heure. Il faudrait examiner la mise en service d'un train supplémentaire.

09.07 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): L'accroissement de la capacité à neuf rames est positif mais ne suffira pas. Cette capacité correspond en effet à un millier de personnes à peine alors que la région représente déjà 1.200 abonnements vers Bruxelles. J'espère que l'accrochage d'un nouveau train à impériale n'est pas la seule solution envisagée mais que les horaires seront également adaptés si nécessaire. La SNCB devrait examiner la possibilité de faire rouler au moins deux trains sur le trajet aller aux heures de pointe du matin et deux trains sur le trajet retour le soir. L'expérience a montré que lorsque la SNCB répond positivement aux demandes de cette région, les lignes deviennent un succès, ce

qui n'est d'ailleurs guère surprenant, compte tenu de la pénurie de trains dans cette région.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux livreurs de courrier à temps partiel" (n° 239)

10 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe deeltijdse postbestellers" (nr. 239)

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous demande tout d'abord de bien vouloir excuser mon retard mais, comme vous le savez sans doute, la ligne reliant Namur à Bruxelles est perturbée par une grève.

Un autre secteur a également connu des mouvements grève, à savoir La Poste, ce qui n'est d'ailleurs pas sans lien avec ma question.

Le 25 octobre, La Poste présentait aux syndicats son nouveau plan stratégique d'entreprise pour 2008-2013. Ainsi, pour que La Poste puisse faire face au nouveau contexte économique de libéralisation du secteur, elle a annoncé qu'elle engagerait des travailleurs de "tournée courte". Ce plan prévoit en fait la création d'un nouveau statut chez les postiers, statut qui existe déjà apparemment dans d'autres pays.

En raison des problèmes que peut causer la flexibilité en termes de pression sur les employés, pour plus de productivité en termes de droits sociaux (notamment syndicaux) et en termes de qualité de vie, cette flexibilité accrue demandée au personnel ainsi que le recours massif au temps partiel m'inquiètent au plus haut point.

Mon attention a été retenue par deux éléments-clef d'un service public: les travailleurs et les usagers. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai intitulé ma question "des demi-facteurs pour un demi-service public".

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me dire sous quel statut seront engagées les personnes effectuant une tournée courte?

Dans quelle mesure La Poste poussera-t-elle ses employés à travailler à temps partiel?

Pouvez-vous me garantir qu'il n'y aura aucun licenciement d'ici 2009? Le cas échéant, quelles sont les garanties pour l'avenir des travailleurs?

Estimez-vous que cette structuration du travail est de nature à favoriser un service public de qualité au vu:

- du rythme de travail et de la pression pour plus de productivité qui ne manquera pas d'affecter les travailleurs?
- de l'expérience de La Poste qui montre que la majorité des plaintes formulées par les usagers le sont à l'encontre du personnel

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het nieuwe strategische bedrijfsplan van De Post voorziet in de organisatie van kortere rondes en bij die gelegenheid zou bij het postpersoneel ook een nieuw statuut in het leven worden geroepen. Van het personeel wordt dus meer flexibiliteit gevraagd en er komen ook erg veel deeltijdse werknemers, en dat is een hoogst verontrustende evolutie. Met welk statuut zullen de personeelsleden die op die korte rondes zullen worden ingezet, in dienst worden genomen? In hoeverre zal De Post haar personeel onder druk zetten om deeltijds werk te aanvaarden? Kan u garanderen dat er vóór 2009 geen naakte ontslagen zullen vallen? Hoe kan zo'n hervorming bijdragen tot een deugdelijke openbare dienstverlening, als tegelijk de hoge werkdruk een zware belasting vormt voor de werknemers, het leeuwendeel van de klachten uitzendkrachten betreft en de toegankelijkheid van de postkantoren, als gevolg van de sluiting van een groot aantal postkantoren, sterk in het gedrang komt, vooral in landelijk gebied en in achterstandswijken.

intérimaire ayant, bien entendu, moins de liens et bénéficiant d'une moins grande formation que les autres travailleurs, comme l'expliquent d'ailleurs régulièrement les syndicats?

- de la fermeture de nombreux bureaux de poste, réduisant de facto l'accès d'un nombre toujours plus grand d'usagers à ce service public, notamment en milieu rural et dans des quartiers socio-économiquement défavorisés?

Je vous remercie pour votre réponse.

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, La Poste m'a indiqué que, suivant le plan d'entreprise, elle prévoit d'engager des travailleurs en vue d'effectuer des tournées courtes car elle doit faire face à la concurrence qui risque de travailler avec des indépendants, probablement des faux indépendants. Dans ce contexte, il est clair que La Poste doit trouver une réponse adéquate au problème de la concurrence.

Le plan d'entreprise a été présenté à la commission paritaire, comme cela est prévu légalement.

Par ailleurs, comme son nom l'indique, il ne s'agit que d'un plan d'entreprise qui doit encore être décliné avec des projets concrets, en concertation avec les partenaires sociaux. Il me semble par conséquent prématuré de répondre à la question relative au statut des personnes qui pourraient être engagées pour effectuer ces tournées courtes.

Vous posez également la question de savoir dans quelle mesure La Poste poussera ses employés à travailler à temps partiel. La Poste m'a indiqué qu'elle respectera toujours le volontariat dans le cadre du travail à temps partiel. La réponse à ce sujet est très claire.

Quant aux autres questions, La Poste a également apporté des confirmations. La mise à jour du plan d'entreprise 2008-2009 indique qu'il n'y aura pas de licenciement sec. Cet engagement est pris en fonction des hypothèses de base sur lesquelles le plan stratégique est fondé, en particulier l'instauration par le gouvernement d'un cadre régulateur équilibré. C'est précisément ce cadre que l'on attend pour le moment. La décision en incombera au nouveau gouvernement et non au gouvernement en charge des affaires courantes, évidemment. À cet égard, nous ne pouvons qu'attendre, vous comme moi, que le cadre soit défini.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, en date du 25 octobre, vous étiez toujours en fonction! Or, La Poste ne travaille pas sans concertation avec son secrétaire d'État. En la matière, mieux vaut prévenir que guérir. Je me réjouis d'entendre que des décisions ne sont pas encore prises.

De toute évidence, La Poste devra s'adapter à un contexte de concurrence que nous n'avons que partiellement choisi. Je crois que vous vous êtes abstenu lors de notre représentation au niveau de l'Europe, mais je pense que l'avenir de La Poste est de se démarquer par la qualité de son service, sa capacité d'innovation, son éthique de

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Volgens het bedrijfsplan van De Post zullen personeelsleden in dienst worden genomen voor de korte rondes, om het hoofd te bieden aan de concurrentie, die wellicht een beroep zal doen op schijnzelfstandigen. Het bedrijfsplan werd, overeenkomstig de wet, aan het paritair comité voorgelegd. Het plan moet nu nog zijn beslag krijgen en vertaald worden in concrete plannen, in overleg met de sociale partners. Het lijkt me dus voorbarig nu al te antwoorden op de vraag met betrekking tot het statuut van de mensen die zouden kunnen worden aangenomen om die korte rondes uit te voeren.

