



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

10-12-2007

Namiddag

lundi

10-12-2007

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van - mevrouw Linda Visser aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Neerpelt" (nr. 215) - mevrouw Linda Visser aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de treinverbinding Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 217)	1 1 1
<i>Sprekers: Linda Visser, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken</i>	
Vraag van mevrouw Linda Visser aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het grensoverschrijdend personenvervoer in Limburg" (nr. 216)	3
<i>Sprekers: Linda Visser, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken</i>	
Vraag van mevrouw Linda Visser aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de uurbepanking die geldt voor het seniorenbiljet" (nr. 232)	4
<i>Sprekers: Linda Visser, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken</i>	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de stand van zaken met betrekking tot de bouw van een NMBS-station in de nabijheid van de luchthaven Brussels South Charleroi" (nr. 334)	5
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken</i>	
Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het gebrekkige treinaanbod in Zuid-Oost-Vlaanderen" (nr. 375)	7
<i>Sprekers: Stefaan Vercamer, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken</i>	
Samengevoegde vragen van - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de	9 9

SOMMAIRE

Questions jointes de - Mme Linda Visser au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'électrification de la ligne de chemin de fer Mol-Neerpelt" (n° 215) - Mme Linda Visser au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison ferroviaire Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 217)	1 1 1
<i>Orateurs: Linda Visser, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation</i>	
Question de Mme Linda Visser au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le trafic voyageur transfrontalier au Limbourg" (n° 216)	3
<i>Orateurs: Linda Visser, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation</i>	
Question de Mme Linda Visser au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les restrictions horaires s'appliquant aux billets seniors" (n° 232)	4
<i>Orateurs: Linda Visser, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation</i>	
Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'état d'avancement de l'implantation d'une gare SNCB à proximité de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud" (n° 334)	5
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation</i>	
Question de M. Stefaan Vercamer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'offre ferroviaire insuffisante dans le sud de la Flandre Orientale" (n° 375)	7
<i>Orateurs: Stefaan Vercamer, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation</i>	
Questions jointes de - Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire	9 9

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

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

Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

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

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

Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

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

Sprekers: Michel Doomst, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

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

Orateurs: Michel Doomst, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

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

Sprekers: Linda Vissers, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

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

Orateurs: Linda Vissers, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

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

Sprekers: Guido De Padt, Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

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

Orateurs: Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

Samengevoegde vragen van
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen" (nr. 410)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid aan spooroverwegen" (nr. 442)

- de heer Bert Schoofs aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheid van spoorwegovergangen voor mindervaliden" (nr. 571)

Sprekers: Michel Doomst, Hilde Vautmans,

Questions jointes de
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 410)

- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 442)

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

Orateurs: Michel Doomst, Hilde Vautmans,

Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

- | | | | |
|--|----|---|----|
| Samengevoegde vragen van | 22 | Questions jointes de | 22 |
| - de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gemiddelde vertraging van de treinen die door de BTTB en het ACTP werd vastgesteld" (nr. 557) | 22 | - M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le retard moyen des trains tel que mesuré par le BTTB et l'ACTP" (n° 557) | 22 |
| - de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vertragingen bij het spoor die door de BTTB werden vastgesteld" (nr. 559) | 22 | - M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le retard des trains tel que mesuré par le BTTB" (n° 559) | 22 |
| <i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Jan Mortelmans, Bruno Tuybens , staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken | | <i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Jan Mortelmans, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation | |
| Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de concrete invulling door de provincies van de verzekering lichamelijke schade voor vrijwilligers" (nr. 323) | 26 | Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la mise en oeuvre par les provinces de l'assurance dommages corporels en faveur des volontaires" (n° 323) | 26 |
| <i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens , staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken | | <i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation | |
| Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het tanken van treinlocomotieven in Gent-Zeehaven" (nr. 415) | 29 | Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le ravitaillement des locomotives à Gent-Zeehaven" (n° 415) | 29 |
| <i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Bruno Tuybens , staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken | | <i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation | |
| Samengevoegde vragen van | 32 | Questions jointes de | 31 |
| - de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vraag naar aanpassingen in het NMBS-station van Hennuyères" (nr. 436) | 32 | - M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les demandes d'aménagement de la gare SNCB d'Hennuyères" (n° 436) | 31 |
| - de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het station van Doornik" (nr. 464) | 32 | - M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la gare de Tournai" (n° 464) | 32 |
| <i>Sprekers:</i> Jean-Luc Crucke, Bruno Tuybens , staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken | | <i>Orateurs:</i> Jean-Luc Crucke, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation | |
| Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, | 33 | Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du | 33 |

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de betoging Pro Belgica en De Post" (nr. 443)

Sprekers: **Peter Logghe, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

Budget et de la Protection de la consommation, sur "la manifestation pour l'unité de la Belgique et La Poste" (n° 443)

Orateurs: **Peter Logghe, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

Samengevoegde vragen van 34
- mevrouw Maya Detiège aan de staatssecretaris 34
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de treinverbinding Antwerpen-Brussel"
(nr. 455)
- de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris 34
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de nieuwe dienstregeling op de lijn Brussel-
Antwerpen en de spoorverbinding tussen
Vlaanderen en Nederland" (nr. 470)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris 34
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de klachten inzake de nieuwe dienstregeling
die bij de NMBS-ombudsman werden ingediend"
(nr. 517)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris 34
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS"
(nr. 535)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris 34
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "de dienstverlening van de NMBS in de
Kempen" (nr. 611)
- de heer Jef Van den Bergh aan de 34
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de nieuwe
dienstregeling op lijn 12 (Antwerpen-Essen) en
tussen Antwerpen en Brussel" (nr. 628)

Sprekers: **Maya Detiège, Jan Jambon, Jan Mortelmans, Guido De Padt, David Geerts, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 50
aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "het ongeval van
29 november 2007 in Terhulpen" (nr. 613)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

