

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.

01.02 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.

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 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.

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

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.

02.05 **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!

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.

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 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.

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.

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.

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.

*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.

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.

*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.

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. 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.

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.

06.11 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'ayez 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.

06.18 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.

06.19 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.

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.

*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 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 verkoops personeel 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 overplaatsing in de verkoop terecht komen. 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.

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.

07.05 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.

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 tijdsplan 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.

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” 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.

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 zoiets 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 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 ontubbeling van het spoor in het station Tielen, waardoor een rechtstreekse frequente verbinding van Turnhout naar 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 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 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 opslorpen.

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.

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.

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-clé 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 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

effecteur 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 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.

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 weekdays 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 weekdays 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.

11.02 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 weekdag 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.

*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 teruggeschroefd. 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 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 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 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 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.

12.07 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.

12.09 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.

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 scheefftrekking bij de postsorteercentra kunnen aangepakt worden.

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.

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 zoiets wekt heel veel ongenoegen bij de bevolking.

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**: (...)

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.

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.

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 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?

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.

14.03 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 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 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.*