De Post heeft me laten weten dat ze nooit iemand zal verplichten deeltijds te werken. Volgens het bijgewerkte ondernemingsplan 2008-2009 zullen er geen naakte ontslagen vallen. De Post heeft zich daartoe verbonden uitgaande van de basishypothesen waarop het strategisch plan steunt, meer bepaald de invoering van een evenwichtig regelgevend kader door de regering. De nieuwe regering zal hierover moeten beslissen.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het verheugt me dat er nog geen beslissingen gevallen zijn. De Post zal moeten leren leven met concurrenten op de markt, een toestand waar we maar gedeeltelijk voor gekozen hebben. Om in de toekomst te kunnen overleven, zal De Post zich moeten onderscheiden door de kwaliteit van haar dienstverlening,

service public, la motivation de ses employés plutôt que d'appliquer les mêmes recettes de dumping social que le secteur privé.

Ces modifications doivent effectivement être encadrées par des lois et une réglementation protégeant les services publics. J'espère, même si je ne suis pas très optimiste à ce sujet, que l'on pourra, dans les prochains mois ou les prochaines années, aboutir à ce cadre de régulation, qui permet de protéger mieux le service public d'une concurrence non seulement déloyale, mais fort dommageable sur le plan social.

haar innovatievermogen, haar deontologie van openbare dienstverlener en de motivatie van haar personeel, en mag ze zich niet verlagen tot de formules van sociale dumping die ook door de privésector worden gehanteerd.

Die wijzigingen moeten in een efficiënt wettelijk en reglementair kader worden gegoten dat de openbare dienstverlening beter moet wapenen, niet alleen tegen oneerlijke concurrentie maar ook tegen een concurrentiestrijd met nefaste gevolgen op sociaal vlak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "wijzigingen aan de dienstregeling van de NMBS naar en van Beveren" (nr. 304)

11 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modification des horaires de la SNCB pour les liaisons avec Beveren" (n° 304)

11.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is nog een vraag over de wijzigingen aan de dienstregelingen van de NMBS, meer bepaald vermindert de dienstverlening naar en van Beveren gevoelig. Nochtans is de gemeente Beveren de vierde gemeente in Oost-Vlaanderen qua bevolkingsaantal.

Momenteel is er op weekdagen om 22.25 uur nog een late treinverbinding van Gent-Sint-Pieters naar Beveren. Na 9 december vertrekt de laatste trein van Gent-Sint-Pieters naar Beveren om 21.05 uur. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers heeft hierop reeds gereageerd en vraagt een bijsturing.

Eveneens vervalt vanaf 10 december op weekdagen de vlotte verbinding naar Brugge en Oostende. Nu dient men enkel in Sint-Niklaas over te stappen, maar vanaf 10 december zal men tweemaal moeten overstappen.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt zonet verwezen dat de nieuwe dienstregeling binnenkort wordt aangekondigd. Ondertussen kan via de internetpagina van de NMBS de dienstregeling reeds geraadpleegd worden, ook die vanaf 10 december. Ofwel is de dienstregeling die nu via het internet geraadpleegd kan worden niet correct, ofwel is er ondertussen voor een aantal zaken die ik zonet heb aangekaart al een bijsturing gedaan. Ik hoop dat u daarover duidelijkheid kunt brengen.

In ieder geval delen NMBS-personeelsleden me mee dat de dienstregeling voor de periode na 10 december die nu op het internet raadpleegbaar is nog niet correct is, maar dat daaraan binnenkort nog wijzigingen aangebracht kunnen worden. Graag had ik daarover enige toelichting gekregen.

11.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Le nombre de trains en direction et en provenance de Beveren va être considérablement réduit, bien que Beveren occupe la quatrième position sur la liste du nombre d'habitants des communes de Flandre orientale. Après le 9 décembre, le dernier train en direction de Beveren quittera la gare de Gand-Saint-Pierre à 21 h 05 au lieu de 22 h 25. Le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* a déjà demandé une adaptation. À partir du 10 décembre, la liaison rapide vers Bruges et Ostende sera également supprimée. Il y aura deux correspondances au lieu d'une. Nul n'ignore que les nouveaux horaires seront communiqués officiellement dans les prochains jours mais entre-temps les horaires peuvent déjà être consultés sur le site internet de la SNCB.

Ces informations sont-elles exactes ou des adaptations seront-elles encore effectuées?

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, zoals steeds bij de invoering van een nieuwe dienstregeling zijn er voor reizigers verbeteringen. Voor een aantal reizigers vergt een nieuwe dienstregeling een aanpassing van hun gewoontes.

Zoals ik in een eerder antwoord al aangaf, kan er onmogelijk een dienstregeling op maat van elke geïnteresseerde opgesteld worden.

Het klopt dat een treinreis vanuit Beveren naar Oostende op een weekday een overstap meer zal vragen. Maar we moeten toch wel serieus blijven. Vanuit Beveren zijn er per dag vier treinkaarthouders met bestemming Brugge en is er één reiziger met bestemming Zeebrugge. Per dag is er een gemiddelde verkoop van elf biljetten naar Oostende en drie naar Brugge. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen verkoop tijdens de week of tijdens het weekend. De reizigersstroom vanuit Beveren naar Oostende en/of Brugge is met andere woorden bijzonder beperkt. Dat is een eerste vaststelling.

Ten tweede, uw informatie over de avondtreinen vanuit Gent lijkt mij niet correct te zijn.

In de toekomst zal de laatste verbinding Gent-Beveren om 22.48 uur vertrekken, niet om 21 uur waarnaar u verwijst, zij het dat de reistijd langer wordt door de overstap in Sint-Niklaas van 24 minuten. Ook hier betreft het een zeer beperkt aantal reizigers. De huidige L-treinen met aankomst in Beveren om 20.15 uur, 21.15 uur en 22.15 uur en de ICG-trein met stop in Beveren om 23.05 uur, tellen respectievelijk gemiddeld negen, vier, drie en twee uitstappende reizigers in Beveren.

Voor de grootste groep van reizigers uit Beveren, namelijk met bestemming Gent en Antwerpen, zijn er wel verbeteringen. Zo krijgt Beveren tijdens de ochtendspits een bijkomende directe verbinding met Gent om 07.05 uur en 08.05 uur. Tijdens de avondspits is in een bijkomende stop voorzien vanuit Antwerpen om 16.48 uur en 17.48 uur, waardoor de mensen in Beveren niet in de kou komen te staan. Van en naar de kust is het omwille van de redenen die ik heb aangegeven wel iets moeilijker.