Samengevoegde vragen van 51
- de heer Jef Van den Bergh aan de 51
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

Questions jointes de 35
- Mme Maya Detiège au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "la liaison ferroviaire Anvers-Bruxelles"
(n° 455)
- M. Jan Jambon au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les nouveaux horaires sur la ligne Bruxelles-
Anvers et la liaison ferroviaire entre la Flandre et
les Pays-Bas" (n° 470)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les plaintes concernant les nouveaux
horaires introduites auprès du médiateur de la
SNCB" (n° 517)
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 535)
- M. David Geerts au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "le service offert par la SNCB en Campine"
(n° 611)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux 35
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les nouveaux horaires en vigueur sur la
ligne 12 (Anvers-Essen) et entre Anvers et
Bruxelles" (n° 628)

Orateurs: **Maya Detiège, Jan Jambon, Jan Mortelmans, Guido De Padt, David Geerts, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au 50
secrétaire d'État aux Entreprises publiques,
adjoint à la ministre du Budget et de la Protection
de la consommation sur "l'accident à La Hulpe le
29 novembre 2007" (n° 613)

Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

Questions jointes de 51
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux 51
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken

Samengevoegde vragen van
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het aantal vaste postkantoren in verhouding tot het bevolkingscijfer" (nr. 526)

- mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het nieuwe plan voor de sluiting van postkantoren" (nr. 580)

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Destelbergen" (nr. 623)

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de criteria voor de sluiting van postkantoren en de aangekondigde sluiting van het postkantoor van Kieldrecht" (nr. 629)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de forse inkrimping van het aantal postkantoren" (nr. 638)

Sprekers: **Jean-Luc Crucke, Colette Burgeon, Francis Van den Eynde, Bruno Stevenheydens, Bart Laeremans, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, **Guido De Padt**

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

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation

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

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

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

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

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

Orateurs: **Jean-Luc Crucke, Colette Burgeon, Francis Van den Eynde, Bruno Stevenheydens, Bart Laeremans, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, **Guido De Padt**

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

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques,

toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken

adjoint à la ministre du Budget et de la
Protection de la consommation

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de 67
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de Franstalige en
agressieve campagne van 'Select Post' in
sommige Vlaamse gemeenten" (nr. 637)

Sprekers: **Bart Laeremans, Bruno Tuybens,**
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken

Question de M. Bart Laeremans au secrétaire 67
d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la
ministre du Budget et de la Protection de la
consommation sur "la campagne menée de
manière agressive et en langue française par
'Select Post' dans plusieurs communes
flamandes" (n° 637)

Orateurs: **Bart Laeremans, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'État aux Entreprises publiques,
adjoint à la ministre du Budget et de la
Protection de la consommation

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

van

MAANDAG 10 DECEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 10 DÉCEMBRE 2007

Après-midi

La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. François Bellot.

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

01 Samengevoegde vragen van

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

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

01 Questions jointes de

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

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

01.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, op dit ogenblik wordt het reizigersvervoer naar Mol en Neerpelt, dus een deel van het traject Antwerpen-Neerpelt, nog verzorgd door treinstellen die worden aangedreven door diesellocomotieven.

Mijnheer de staatssecretaris, wanneer zal de elektrificatie van de verbinding tussen Mol en Neerpelt worden gerealiseerd? Ten tweede, kan u mij informatie verschaffen over de initiatieven die zullen worden genomen om het ondermaats treinaanbod in de provincie Limburg grondig te verbeteren? Dit geldt in mindere mate voor Midden-Limburg en Zuid-Limburg, maar vooral voor Noord-Limburg dat tot op vandaag toch nog altijd echt wordt benadeeld.

Mijn tweede vraag sluit daarbij aan en was trouwens reeds lang ingediend. Er is slechts één treinverbinding per uur tussen Antwerpen en Neerpelt over Mol. Daar komt bij dat de verbinding wordt gerealiseerd met een treinstel dat wordt aangedreven door een diesellocomotief. Telkens wanneer er een technisch probleem optreedt, wordt het treinvervoer ernstig verstoord omdat er vanaf Mol slechts een trainspoor ligt tot in Neerpelt. Wanneer denkt de staatssecretaris de treinverbinding tussen Mol en Neerpelt op dubbel spoor te kunnen brengen? Ten tweede, de trein is er voor alle verplaatsingsmotieven. De trein is milieuvriendelijk en neemt in verhouding tot de afgelegde reizigers/kilometers weinig ruimte in beslag. Hoe wilt u ervoor zorgen dat het woon-werkverkeer van

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

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

Neerpelt naar Antwerpen via Mol stipter wordt?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Visser, de vragen die u stelt hebben betrekking op het investeringsplan van 2008-2012. Het spreekt voor zich dat het goedkeuren van het investeringsplan geen lopende zaak is. Het komt de volgende regering toe te beslissen welke investeringen er zullen gedaan worden. Dit is een zeer kort antwoord op uw vragen, maar dat is de realiteit.

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

01.03 **Linda Visser** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, toch nog een vraagje. Hebt u ter zake al voorbereidend werk gedaan? Ik begrijp dat dit in het investeringsplan 2008-2012 staat, maar het probleem bestaat al langer. Zijn er al voorbereidende werkzaamheden? Werd al met een dossier gestart? Ik kan mij voorstellen dat als er op dit moment nog niet met een dossier is gestart voor enerzijds de treinverbinding Mol-Neerpelt op dubbel spoor en anderzijds de elektrificatie, het ook nog niet zal ingeschreven zijn in het investeringsplan 2008-2012.

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

01.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Visser, uiteraard komt het de NMBS toe om voorbereidingen daarin te maken. Dat doet zij ook; daaraan mag u niet twijfelen.

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

Ik wil erop wijzen dat de stiptheid van de treinverbinding Antwerpen-Neerpelt reeds positief beïnvloed zal worden door de dienstregeling die nu is ingetreden want er wordt een tweede treinrelatie verzekerd op de lijn Mol-Antwerpen en er is een aanpassing van het aansluitingspatroon in Antwerpen-Berchem. Ook de indienststelling van het niveau -1 te Antwerpen Centraal zorgt ervoor dat de ontvangstmogelijkheden gevoelig zullen stijgen. Daardoor zal ook de verbinding Antwerpen-Neerpelt een gunstige beïnvloeding krijgen. De doorstroming van het treinverkeer zal daardoor namelijk ook vlotter verlopen.

Wat de toekomst biedt, daarover zal de volgende regering uitsluitend moeten bieden. Twijfel er echter niet aan dat er ondertussen voorbereidende werkzaamheden van start zijn gegaan.

01.05 **Linda Visser** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, wij zullen onze vraag opnieuw stellen aan de volgende minister, als die er ooit komt – misschien bent u het zelf terug.

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

01.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Die kans is toch bijzonder klein, denk ik.

01.07 **Linda Visser** (Vlaams Belang): Welnee, ik verneem toch dat de sp.a waarschijnlijk in de nieuwe noodregering zal stappen. Dat heb ik zojuist op het nieuws gehoord.

01.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Verontschuldigd mij maar dan hebt u niet goed geluisterd naar wat er de jongste dagen daarover gecommuniceerd werd.

01.08 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Si c'est ce que vous pensez, vous n'avez pas dû

écouter ce qui s'est dit ces derniers jours.

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

02 Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het grensoverschrijdend personenvervoer in Limburg" (nr. 216)

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

02.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, de verbinding tussen Neerpelt en Antwerpen wordt verzekerd door een treinstel, aangedreven door een diesellocomotief.

Door de vele stopplaatsen is het nog een landelijke lijn. Opvallend is dat de meeste treindiensten bij het grensoverschrijdend vervoer van de NBMS voor de grens stoppen. Ik verwijs opnieuw naar het voorbeeld van de treinverbinding tussen Neerpelt en Antwerpen.

Mijnheer de staatssecretaris, wanneer wordt het grensoverschrijdend personenvervoer tussen Neerpelt via de grensovergang Hamont naar Weert in Nederland gerealiseerd? Vanuit Weert kunnen de reizigers vervolgens intercitytreinen binnen Nederland en naar Duitsland nemen. Zijn er momenteel al afspraken gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen over grensoverschrijdende initiatieven over het traject Antwerpen-Weert? Is de spoorinfrastructuur Neerpelt, grensovergang Hamont en Weert voldoende aangepast aan personenvervoer?

Ook wat dat betreft zult u waarschijnlijk zeggen dat u geen antwoord kunt geven gelet op de lopende zaken, mijnheer de staatssecretaris.

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dan hoeft u de vraag niet te stellen.

Hoe dan ook is het onmogelijk om op die verbinding personenvervoer te organiseren zonder aanzienlijke investeringen in de infrastructuur. Vandaar dat het investeringsplan hier naar boven komt. Dat is geen lopende zaak.

Bovendien moeten de exploitatiekosten worden bekeken. Ik begrijp uit eerdere contacten met de Nederlandse Spoorwegen dat zij niet erg geïnteresseerd zijn om de lijn Neerpelt-Weert voor reizigers te heropenen, vermits de geschatte jaarlijkse exploitatiekosten hoger zijn dan de jaarlijks geraamde bijkomende ontvangsten. Ik vermoed dan ook dat de NMBS dat niet onmiddellijk als een prioriteit zal beschouwen. Het is aan de volgende voogdijminister en de NMBS om zich daarover in de toekomst uit te spreken.

02.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ieder jaar hebben we de Trein-Tram-Busdag en een keer in het jaar laat men de trein dan doorrijden tot in Weert. Vanuit het noorden van

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

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

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

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

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

02.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Une fois par an, lors de la journée Train-Tram-Bus, un train

Limburg moeten we het toch wel promoten dat men die trein laat doorrijden naar Weert. U moet begrijpen dat wij in het noorden van Limburg op dit moment nog steeds in een boerengat zitten. Mensen uit Bocholt of Bree moeten allemaal naar Neerpelt rijden om een trein te nemen. Ze rijden echter sneller naar Weert dan naar Neerpelt. Die trein heeft nog niet gereden. Hoe kan men in eerste instantie weten hoeveel die verbinding gebruikt zal worden? Als men de verbinding een keer in het jaar kan gebruiken voor de Trein-Tram-Busdag – wat ik een paar keer heb meegemaakt – moet dat mogelijk zijn. Er is een station in Hamont en in Weert. Ik denk dus dat het mogelijk moet zijn om gedurende een jaar een proefproject uit te voeren om te zien of die lijn kostendekkend kan zijn.

Ik zou dus toch willen vragen dat de volgende regering dat opnieuw bekijkt.

02.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het is aan mijn opvolger om dat te bekijken.

dessert la ville de Weert. Si cette ville est desservie un jour par an, pourquoi ne peut-elle l'être le reste de l'année?

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

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

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

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

03.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag betreft het seniorenbiljet van de NMBS. Ook vanuit het noorden van Limburg ondervinden vooral de senioren grote problemen met de uurbeperking.

Het seniorenbiljet is een heen- en terugtarief in tweede klas aan vier euro. Het is een bijzonder succesvolle formule die de senioren de mogelijkheid biedt gebruik te maken van het openbaar vervoer tegen een sociaal tarief.

Met het seniorenbiljet kan er worden gereisd van maandag tot en met vrijdag vanaf 09.01 uur, met uitzondering voor het laagseizoen waar de uurbeperking niet van toepassing is op zaterdag en wettelijke feestdagen.

Er rijst een ernstig probleem voor senioren die niet in het centrum van het land wonen en die, wanneer zij op reis willen, geen rechtstreekse verbinding hebben. Deze personen worden ernstig belemmerd door de 09.01 uur-grens.