11.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Het is dan toch wel eigenaardig dat de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers kritiek heeft geleverd op de wijzigingen die zich zouden aankondigen voor de verbinding vanuit Gent-Sint-Pieters naar Beveren.

Ik heb ook vragen bij de manier waarop er momenteel over die dienstregeling wordt gecommuniceerd. Ik heb eerst aan de NMBS de vraag gesteld om die te krijgen. Het heeft een tijd geduurd voordat ik die kon raadplegen, maar ik denk dat er nog een aantal hiaten in zit. Ik stel mij de vraag wanneer de voorstelling zou gebeuren, want we zijn momenteel toch niet ver meer verwijderd van de datum van 10 december. Weet u wanneer de persconferentie waarop de nieuwe dienstregeling wordt aangekondigd, zou doorgaan?

11.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Een van de volgende tien dagen, dus voor het einde van de maand.

11.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'introduction de nouveaux horaires requiert toujours un changement d'habitudes de la part d'un certain nombre de voyageurs. Il y aura effectivement une correspondance supplémentaire sur la liaison Ostende-Beveren les jours ouvrables. On ne dénombre toutefois que quatre titulaires d'abonnements à destination de Bruges et un seul voyageur à destination de Zeebrugge par jour. On vend en moyenne onze billets à destination d'Ostende et trois à destination de Bruges par jour. Il s'agit par conséquent d'un flux de voyageurs très limité.

L'information concernant le train du soir au départ de Gand est incorrecte. La dernière liaison Gand-Beveren partira à 22 h 48. Le trajet sera allongé en raison du changement de train à Sint-Niklaas. Là encore, le nombre de passagers concernés est réduit.

Le groupe de voyageurs le plus nombreux au départ de Beveren à destination de Gand et d'Anvers bénéficiera d'améliorations. Il y aura une liaison directe supplémentaire entre Beveren et Gand à 7 h 05 et à 8 h 05. Au départ d'Anvers, il y aura un arrêt supplémentaire à Beveren à 16 h 48 et à 17 h 48.

11.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): On peut s'étonner des critiques du BTTB à l'égard des modifications. Je m'interroge aussi à propos de la communication qui a entouré les changements. Il subsiste des hiatus. A quand une nouvelle conférence de presse pour annoncer le nouvel horaire?

11.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Une telle conférence aura lieu avant la fin du mois.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het behoud van het postkantoor van Melsele" (nr. 307)
- mevrouw Barbara Pas aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Sint-Gillis-Dendermonde" (nr. 337)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 366)

12 Questions jointes de

- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le maintien du bureau de poste de Melsele" (n° 307)
- Mme Barbara Pas 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 de Saint-Gilles-lez-Termonde" (n° 337)
- 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 "la fermeture de bureaux de poste" (n° 366)

12.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een jaar geleden werd door De Post meegedeeld dat er dit jaar meer dan 220 postkantoren in Vlaanderen gesloten zouden worden. Het betrof zowel kleine, landelijke gemeenten, maar ook grotere deelgemeenten. Uiteraard zorgde deze vermindering van dienstverlening voor onbegrip bij de inwoners van de betrokken gemeenten en bij heel wat gemeentebesturen.

De aangekondigde sluiting van het postkantoor in Melsele, een deelgemeente van Beveren met meer dan tienduizend inwoners, zorgde voor de nodige verrassingen. Het betreffende postkantoor werd immers druk bezocht, althans voordat de dienstverlening van het postkantoor sinds enige tijd onnodig werd teruggeschoefd. Voordat vorig jaar werd meegedeeld dat het postkantoor zou sluiten, werden de openingsuren reeds verminderd en sinds een maand dienen inwoners van Melsele aangetekende brieven, wanneer deze niet kunnen aangeboden worden, af te halen op het postkantoor van Beveren.

Er werd meegedeeld dat zolang er geen PostPunt in de desbetreffende gemeente wordt gevonden, de dienstverlening van het huidige postkantoor behouden blijft, maar dat werd door een woordvoerder van De Post eind vorige week tegengesproken. Hij heeft immers meegedeeld dat ook zonder PostPunt het huidige postkantoor in Melsele nog vóór het einde van dit jaar zou verdwijnen. Vanuit de directie van De Post wordt meegedeeld dat het lijkt alsof de lokale middenstand in de deelgemeente Melsele een boycot doorvoert om toch maar geen PostPunt uit te baten. In Melsele werden na herhaaldelijke plaatselijke aanbestedingen inderdaad geen kandidaten gevonden om zo'n PostPunt uit te baten. Terecht wordt de bedenking gemaakt dat het verzorgen van een PostPunt in een gemeente met meer dan 10.000 inwoners, geen gemakkelijke opgave is en dat er beter teruggekomen wordt op de beslissing om het postkantoor te sluiten.

Deelt de staatssecretaris deze zienswijze? Is hij bereid om met

12.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): La fermeture annoncée du bureau de poste de Melsele, une commune fusionnée de Beveren, en a surpris plus d'un. La Poste s'était engagée à ne pas fermer de bureaux avant que soit intervenue une solution de remplacement sous la forme de Points Poste. À Melsele, toutefois, on n'a trouvé aucun candidat désireux d'exploiter un Point Poste dans son commerce. D'après un porte-parole de La Poste, le bureau de Melsele fermera ses portes dans tous les cas, qu'il y ait ou non un Point Poste.

Le secrétaire d'État interviendra-t-il pour que le bureau de poste de Melsele soit maintenu? Un Point Poste paraît insuffisant, en effet, pour garantir la prestation de services dans une commune fusionnée de plus de 10.000 habitants.

De Post te overleggen en aan te dringen op het behoud van het postkantoor in Melsele?

12.02 Barbara Pas (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, De Post heeft het voornemen om in Dendermonde, na de kantoren in de deelgemeenten Baasrode en Oudegem, nu ook het postkantoor in de Burgemeester Potiaulaan te Sint-Gillis-Dendermonde te sluiten. De aangekondigde sluiting van het postkantoor van de grootste deelgemeente van Dendermonde werd op verwondering onthaald. De inwoners van Sint-Gillis-Dendermonde begonnen al spontaan een petitie voor het behoud van het postkantoor.

Wij kanten ons tegen de afbouw van dienstverlening. We zouden het postkantoor in Sint-Gillis-Dendermonde dan ook liefst behouden zien. Het is uit den boze dat een deelgemeente van meer dan tienduizend inwoners zonder postkantoor zou vallen. Het verzorgen van een PostPunt in zulke grote deelgemeenten is, zoals collega Stevenheydens reeds aangaf, geen gemakkelijke opgave.

Ik heb hierover een aantal concrete vragen, mijnheer de staatssecretaris. Ik overloop ze even voor de volledigheid van het verslag.

Ten eerste, bent u bereid om terug te komen op de beslissing om het postkantoor in Sint-Gillis-Dendermonde te sluiten?

Ten tweede, wanneer is de sluiting van het postkantoor in Sint-Gillis-Dendermonde gepland?

Ten derde, indien het postkantoor in Sint-Gillis-Dendermonde toch sluit, moet ons inziens op zijn minst een centraal gelegen PostPunt met ruime openingsuren worden voorzien. Heeft De Post een concreet plan voor een PostPunt in Sint-Gillis-Dendermonde? Zo ja, blijft het huidig postkantoor open totdat het PostPunt een uitgebreide dienstverlening kan verzekeren? Waar zal dit PostPunt dan gelegen zijn? Zal dit in het centrum van Sint-Gillis-Dendermonde zijn? Als er geen PostPunt komt, waar moeten de vele inwoners van Sint-Gillis-Dendermonde dan naartoe als hun postkantoor verdwijnt?

Ten vierde, is in maatregelen voorzien opdat het postkantoor in het centrum van Dendermonde de extra drukte die wordt veroorzaakt door de sluiting van het postkantoor in Sint-Gillis-Dendermonde zal kunnen opvangen? Zo ja, in welke maatregelen werd voorzien? Zo neen, waarom niet?

12.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook een vraag over de PostPunten. De reorganisatie van De Post heeft geleid tot de sluiting van heel wat postkantoren. In de plaats daarvan zouden er PostPunten komen die geopend zouden worden voor of tegelijkertijd als de sluiting van de vroegere kantoren. Zo informeert althans De Post het als de sluiting van postkantoren wordt aangekondigd.

Er zijn aanwijzingen dat dit niet altijd het geval is. Meer zelfs, sommige kantoren zijn nog steeds niet door PostPunten vervangen, ook al is het kantoor in kwestie al lang gesloten. Ik kan een voorbeeld aanhalen van Merelbeke, waar intussen al 19 maanden een

12.02 Barbara Pas (Vlaams Belang): La fermeture annoncée du bureau de poste de Saint-Gilles-lez-Termonde, une commune fusionnée de Termonde comptant plus de 10.000 habitants, a suscité un vif mécontentement parmi la population.

Le secrétaire d'État est-il disposé à revenir sur cette décision? Quand la fermeture est-elle prévue? Si le bureau est malgré tout fermé, il faudra au moins le remplacer par un Point Poste occupant une situation centrale. La Poste a-t-elle un projet concret dans ce sens à Saint-Gilles-lez-Termonde? Quelles mesures ont été prises pour s'assurer que le bureau situé Oude Vest, à Termonde, pourra absorber le volume d'activité supplémentaire consécutif à la fermeture du bureau de Saint-Gilles?

12.03 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!): En dépit des promesses faites par La Poste, toutes les fermetures de bureaux de poste n'ont pas été compensées par l'ouverture d'un Point Poste dans les environs immédiats. Je puis citer l'exemple du bureau de poste du quartier Florawijk à Merelbeke, déjà fermé depuis 19 mois sans qu'aucun Point Poste n'ait vu le jour dans

postkantoor is gesloten in de wijk Flora en waar nog steeds geen PostPunt is geopend, hoewel dit van in het begin werd beloofd. Dat is echt niet te verantwoorden, te meer daar dit een dichtbevolkt gebied is.

Mijnheer de staatssecretaris, acht u de termijn redelijk en in overeenstemming met de oorspronkelijke doelstelling van De Post om geen kantoren te sluiten alvorens een PostPunt te openen? Welke maatregelen hebt u genomen om dergelijke voorvallen te vermijden? Is er in een timing voorzien voor de opening van een PostPunt in Merelbeke na 19 maanden? Wat is de reden dat de opening zo lang op zich laat wachten?

12.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in het verleden en ook voor de verkiezingen hebben wij bijzonder veel vragen gekregen rond de PostPunten. Ik heb toen ook steeds zeer uitgebreid aangeduid wat daarvan de beweegredenen waren. Ik heb toen, mijns inziens, omstandig aangeduid dat De Post dringend een aantal kostenbesparende maatregelen moest nemen om de concurrentie te kunnen tegengaan en om te kunnen zorgen dat de politiek, die nu wordt gehanteerd om zonder naakte ontslagen verdere herstructureringen door te voeren in het personeelsbestand, op die manier ook kon worden verlengd.

Gedurende jaren heeft De Post verlieslatende verkooppunten gesloten. Dat is niets nieuws. Dit is al zo'n 4 à 5 jaar het geval, of zelfs langer. Samen met mijn voorganger, de heer Vande Lanotte, heb ik dit sinds mijn aantreden in oktober 2005 gestopt door De Post te verplichten om het toenmalige aantal van zowat 1.300 verkooppunten te behouden, maar om het anders in te vullen door niet noodzakelijk 1.300 postkantoren te behouden maar door die geleidelijk voor de helft te vervangen door PostPunten.

Zoals u weet is een PostPunt een samenwerkingsverband met een private partner. Dit betekent concreet dat men in bepaalde supermarkten, banken, krantenwinkels of NMBS-stations, terecht kan voor postverrichtingen. Ongeveer 90% van de gevraagde diensten en verrichtingen in postkantoren worden ook aangeboden in de PostPunten. Bovendien heeft het PostPunt het voordeel dat het aantal openingsuren globaal met 20% toeneemt ten opzichte van het klassieke postkantoor. Met andere woorden, ik meen toch te mogen zeggen dat heel wat klanten er baat bij zullen hebben een aangetekende zending te kunnen verrichten in een supermarkt, die niet alleen op zaterdag open is maar ook 's avonds een stuk langer toegankelijk is.

Wat de specifieke vragen betreft, voor Melsele en Sint-Gillis Dendermonde kan ik u bevestigen dat er in de huidige situatie geen sluiting zal komen maar u zal bij mijn opvolger moeten informeren voor de toekomst.

Toen de eerste PostPunten werden opgericht in testfase, hebben wij in eerste instantie de eerste evaluatie afgewacht. Vanaf het ogenblik waarop die evaluatie bevredigend was – ik heb het nagekeken en dat

les environs.

Est-il raisonnable de fermer un bureau de poste avant d'ouvrir un Point Poste? Cette méthode correspond-elle aux objectifs premiers de La Poste?

Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il prises pour éviter ce problème?