Ik neem als voorbeeld reizigers uit Noord-Limburg die een daguitstap willen maken naar de kust. Stel dat zij tegen de middag aan de kust willen zijn, dan kunnen zij bijvoorbeeld in Neerpelt vertrekken om 08.30 uur. Zij moeten dan eerst een biljet kopen van 4,40 euro van Neerpelt tot Geel omdat zij in Geel aankomen om 09.03 uur. Pas vanaf Geel - dus later dan 09.01 uur - kunnen zij gebruikmaken van het seniorenbiljet van 4 euro.

03.01 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): La formule du billet senior, qui permet aux seniors de voyager dans tout le pays à partir de 9.01 heures au prix unitaire de 4 euros, connaît un franc succès. Toutefois, pour les seniors qui ne vivent pas au centre du pays, la limite de temps constitue une restriction de taille.

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

Mijnheer de staatssecretaris, bent u de mening toegedaan dat er dringend een einde moet worden gesteld aan de discriminatie van senioren die benadeeld worden door de 09.01 uur-grens? Is het mogelijk om een regeling te treffen voor senioren die aan de landsgrenzen wonen en niet over het comfort beschikken van rechtstreekse verbindingen en bijgevolg heel veel tijd verliezen bij overstappen?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vissers, onze collega Arens heeft op 12 maart 2007 precies dezelfde vraag gesteld. Ik heb toen voldoende uitvoerig geantwoord. Ik zal mijn antwoord niet herhalen. U kunt het terugvinden in het Integraal Verslag van 12 maart 2007.

Ik kan er evenwel aan toevoegen dat de toekenning van het seniorentarief is vastgelegd in de beheersovereenkomsten tussen de Staat en de NMBS. De wijziging van het beheerscontract is geen lopende zaak.

Het seniorenbiljet vanaf 09.01 uur is als het ware een gunstmaatregel om het gebruik van de trein door deze categorie van reizigers tijdens de daluren te stimuleren.

Dat heeft uiteraard zijn consequenties.

Ziehier wat destijds het voornaamste element van het antwoord was. Ik neem aan, mijnheer de voorzitter, dat wij niet elk onderwerp twee of drie keer per jaar uitvoerig moeten beantwoorden.

03.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, gelieve mij te verontschuldigen, maar 12 maart was nog tijdens de vorige legislatuur.

03.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De beheersovereenkomst loopt al verschillende jaren.

03.05 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Ik bedoelde dat ik slechts rekening heb gehouden met de vragen die dit jaar zijn binnengekomen. Ik ben pas sinds juni lid van de Kamer. Ik ben niet gaan kijken of die vraag vroeger reeds werd gesteld. Ik zal de opzoekingen doen en dank u voor uw antwoord.

03.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le 12 mars 2007, j'ai longuement répondu à M. Arens à une question similaire. Les conditions de l'octroi du tarif senior ont été fixées dans le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB et la modification de ce dernier ne saurait être considérée comme relevant des affaires courantes. Le biller senior valable à partir de 9.01 heures constitue une mesure de faveur destinée à stimuler l'utilisation du train au cours des heures creuses.

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

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

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

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

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en mars dernier, je vous ai interpellé sur le projet d'implantation d'une gare SNCB à proximité de l'aéroport de Charleroi. À l'époque, si l'implantation d'une gare aux abords d'un aéroport fréquenté, chaque année, par plus de deux millions de

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Op 12 maart jongstleden stelde ik u een vraag over de plannen voor een NMBS-station in de nabijheid van de luchthaven van Charleroi.

passagers apparaissait comme une évidence, le lieu de l'implantation n'était pas encore défini. Deux options ont été avancées: l'une au nord de l'autoroute de Wallonie, l'autre au sud dans l'aéropole qui jouxte l'aéroport.

Dans cette interpellation, je vous avais détaillé la multitude d'avantages offerts par l'implantation au nord, tant en termes de multifonctionnalité que de coût et votre réponse avait été la suivante: "Les comités de direction de la SNCB et d'Infrabel ont décidé de travailler ensemble sur une étude approfondie avec l'aide d'un bureau d'études extérieur. Cette étude devrait nous aider à voir plus clair sur les coûts et les avantages de chaque option, de façon à pouvoir prendre une décision."

Monsieur le secrétaire d'État, où en est cette étude menée par un bureau d'études extérieur? Quand la SNCB va-t-elle trancher sur la question et arrêter son choix sur l'une des deux options, tout en sachant que le gouvernement wallon a décidé, le 19 juillet 2007, la mise en révision du plan de secteur de Charleroi en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport, en ce compris une nouvelle gare et des infrastructures ferroviaires? À ce sujet, vous devez savoir qu'il existe une multitude de tracés possibles suite à cette décision du gouvernement wallon de mise en révision du plan de secteur et que chaque tracé hypothétique réserve 300 mètres de largeur, ce qui constitue évidemment un gros désavantage pour les investissements locaux. Maintenant que le gouvernement wallon a décidé cette mise en révision, il ne s'agit plus de traîner par rapport à l'orientation à prendre.

De precieze locatie was toen nog niet bepaald en werden er twee mogelijke sites vooropgesteld: ten noorden van de "autoroute de Wallonie" of ten zuiden van die as, in de zogenaamde "Aéropole", een industriezone die aan de luchthaven grenst.

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

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Chastel, je me souviens très bien de votre question et de ma réponse à ce moment-là. La SNCB m'avait indiqué que ces deux variantes de tracé étaient encore possibles et avaient été définies.

Aujourd'hui, votre question arrive un peu tôt. En effet, la SNCB m'a confirmé que cette étude pourrait prendre fin cette année. Elle permettra au groupe de détailler les choix à réaliser.