Pourquoi l'ouverture d'un Point Poste dans le quartier Florawijk se fait-elle attendre depuis si longtemps? Va-t-on en ouvrir un très prochainement?

12.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: J'ai, précédemment déjà, répondu en détail à des questions sur les Points Poste. Je répète une fois de plus que La Poste doit prendre sans délai des mesures d'économie pour pouvoir affronter la concurrence. Elle a opté pour une restructuration sans licenciements secs. Par ailleurs, la fermeture de bureaux déficitaires ne constitue pas une nouveauté: cela fait plus de cinq ans que La Poste applique cette politique. Mon prédécesseur et moi-même avons contraint La Poste à maintenir 1.300 points de vente mais en en modifiant la structure. La moitié a dû être remplacée par des Points Poste.

Les Points Poste reposent sur une collaboration avec un partenaire privé, ce qui permet de continuer à offrir 90 % des services tout en maintenant des heures d'ouverture nettement plus larges, ce qui profite donc également au client.

En ce qui concerne Melsele et Sint-Gillis Dendermonde, aucune fermeture n'interviendra dans la situation actuelle. Les auteurs des questions devront interroger mon successeur en ce qui concerne l'avenir.

Il a été convenu avec La Poste qu'aucun bureau de poste ne fermerait en l'absence d'une alternative. À ma connaissance,

situeert zich ergens in april, mei of juni van 2006 – hebben wij van De Post gevraagd of geëist dat er geen postkantoor zou gesloten worden zonder dat er in de onmiddellijke nabijheid in een alternatief werd voorzien. Sindsdien heeft De Post zich daar zeer consciëntieus aan gehouden.

Het is bovendien zo dat De Post is opgelegd om over lokale situaties in eerste instantie met het gemeentebestuur te spreken. De Post zal trouwens binnenkort contact opnemen met het gemeentebestuur van Melsele om de situatie daar te bespreken. Het PostPunt zal dus operationeel worden alvorens het postkantoor zal gesloten worden. Dat geldt voor beide gemeenten.

Wat Merelbeke betreft, is het zo dat het postkantoor van Merelbeke Flora zeer verouderd was. Het was trouwens een onveilig gebouw. Het moest worden gesloten. Die sluiting heeft plaatsgevonden op 20 maart 2006. Zoals ik daarjuist al zei was het concept PostPunt toen in een testfase. Op dat ogenblik is dus nooit de link gelegd tussen de sluiting van een postkantoor en het openen van een PostPunt. De Post heeft zich echter wel geëngageerd om een PostPunt in de Florawijk te installeren zodra het concept op nationaal vlak zou uitgerold worden. Die belofte hebben ze mij gedaan. Ze hebben in juni 2006 effectief een partner geselecteerd. Door een overname van die geselecteerde partner met als gevolg juridische en contractuele kwesties die dienden te worden uitgeklaard, bleef een opening echter uit. Zoals u wellicht al weet zal er echter vanaf volgende week in de AD Delhaize in de Fraterstraat in Merelbeke een PostPunt worden geopend zodanig dat die situatie zal zijn opgelost.

Ik denk dat het belangrijk is om de nuance te maken dat er op het ogenblik waarop Flora noodgedwongen diende te sluiten nog geen link was met een volledig matuur PostPuntconcept. Sindsdien zijn er effectief heel wat inspanningen geleverd om in Merelbeke een PostPunt te openen.

12.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt verwezen naar de kostenbesparende maatregelen, maar er moet ook rekening gehouden worden met het feit dat een postkantoor het sociale weefsel van een gemeente bevordert, zeker wanneer er geen PostPunt wordt gevonden. Als men in een deelgemeente met meer dan 10.000 inwoners, waar men vandaag geen PostPunt vindt, toch het postkantoor zou sluiten, zoals de woordvoerder van De Post ook meedeelt, dan verplicht men de inwoners om naar een andere deelgemeente te gaan, meestal met de wagen, waar zij waarschijnlijk ook een aantal andere inkopen zullen doen.

Wat er ook kan gezegd worden over die kostenbesparende maatregelen, die andere invulling via een PostPunt zal voor een aantal kleinere gemeenten inderdaad een oplossing brengen, maar voor een aantal andere gemeenten waar er geen plaats voor een PostPunt wordt gevonden, wegens de redenen die ik geschetst heb, is dat geen oplossing.

U zegt dat er geen sluiting komt. Ik heb hier de verklaringen van de woordvoerder van De Post bij van vijf dagen geleden. Hij zegt duidelijk: "Ook zonder PostPunt verdwijnt het filiaal in Melsele. Wij hebben ons inderdaad geëngageerd om eerst een alternatief te

La Poste a scrupuleusement respecté cet engagement. En ce qui concerne les situations locales, La Poste communique d'ailleurs en premier lieu avec les administrations communales. La Poste prendra prochainement contact avec les administrations communales des communes concernées.

À Merelbeke, la situation est différente. Le bureau du quartier Flora devait de toute façon être fermé parce que le bâtiment était vétuste et peu sûr. À cet égard, on n'a pas songé à l'ouverture d'un Point Poste parce que ce concept se situait encore en phase de test à l'époque. La Poste s'est en revanche engagée à ouvrir un Point Poste à cet endroit dès que possible. Le dossier a toutefois pris du retard en conséquence du rachat du partenaire sélectionné. Je puis toutefois vous annoncer que le nouveau Point Poste de l'AD Delhaize dans la Fratersstraat s'ouvrira la semaine prochaine.

12.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Le secrétaire d'État a beau se référer à la nécessité de réaliser des économies, il ne faut pas oublier l'aspect social du problème. La fermeture du bureau de poste d'une commune oblige les clients à se rendre, souvent en voiture, dans le bureau d'une autre commune où ils effectueront également leurs courses.

Les propos du secrétaire d'État contredisent les déclarations d'un porte-parole de La Poste. Ce dernier a en effet affirmé que le bureau de poste de Melsele fermerait en tout état de cause. Qui dois-je croire?

regelen, maar dat is geen formele overeenkomst. Wij hebben al een jaar kandidaten gezocht en onze goede wil getoond." Volgens de directie van De Post gaat men nog met de gemeente contact opnemen om toch nog een PostPunt te vinden, maar in tegenstelling tot uw informatie gaat men het postkantoor, ook als er geen PostPunt wordt gevonden, dit jaar nog sluiten.

Wie moet ik dan geloven, de woordvoerder van De Post of de staatssecretaris?

12.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, ik neem aan dat dit een retorische vraag is.

12.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je suppose qu'il s'agit d'une question rhétorique?

12.07 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Nee, u zegt zeer duidelijk dat dit postkantoor zal openblijven tot er een PostPunt is. De woordvoerder van De Post heeft vijf dagen geleden gezegd dat eind dit jaar het postkantoor dichtgaat, ook al wordt er geen plaats voor een PostPunt gevonden.

12.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik blijf uiteraard bij mijn verklaring.

12.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Je m'en tiens à mes déclarations.

12.09 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de vorige spreker en ik hoop dat de belofte zal gehouden worden dat er geen sluiting van het postkantoor zal plaatsvinden vooraleer men echt een PostPunt met volledige dienstverlening kan verzekeren. Het is inderdaad niet meer dan logisch dat de dienstverlening niet wordt afgebouwd.

12.09 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Je me joins au précédent orateur pour souhaiter le respect des promesses. Il convient d'ouvrir un Point Poste avant d'envisager toute fermeture.

In verband met de kostenbesparende maatregelen, waar u naar verwees, zou ik u nog willen meegeven dat De Post op heel wat andere zaken kan bezuinigen zonder dat de eindgebruiker in de klappen deelt. Zo zou bijvoorbeeld de communautaire scheef trekking bij de postsorteercentra kunnen aangepakt worden.

Il est également possible de réaliser des économies sans pénaliser le consommateur final. Pensons à cet égard à la distorsion communautaire au niveau des centres de tri postal.

12.10 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, ik kijk uit naar de opening van het PostPunt, volgende week. Ik zal nagaan of dit allemaal feilloos verloopt.

12.10 **Stefaan Van Hecke** (Écolo-Groen!): J'aspire à l'ouverture du Point Poste. Dix-neuf mois d'absence des services de La Poste constituent une période très longue. J'espère que ce type de problème ne se reproduira plus.

Natuurlijk werd het vlug gesloten - om daarop verder in te gaan - maar negentien maanden om vervanging te vinden is toch wel wat lang, ook al zijn er problemen met een overname. Negentien maanden waarin een dichtbevolkt gebied eigenlijk geen basisdienstverlening krijgt van De Post, dat is natuurlijk zeer lang.

Ik hoop dat dit zich in de toekomst niet meer zal voordoen, in geen enkele gemeente, want zo iets wekt heel veel ongenoegen bij de bevolking.

En définitive, la fermeture de bureaux déficitaires n'était qu'une conséquence logique de la suppression progressive des services dans ces bureaux. J'espère que le niveau des services proposés suivra à nouveau une courbe ascendante.

U sprak over indertijd verlieslatende kantoren en u zei dat dit de reden was voor de genomen beslissingen. Wij hebben de voorbije jaren echter ook – ik beweer niet dat dit onder uw bewind gebeurd is, het dateert misschien al van de periode ervoor – een sluipende afbouw van de dienstverlening in bepaalde kantoren vastgesteld. De dienstverlening werd dan geconcentreerd in het hoofdkantoor. In

bepaalde kantoren kon men op zaterdagmorgen niet meer terecht. Men kon er ook niet meer terecht voor bepaalde diensten. Natuurlijk komen er zo op den duur minder klanten, minder verrichtingen, enzovoort. Op een bepaald ogenblik stelt men dan vast dat het postkantoor niet meer zoveel gebruikt wordt en dat het verlieslatend is. Op die manier werd gedurende jaren een sluipende afbouw doorgevoerd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men op een bepaald ogenblik zegt dat men bepaalde kantoren maar beter kan sluiten wegens een gebrek aan klanten en dienstverlening.

Deze evolutie, die wij de voorbije jaren hebben vastgesteld, betreuren wij. Hopelijk zal de komst van de PostPunten ervoor zorgen dat de dienstverlening weer op peil wordt gebracht. Ik zal het de komende jaren van nabij blijven opvolgen.

12.11 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...)

12.11 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il en va déjà ainsi actuellement.

Le président: Puis-je faire une communication à ce propos auprès de la commission et de nos collègues?

Au cours de la législature précédente, les questions relatives à la fermeture de nombreux bureaux de La Poste étaient récurrentes et occupaient une part importante de nos travaux en commission. Au cours d'une discussion, le secrétaire d'État avait formalisé, dans une réponse extrêmement fouillée, les principes généraux qui découlaient du contrat de gestion. Il avait expliqué la stratégie suivie et les endroits où atterrir pour ce qui concerne La Poste.

De voorzitter: Tijdens de vorige zittingsperiode werden er bijzonder veel vragen gesteld over de sluiting van postkantoren. De staatssecretaris gaf toen een uiteenzetting over de algemene beginselen die in het beheerscontract vermeld staan. De heer Thys zal de beleidsvisie van De Post hierop binnenkort in onze commissie komen toelichten.

Nous aurons prochainement l'occasion de rencontrer M. Thijs dans le cadre d'un échange de vues. Nous pourrions alors évoquer tout cela. Il disposera du temps nécessaire pour expliquer la stratégie suivie par La Poste et les dispositions prises entre les premières fermetures de bureaux et les actions menées ultérieurement.

Sans que mon propos ne corresponde à cautionner la politique suivie auparavant ou encore actuellement, je tenais à rappeler ce que nous avons convenu au sein de notre commission.

C'est en avril 2006 que le secrétaire d'État avait, de manière globale, répondu à cette question. Il reste entendu que la stratégie suivie par La Poste, point par point, commune par commune, découle des principes généraux adoptés à l'époque et nous avons alors rassemblé les réponses en un seul bloc.

Si je me permets de faire cette remarque, c'est que les parlementaires qui interrogent le secrétaire d'État sont nouveaux dans notre commission. Je prends M. Lavaux à témoin qui, tout comme moi, a eu l'occasion de poser plusieurs questions à ce propos.

12.12 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, comme il existe 589 communes, je pourrais répondre 589 fois la même chose.

Le président: Multiplié par le nombre de bureaux fermés puisque certaines communes disposent de plusieurs bureaux. Mais c'est le même principe.

Vous aurez donc l'occasion d'en savoir plus.

Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes le bienvenu à cet échange de vues que nous aurons le 28.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la dalle de la gare de Namur" (n° 315)

13 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de dekplaat van het station van Namen" (nr. 315)

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne l'avenir de la dalle de la gare de Namur et la manière dont seront prises en compte les recommandations du collège échevinal de cette belle ville.

Un des dossiers centraux pour l'avenir du développement urbanistique de la ville de Namur est fortement lié à la politique et aux options de la SNCB par rapport à l'exploitation future de la surface de la nouvelle dalle de la gare de Namur.