Les trois CEO des entreprises du groupe SNCB se concerteront ensuite avec les autorités communales. Dès lors, j'imagine que la décision sera prise à la fin du mois de janvier 2008. C'est ce que j'ai compris de la part des différents responsables du groupe.

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

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

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

Vlaanderen" (nr. 375)

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

05.01 **Stefaan Vercamer** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds u officieel in de Vlaamse Ardennen woont, zult u ook al hebben gemerkt dat er nog heel wat werk aan de winkel is aan het openbaar vervoer in de regio Zuid-Oost-Vlaanderen. Dat heeft te maken met het feit dat dit een landelijke regio is die nogal tegen de taalgrens aanschurkt, waardoor de mensen, vooral studenten en werknemers, op de grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en Brussel aangewezen zijn. De Vlaamse Ardennen, Zuid-Oost-Vlaanderen, is een van de grootste pendelregio's van Vlaanderen. Wij stellen vast dat er toch wat investeringen nodig zijn om het openbaar vervoer te verbeteren en de ontsluiting van de regio te verbeteren.

Er zijn in het verleden al wat stappen gezet, maar wij stellen toch vast dat vooral in het zuiden in de regio Ronse, Oudenaarde en Gent dringend een aantal zaken moet gebeuren. Er wordt wel eens gezegd dat Ronse de terminus van Vlaanderen is. Daar stopt inderdaad alles. De bus stopt daar, de trein stopt daar, de N60 stopt daar. Daarom zouden wij daar toch een aantal investeringen moeten kunnen doen. Wij stellen vast dat er tijdens de week een uurregeling is tussen Ronse, Oudenaarde en Gent, maar tijdens de spitsuren zitten die treinen overvol. Ook de streekactoren hebben daarop al gewezen.

Wij stellen ook vast dat de huidige dienstregeling eigenlijk niet is aangepast, zeker niet na de investeringen die in en rond Gent-Sint-Pieters zijn gebeurd, met een zeer goede aansluiting naar Flanders Expo en naar alle evenementen in Gent als cultuurstad. De dienstregeling is daaraan niet aangepast, en zeker de laatavondtreinen niet. De laatste trein van Gent naar het zuiden van Oost-Vlaanderen is om 22.15 uur. O wee voor de studenten en de mensen die in Gent wat cultuur willen opsnuiven. Vandaar dat er een vraag is naar een uurdienst tijdens het weekend alsook naar een laatavondtrein.

Mijnheer de staatssecretaris, welke initiatieven hebt u reeds genomen om tegemoet te komen aan de vraag van de streekactoren en van het streekoverleg? Wanneer verwacht u resultaat van de eventuele initiatieven of vindt u dat er ter zake geen probleem is? Dat zou ik dan graag vernemen.

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vercamer, de problematiek is mij uiteraard niet onbekend. Dat weet u en duidde u ook aan. Ik woon trouwens niet alleen officieel in Zwalm; ik woon er ook. Meer zelfs, ik heb er recent heel wat activiteiten, zoals u wellicht ongetwijfeld weet.

Ik ben ook blij dat u verwijst naar de stappen vooruit die voor de regio op het vlak van het treinverkeer werden gezet. Niet alleen voor Geraardsbergen maar ook voor Zottegem werd bijzonder veel vooruitgang geboekt. Zo is er nu een rechtstreekse trein vanuit Zottegem naar Brussel, die heel veel succes geniet. Op die manier wordt stap voor stap, zoals dat in feite voor de meeste regio's het geval is, vooruitgang geboekt.

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

Les trains de la ligne Gand-Audenarde-Renaix sont bondés aux heures de pointe. L'horaire n'a pas été adapté aux besoins: le dernier train de Gand à destination de cette région prend déjà son départ à 22.15 heures. Les acteurs du terrain plaident pour un train par heure durant le week-end et pour un train en fin de soirée.

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

05.02 **Bruno Tuybens** secrétaire d'État: Dans la région aussi, des progrès graduels sont enregistrés. C'est le cas à Grammont mais aussi à Zottegem d'où part désormais un train direct vers Bruxelles qui rencontre un vif succès. Lors de l'établissement de l'horaire des trains sur la ligne 86 Renaix-Audenarde-Gand, il a fallu tenir compte des tronçons à une seule voie pour lesquels les croisements ne sont

Bij de opmaak van de treindienst voor lijn 86, Ronse-Oudenaarde-Gent-Sint-Pieters, waarnaar u vraagt, diende de NMBS prioritaire rekening te houden met een aantal aspecten, die niet onbelangrijk zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld over de enkelsporige baanvakken, waarbij kruisingen slechts in bepaalde stations zijn toegestaan. Daardoor kan de NMBS geen ongebreidelde vooruitgang of verhoging van het dienstenaanbod realiseren. Ook dient rekening te worden gehouden met het verzekeren van de voorziene aansluitingspatronen in Oudenaarde, onder andere van en naar Brussel, en ook voor Gent-Sint-Pieters, bijvoorbeeld van en naar Antwerpen, en met de weinige manoeuvreerruimte die bestaat op het gemeenschappelijke baanvak De Pinte-Gent-Sint-Pieters voor de lijnen 86 en 75, zijnde Kortrijk-Gent-Sint-Pieters.

Het basisaanbod tijdens de week op lijn 86 bestaat op dit ogenblik uit een uurfrequentie in beide richtingen. Dat vertaalt zich in 18 lokale treinen vanuit Ronse-Oudenaarde in de richting van Gent-Sint-Pieters en in 17 L-treinen vanuit Gent naar Oudenaarde-Ronse.

Voor genoemd basisaanbod wordt tijdens de piekuren versterkt met verschillende P-treinen, zodat tijdens de piek een halfuurverbinding tot stand komt. Het inlassen van bijkomende treinen tijdens de spits met het oog op het creëren van een meer performante treindienst is spoortechnisch niet haalbaar, ook omdat alle beschikbare materiaal en personeel wordt ingezet.