Selon mes informations, des contacts ont eu lieu entre le collège communal de la ville de Namur et des représentants de la SNCB au cours desquels le premier a exprimé ses desiderata quant aux projets qui pourraient être développés sur cette surface très proche du centre de la ville, dans une perspective de développement durable et harmonieux. Le point de vue des autorités namuroises est à ce titre, notamment, qu'un élargissement de cette dalle, tel qu'imaginé par d'aucuns, risquerait de mettre à mal le tissu commercial namurois et serait dès lors une mauvaise chose. Au contraire, les autorités namuroises privilégient une mixité de fonctions avec des bureaux et des petits commerces.

Certains échos font néanmoins état du fait que la SNCB ne prendrait pas en compte ces recommandations pour des raisons de forme et que celle-ci aurait déjà lancé un appel d'offres ignorant les attentes des autorités namuroises. J'ai notamment lu cela dans la presse locale lors de l'interview d'un ancien responsable syndical qui, aujourd'hui, est engagé politiquement. Il convient – me semble-t-il – d'établir objectivement ce qu'il en est. C'est l'objet de ma question.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces contacts entre la SNCB et la ville de Namur? Entre-t-il dans les intentions de la SNCB de prendre en compte les recommandations de la ville de Namur quant à l'avenir de cette dalle, notamment sa non-extension et l'équilibre des activités qui y seront proposées? Si non, pourquoi? Pouvez-vous nous présenter les lignes de force des intentions de la SNCB quant à l'avenir de la dalle de la gare de Namur? Le cahier des charges a-t-il déjà été lancé? Si oui, à quelle date et avec quel délai de réponse? Si non, quand le sera-t-il et avec quel délai de réponse?

13.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, Monsieur Gilkinet, des contacts ont effectivement eu lieu entre la SNCB Holding et la ville de Namur.

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Naar verluidt houdt de NMBS geen rekening met de verzuchtingen van de stad Namen, die van mening is dat een uitbreiding van de overkapping nadelig zou zijn voor de lokale middenstand. Klopt dat? Wat is de NMBS van plan? Werd het bestek reeds bekendgemaakt? Binnen welke termijn moet er gereageerd worden?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De stad Namen en de NMBS-Holding hebben samen aan tafel gezeten. De NMBS verzekert

La SNCB Holding m'assure qu'elle a repris bon nombre de recommandations de la ville tout en préservant l'avenir et le principe de gestionnaire avisé de son patrimoine.

Un dossier reprenant le cahier des charges – j'ai quelques lignes de ce cahier pour vous en donner la preuve – et les plans généraux du site ont été envoyés le 8 octobre dernier aux promoteurs présélectionnés dans le cadre du processus de valorisation de la dalle de la gare de Namur. Ils doivent déposer des propositions pour le 25 février 2008.

Les quelques exemples de contraintes reprises dans le cahier des charges prouvent à suffisance la volonté de la SNCB Holding de répondre aux inquiétudes légitimes des autorités locales. J'ai également quelques lignes à votre disposition. Il serait trop long de les lire mais je peux vous les communiquer.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette nouvelle qui est potentiellement bonne puisque vous parlez de "bon nombre de recommandations de la ville".

Moi-même et le collège échevinal ne pourrions juger que sur pièce.

J'ose espérer que le cahier des charges lui a également été transmis pour information. Sinon, je crois que ce serait une bonne chose. En effet, j'estime que la SNCB doit réaliser ses investissements immobiliers intelligemment et en concertation avec les autorités locales, en l'occurrence les nouvelles autorités de la ville de Namur qui présente des options urbanistiques très précises. Celles-ci peuvent être discutables mais, en l'occurrence, elles existent et méritent d'être respectées par la SNCB. M. Damilo, ancien syndicaliste, déclarait récemment que ce n'était pas le cas car la bonne forme n'avait pas été utilisée en respectant les prescriptions urbanistiques.

Vous m'avez rassuré en démentant ces propos, ce qui me réjouit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les obligations déontologiques des personnes en contact avec le public dans les Points Poste et le respect de la confidentialité des démarches" (n° 316)

14 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de deontologische verplichtingen van de personen die in de PostPunten instaan voor het contact met de klanten en de vrijwaring van het vertrouwelijk karakter van de operaties" (nr. 316)

14.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, un citoyen me rapporte qu'il s'est trouvé en difficulté lors du retrait d'un recommandé pour factures impayées dans une grande surface, eu égard au fait que tous les autres clients à proximité de la caisse ont eu connaissance de la raison de sa démarche. L'aménagement des lieux – une caisse du magasin – n'était nullement propice à la confidentialité. Par ailleurs, le comportement de la caissière n'était nullement empreint de la discrétion qu'on est en droit d'attendre d'une

me dat ze een groot aantal van de aanbevelingen van het gemeentebestuur overgenomen heeft. Het dossier dat bij het bestek zat en de algemene plannen van de site werden op 8 oktober naar de aannemer in kwestie verstuurd. Die moet nu een voorstel indienen tegen 25 februari aanstaande.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Dat is goed nieuws. Het college van burgemeester en schepenen zal op basis van bewijsstukken een oordeel vellen. Ik neem aan dat het bestek aan het college werd overgezonden.

14.01 David Lavaux (cdH): Een rechtzoekende raakte in nauwe schoentjes toen hij een aangetekend schrijven wou afhalen in een grootwarenhuis. Zowel de winkelinrichting als de houding van de winkelbediende leidden ertoe dat hij niet op de

personne faisant fonction d'agent des postes.

Je souhaiterais connaître les mesures prises pour préserver la confidentialité des démarches opérées auprès des Points Poste. Ne serait-il pas indispensable d'aménager les conditions dans lesquelles les clients sont reçus – guichet avec file en retrait – afin de préserver la confidentialité des propos échangés entre le préposé et le client? Ne serait-il pas opportun d'édicter un code de déontologie à l'attention des personnes en contact avec la clientèle et d'informer les clients du fait qu'ils seront traités dans les Points Poste avec les mêmes égards que dans les bureaux de poste classiques?

gewenste discretie kon rekenen.

Welke maatregelen worden er genomen om in de PostPunten het vertrouwelijke karakter van bepaalde verrichtingen te vrijwaren? Zou de ruimte niet op een andere manier ingericht moeten worden en zou er geen gedragscode moeten komen voor het personeel dat met het cliënteel in contact komt?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Premièrement, monsieur Lavaux, La Poste veut bien s'excuser si une transaction ne s'est pas déroulée dans la discrétion. Elle vous invite d'ailleurs à l'informer de problèmes de ce genre pour qu'elle puisse les résoudre à l'avenir. Avant l'ouverture, les équipes de La Poste conviennent avec les partenaires d'un plan d'aménagement du Point Poste. Les partenaires s'engagent contractuellement à respecter l'aménagement convenu et préalable à l'ouverture. Chaque collaborateur du partenaire desservant le Point Poste doit suivre une formation organisée au sein de La Poste et doit signer une déclaration concernant le secret des lettres et le respect de la vie privée du client.

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Post staat erop haar verontschuldigungen aan te bieden indien een bepaalde verrichting niet met de gewenste discretie werd uitgevoerd en vraagt dat u haar op de hoogte zou brengen indien u nog dergelijke gevallen ten gehore zijn gekomen. Vooraleer een PostPunt wordt geopend, wordt samen met het partnerbedrijf een plan opgesteld voor de inrichting en wordt door De Post voor elke medewerker van het partnerbedrijf een opleiding georganiseerd. Die medewerkers ondertekenen daarnaast een verklaring met betrekking tot het briefgeheim en de bescherming van de privacy van de klanten.

14.03 David Lavaux (cdH): Je remercie le secrétaire d'État.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: M. Jean-Marc Delizée a demandé le report de sa question n° 323. Il en va de même pour la question n° 334 de M. Olivier Chastel.

15 **Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "maatregelen tegen geluidshinder in Melsele van de goederenspoorlijn 10 van en naar de Waaslandhaven" (nr. 349)**

15 **Question de 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 mesures envisagées dans la lutte contre les nuisances sonores occasionnées à Melsele par la ligne de transport de marchandises 10 qui dessert le port du pays de Waas" (n° 349)**

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, met de ingebruikname van het Deurganckdok wordt voor de komende jaren een toename verwacht in het spoorvervoer van en naar de Waaslandhaven. Momenteel is er een goederenspoorlijn die vanaf de haven aansluiting geeft op lijn 59, de spoorlijn tussen Antwerpen en Gent. Deze spoorlijn loopt doorheen Melsele en zorgt voor toenemende

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Après la mise en service du Deurganckdok, nous nous attendons au cours des prochaines années à une croissance du volume des transports ferroviaires en

geluidsoverlast.

De hinder is het grootst in de omgeving van de metalen brug over de expresweg. In vergelijking met vroeger worden de omwonenden dagelijks geconfronteerd met het geluid van lange goederentreinen. Vroeger reden er slechts enkele treinen per dag. Men schat dat dit in de toekomst kan oplopen naar 100 tot 160 lange goederentreinen. De verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie Oost-Vlaanderen heeft eind juni het standpunt ingenomen dat de leefkwaliteit langsheen de bewuste goederenspoorlijn zo min mogelijk mag worden aangetast. Zowel Infrabel als de staatssecretaris zouden hierover worden aangeschreven. Een van de mogelijkheden om de geluidshinder te beperken is het nemen van milderende maatregelen door het afschermen van de brug.

Werd de staatssecretaris door het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen geïnformeerd over deze problematiek? Deelt de staatssecretaris de inzichten? Welk gevolg zal er gegeven worden aan de vraag om de geluidshinder langsheen goederenspoorlijn 10 te beperken?

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, men heeft mij gemeld dat tot circa 2012, dus de geplande indienstname van de Liefkenshoektunnel, het aantal treinen op lijn 10 zal toenemen overeenkomstig de verwachte stijging van de havenactiviteit op Linkeroever. Realistische prognoses wijzen eerder op ongeveer 80 tot 90 treinen in 2012 en dus niet de door u aangekondigde 100 tot 160. Na de geplande indienstname van de Liefkenshoektunnel zal het aantal treinen via lijn 10 verminderen tot grosso modo het huidige aantal. Deze zullen allemaal van de nieuwe bocht richting Gent gebruik maken.

Aangaande de maatregelen voor vermindering van de geluidshinder is te vermelden dat bij de vernieuwing van het spoor in 2003 de korte spoorstaven van lijn 10 werden vervangen door langgelast spoor. Weliswaar werd bij die gelegenheid de snelheid van de trein lichtjes verhoogd van 40 naar 60 kilometer per uur. Het resulterende geluidsniveau bij de passage van een trein is daarbij zeker gedaald. Voor verdere maatregelen wordt gekeken naar het Vlaams Gewest dat in uitvoering van de betreffende richtlijn van 2002 het spoorverkeerslawaai omheen lijn 59 in kaart zal brengen. Vervolgens zal in overleg met de betrokken partijen een actieprogramma worden voorgesteld.

15.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb die cijfers overgenomen na een debat in de provincieraad van Oost-Vlaanderen. Uw partijcollega uit Oost-Vlaanderen, de bevoegde gedeputeerde

provenance et en direction du port du Pays de Waas.

Or ce trafic de marchandises transite notamment par Melsele et provoque de plus en plus de nuisances sonores. Auparavant, les riverains ne devaient subir que quelques trains par jour mais leur nombre devrait atteindre désormais la centaine et il y aurait en plus 160 longs trains de marchandises quotidiens.

Le député permanent responsable de Flandre-Orientale devait écrire tant à Infrabel qu'au secrétaire d'État pour leur demander de prendre des mesures de nature à optimiser la qualité de la vie le long de la ligne empruntée par ce trafic de marchandises.

Le secrétaire d'État a-t-il reçu sa lettre? Quelles dispositions prendra-t-il pour limiter les nuisances sonores le long de cette ligne?

15.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La SNCB fait savoir que le trafic de marchandises sur cette ligne augmentera effectivement jusqu'en 2012, année où le tunnel du Liefkenshoek pourra être mis en service. Il s'agira de 80 à 90 trains par jour. Après 2012, le trafic de marchandises sur cette ligne diminuera de nouveau jusqu'à atteindre le nombre actuel de trains.

En 2003, les rails courts de cette ligne ont été remplacés par d'autres qui ont permis de réduire les nuisances sonores, malgré la vitesse plus élevée des trains. Pour des mesures allant au-delà, nous attendons que la Région flamande cartographie les nuisances sonores causées par le trafic ferroviaire sur la ligne 59. Ensuite, nous établirons un programme d'action.

15.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mes chiffres proviennent d'un débat au conseil provincial de Flandre orientale. Le

Peter Hertog, kondigde aan dat hij u een brief zou schrijven.

U hebt mijn vraag niet beantwoord. Hebt u briefwisseling ontvangen van de bevoegde Oost-Vlaamse gedeputeerde Peter Hertog? Deelt u de standpunten en de inzichten die u desgevallend in die brief zouden zijn meegedeeld?

15.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Bij mijn weten is er nog geen brief toegekomen. Dat kan natuurlijk nu net in behandeling zijn. Ik heb in ieder geval nog geen brief ontvangen.

15.05 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Het dateert van juni 2007, toch al bijna een half jaar geleden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.16 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.16 heures.*

député compétent, Peter Hertog, devait adresser un courrier à ce sujet au secrétaire d'État. L'a-t-il fait? Le secrétaire d'État partage-t-il le point de vue du député à ce sujet?

15.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je ne suis informé de rien à ce propos.