Wij kunnen dus stellen dat de diverse piekuur- en cadanstreinen op lijn 86 een vrij goede bezettingsgraad kennen. De NMBS geeft mij aan dat zij tot op heden nog niet vaak of zelfs geen klachten heeft ontvangen over desgevallend courante of drastische overbezettingen.

Met u ben ik er voorstander van om een bijkomende laatavondtrein te laten inleggen, zowel tijdens de week als tijdens het weekend, tussen Gent-Sint-Pieters, Oudenaarde en Ronse.

De NMBS benadert het inleggen van bijkomende vroege en late treinen enigszins terughoudend, rekening houdend met de relatief lage rendabiliteit tot op heden. Ze bekijkt dit slechts in functie van de groeiende mogelijkheden op termijn. Hetzelfde geldt ten andere ook voor het herstellen van een uurfrequentie tijdens de weekends op korte of middellange termijn.

Samengevat kan ik stellen dat er al veel gedaan wordt voor de regio. Ik denk dat we daar echt wel werk hebben geleverd. Ik ben samen met u voorstander van een laatavondtrein van en naar Ronse en van een uurfrequentie ook in het weekend en niet alleen in de week. Alleen moeten we rekening houden met een aantal technische aspecten die een en ander af en toe kunnen bemoeilijken.

05.03 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, er zijn dus perspectieven voor het weekend en de uurfrequentie. We kunnen alleen maar hopen dat een volgende minister dat probleem ten volle opneemt. Verder dank ik u voor dit antwoord.

05.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat zal mij er niet van

envisageables que dans les gares. Une augmentation illimitée de l'offre de services est donc exclue. Il a également fallu être attentif aux possibilités de correspondance à Audenaarde et aux possibilités de manoeuvre réduites sur la section de voie commune De Pinte-Gand sur les lignes 86 et 75.

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

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

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

05.04 **Bruno Tuybens** secrétaire

weehouden om dit dossier op de voet te volgen, mijnheer Vercamer.

d'État: Je suivrai le dossier pas à pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

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

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

06 Samengevoegde vragen van

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

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

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes questions portent sur les travaux du RER. Ce point avait déjà été abordé dans le cadre de questions jointes déposées par Mme De Bue et moi-même. À cette occasion, je vous avais interrogé sur les délais mais vous n'aviez pu me répondre. J'ai donc déposé une nouvelle question portant sur les retards des trains circulant sur la ligne 124 afin de savoir si ces retards étaient imputables aux travaux.

Depuis le dépôt de ma question, des changements ont été rendus publics par la SNCB qui a reconnu que les horaires devaient être modifiés en raison des travaux du RER et que la durée des trajets augmenterait.

Je souhaiterais avoir des explications de votre part quant aux retards qui ont été enregistrés avant le changement d'horaires. Par ailleurs, pouvez-vous garantir aujourd'hui que les retards seront totalement résorbés?

Le problème reste entier par rapport aux correspondances avec les bus. En effet, si les navetteurs arrivent cinq minutes plus tard, la correspondance est ratée. Il suffit d'une minute pour que les correspondances deviennent impossibles. À cet égard, avez-vous eu une concertation avec les sociétés régionales de transport?

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

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

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

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: En effet, madame Snoy, lors de la réunion précédente, je ne disposais pas de toutes les informations. Cependant, aujourd'hui, je peux vous indiquer que le programme de chantier en cours sur la ligne 124 est totalement respecté. Il s'agit de la construction d'ouvrages d'art entre Rhode-

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De huidige werken op lijn 124 liggen perfect op schema en zouden eind 2016 klaar moeten zijn. Momenteel veroorzaken ze

Saint-Genèse et Braine-l'Alleud et de l'aménagement de la gare de Nivelles. Les travaux devraient se terminer fin 2016, comme prévu. Actuellement, un seul ralentissement pour le train est d'application, à Braine-l'Alleud. Le retard programmé est d'environ une minute vers Bruxelles. C'est un retard très limité mais en raison de la haute densité de cette ligne aux heures de pointe, dès qu'un incident ponctuel se produit, à charge du groupe SNCB ou pas, quel que soit l'incident, le retard encouru augmente et se répercute en cascade sur d'autres trains. Les moyens et manœuvres pour régler le trafic sont réduits du fait des travaux.

Les trains de la ligne 124 sont tributaires des incidents sur cette ligne mais aussi, dans une moindre mesure, des incidents qui surviennent sur la ligne 25 entre Bruxelles et Anvers. La liaison IC-I roule de Charleroi à Anvers et la liaison IR-N roule de Jambes à Essen via Charleroi.

Un examen des incidents ponctuels a été réalisé pour le mois d'octobre et le mois de novembre, jusqu'au 21 novembre 2007. Une dizaine d'incidents occasionnant plus de 300 minutes de retard aux trains de voyageurs ont été répertoriés. Je peux vous transmettre une liste de chaque incident.

Afin de faire correspondre la circulation des trains à la réalité du terrain, quatre minutes sont ajoutées dans les horaires, à partir d'hier pour le week-end et à partir d'aujourd'hui pour la semaine. Je vous transmettrai cette liste pour que vous ayez une idée des incidents répertoriés.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour cette précision et j'aimerais effectivement recevoir cette liste.

Y a-t-il eu concertation avec les sociétés de transport régionales aux fins de savoir si les correspondances pouvaient être adaptées à ces quatre minutes de différence sur les trajets?

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Normalement, oui. Une concertation a lieu le cas échéant avec les TEC, De Lijn et la STIB.

Je n'ai pas de détails relatifs à cette question précise concernant cette ligne, mais il est certain que le groupe SNCB organise toujours une concertation dans un tel cas.

Le **président**: Et vous aviez une deuxième question, madame Snoy?

06.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Non, monsieur le président. Les deux questions traitaient du même sujet. C'était une actualisation d'une ancienne question.

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

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

07 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre

slechts op één plaats een ingecalculerde vertraging van ongeveer een minuut richting Brussel. Maar bij een incident kan de vertraging oplopen, wat dan weer gevolgen heeft voor andere treinen. Men beschikt immers over beperkte middelen om het treinverkeer te regelen.

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

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

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

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

du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la modernisation des gares SNCB sur la ligne Bruxelles-Louvain" (n° 387)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het raam van de realisatie van het GEN had Infrabel gepland om in de tweede helft van dit jaar met de bouw van twee nieuwe stations en zes stopplaatsen te starten op lijn 36, de lijn Brussel-Leuven. Dat waren geen nieuwe plannen, want al in 2002 heeft de NMBS die plannen in het vooruitzicht gesteld. Er was al voorzien dat de nieuwe infrastructuur medio 2005 operationeel zou zijn. De nieuwe plannen voorzien dat de werken tegen het einde van volgend jaar zouden voltooid zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate zijn die moderniseringswerken al gevorderd?

Werken geven natuurlijk ook wat overlast. Ik had graag geweten in welke mate de reizigers hiermee al dan niet rekening moeten houden.

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

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

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, eerst en vooral, de werken waarnaar u verwijst, zijn aanbesteed via een onderhandelingsprocedure, logischerwijs na een voorafgaande bekendmaking. Ze behelzen het bouwen en uitrusten van de stations Zaventem en Kortenberg met een lokettenfunctie en van de stopplaatsen Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem en Herent zonder lokettenfunctie. De prijsoffertes van de aannemers werden ingediend tegen 10 september 2007 en de onderhandelingen daarover zijn lopende. Alle stedenbouwkundige vergunningen werden ondertussen verkregen. De laatste zou evenwel vorige week toegekend zijn, ook al werd mij dat nog niet voor honderd procent bevestigd vanuit de NMBS-Groep.

Omdat de stedenbouwkundige vergunning voor Diegem nog ontbrak, konden de werken nog niet starten. De werken maken immers deel uit van één globale aanbestedingsopdracht, op basis van die onderhandelingsprocedure. Tot zolang niet alle vergunningen beschikbaar zijn, kunnen de werken ook niet aanvangen.

Mits deze voorwaarde zou vervuld zijn en mits een gunstig verloop van de onderhandelingsprocedure, kan de start van de werken op het terrein verwacht worden in maart 2008. De contractuele uitvoeringstermijn, voorzien in het bestek van de werken, is vastgesteld op 440 kalenderdagen. Rekeninghoudend met de aanvang van de werken eind maart 2008 – als dat het geval zou zijn – betekent dit dat het einde van de werken verwacht mag worden medio juni 2009.

Om de duur van de hinder bij de bouw van de stations en de verfraaiing van de stopplaatsen te beperken, zijn bindende termijnen opgelegd in het bestek voor de uitvoerende aannemer: 240

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

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

Des délais contraignants figurent au cahier des charges: 240 jours

kalenderdagen voor een station en tussen de 120 en de 150 kalenderdagen voor een stopplaats. Bovendien zijn er specifieke schikkingen getroffen in verband met de hinder voor de reizigers voor de werken op de perrons. Dat betekent dat er in schuilgelegenheid voor de reizigers wordt voorzien en dat er een volledige bevloering wordt aangelegd. Tijdens de werken blijft het treinaanbod onveranderd, waarbij de beschikbaarheid van de perrons voor de spoorwegexploitatie dus noodzakelijk is.

Uiteraard worden de zones waar wordt gewerkt, afgesloten. Dat zal logischerwijze wel hinder met zich meebrengen en die hinder zal wel onvermijdelijk zijn, maar om die zo klein mogelijk te houden is ook in het bestek een beschrijving opgenomen van bindende maatregelen voor de uitvoerende aannemer. Zo bedraagt bijvoorbeeld de maximale uitvoeringstermijn voor de werken op eender welk perron tachtig kalenderdagen, blijft elke bestaande toegang steeds beschikbaar, is het op- en afstappen van reizigers mogelijk over de ganse perronlengte, enzovoort. Er is dus effectief een aantal maatregelen beschreven waaraan de uitvoerende aannemer moet voldoen om de hinder tot een minimum te herleiden.

civils pour une gare et 120 à 150 jours civils pour un point d'arrêt.

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

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

07.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor dit uitvoerig en hoopvol antwoord. Ik neem aan dat weinig dit nog in de weg staat en dat we er mogen van uitgaan dat we tegen medio 2009 in Leuven, waar we vandaag trouwens al resultaat hebben gehad, opnieuw resultaat zullen hebben. Waarvoor dank.

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

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

08 Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de minister van Mobiliteit over "de IJzeren Rijn" (nr. 393)
08 Question de Mme Linda Vissers au ministre de la Mobilité sur "le Rhin de fer" (n° 393)

08.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor het eerst sinds 1993 reed op 15 maart 2007 opnieuw een goederentrein van de haven van Antwerpen naar Duisburg in het Ruhrgebied via het historische tracé van de IJzeren Rijn.

Belangrijk is dat de verbinding van Antwerpen via Roermond en Venlo naar Duisburg zonder locomotiefwissel verliep. Uiteindelijk zou het de bedoeling zijn van de NMBS om niet meer via Venlo af te buigen maar rechtdoor te rijden naar Mönchengladbach. De IJzeren Rijn is van het grootste belang voor de ontsluiting van de Antwerpse haven. Die verbinding moet ook helpen om het vrachtvervoer op de wegen te verminderen.

Mijnheer de staatssecretaris, graag had ik u volgende vragen gesteld.

Is de NMBS erop voorbereid om met volle treinen te rijden op het tracé van de IJzeren Rijn?

Welke frequentie heeft het goederenverkeer op bovenstaand tracé sinds 15 maart 2007 en ervoor?

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

La SNCB – ou B-Cargo – est-elle préparée à faire circuler des trains à pleine charge sur ce tracé? Quelle était la fréquence des convois de marchandise sur ce tracé avant le 15 mars 2007 et quelle est-elle depuis? Les travaux d'infrastructure et les travaux

Zijn intussen de infrastructuurwerken en natuurbeschermingswerken op Nederlands grondgebied volledig uitgevoerd?

Hoe verloopt de commercialisering van de lijn door B-Cargo?

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

destinés à protéger la nature en territoire néerlandais ont-ils déjà été entièrement réalisés? Comment se déroule l'exploitation commerciale de ce tracé par B-Cargo?

À quel stade se trouvent les études concernant une éventuelle dérivation de Neerpelt vers Genk par l'ancienne ligne 18?

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Vissers, ik wil eerst toch enige begripsverwarring in uw vraagstelling uit de weg ruimen. Er rijdt geen enkele trein meer over wat men de IJzeren Rijn noemt, simpelweg omdat een stuk van die lijn, tussen Roermond en de Nederlands-Duitse grens, reeds jarenlang gesloten is en niet meer kan en mag bereden worden. Dat stuk moet opnieuw aangelegd worden. België en Nederland geraken het moeilijk eens over wie dat moet betalen.

Bovendien kan niet alleen B-Cargo, maar elke spoorwegmaatschappij die toegelaten is tot het Belgische en Nederlandse net, over bestaande stukken spoorlijn rijden die onderdeel zijn van de IJzeren-Rijnverbinding en die wel in goede staat verkeren. In België is dat lijn 15 van Lier naar Mol en zo naar Neerpelt, tot het grenspunt in Hamont. In Nederland zijn het de baanvakken van de grens tot Weert en van Weert tot Roermond.

Uiteraard gebeurt het dat de ene of de andere spoorwegonderneming de baanvakken gebruikt, niet om via de IJzeren Rijn naar Duisburg te rijden, want dat gaat niet, maar om van Roermond andere bestemmingen te bereiken, hetzij noordwaarts naar Venlo en verder, hetzij zuidwaarts naar Sittard en verder.

Op uw specifieke vragen kan ik u antwoorden dat Infrabel mij zegt dat de spoorondernemingen, zowel voor als na 15 maart 2007, slechts zeer sporadisch van de route gebruikmaken. Er is alleen een regelmatige treindienst om zinkerts te vervoeren van Antwerpen naar Budel, net over de Belgisch-Nederlandse grens.

In Nederland heeft ProRail onderhouds- en vernieuwingswerken verricht op het baanvak Budel-Weert, dat deel uitmaakt van het historische tracé van de IJzeren Rijn en dat ook onderdeel is van het Nederlandse openbare hoofdspoornet. De andere infrastructuur- en milieubeschermingswerken in Nederland zullen pas een aanvang nemen nadat België en Nederland een akkoord hebben gesloten over de uit te voeren werken en, logischerwijze, ook over de verdeling van de kosten. Wat dat betreft, is er op dit ogenblik ook een expertengroep actief om de financiële aspecten volledig uit de doeken te doen. Die is al vorig jaar van start gegaan.

Het Belgische deel van het IJzeren Rijn tracé zal uiteraard door Infrabel worden uitgebaat, zoveel is duidelijk. Het Nederlandse deel komt voor rekening van ProRail en het Duitse deel voor DB Netz. De drie infrastructuurbeheerders zullen samenwerken om goede rijpaden aan te bieden aan elke spoorwegonderneming, en niet enkel aan B-Cargo, die een toelating heeft om op de drie netten te rijden. Zodra de

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

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

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

Infrabel exploitera la partie belge du tracé du Rhin de fer, ProRail le tronçon néerlandais et DB Netz la section allemande. Les trois

IJzeren Rijn spoorverbinding beschikbaar zal zijn, is elke spoorwegonderneming vrij om een eigen commercieel beleid te ontwikkelen om trafieken daarvoor aan te trekken. B-Cargo is bereid om te rijden zodra het tracé berijdbaar wordt.

Ten slotte kom ik bij uw laatste vraag. Op dit ogenblik gaat alle aandacht uiteraard naar de heropening van de IJzeren Rijn. Dat zal nog vele en moeilijke onderhandelingen vergen. De mogelijkheid om de industriële regio van Genk te verbinden met de IJzeren Rijn zal in een tweede fase zeker worden onderzocht en zal op dat ogenblik met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zeer veel prioriteit krijgen. Dat is echter voor later.

gestionnaires d'infrastructure coopéreront étroitement pour offrir des voies correctes à chaque entreprise ferroviaire autorisée à circuler sur les trois réseaux. Dès que la liaison ferroviaire sera totalement disponible, chaque entreprise ferroviaire aura tout loisir d'y attirer du trafic. B-Cargo est en tout cas prête à circuler dès que le tracé le permettra.

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

08.03 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord.

U zegt dat er nu nog geen trein rijdt. Ik had nochtans vernomen via een belangrijke krant dat B-Cargo de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik had genomen. In het bericht stond dat op 15 maart het tracé opnieuw werd bereden. Om die reden heb ik de vragen gesteld.

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

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

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

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

09.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de aanpassing van de NMBS-dienstregeling voor het station van Haaltert – excuseer mij dat ik even een lokale problematiek aanpak – is door 320 reizigers een petitie ondertekend. In die petitie wordt, naast de verminderde dienstverlening, de slechte staat van de stationsinfrastructuur te Haaltert aangekaart.

Dat station ligt op de drukke spoorlijn Denderleeuw-Kortrijk en bedient dagelijks zo'n 700 pendelaars, maar door de afschaffing van enkele P-treinen zijn er grote leemtes ontstaan in de aangeboden dienstregeling, die de betrokken pendelaars noodzaken tot een verplaatsing naar het station van Denderleeuw of tot het gebruikmaken van andere vervoersmodi als bijvoorbeeld de wagen.

Door het uitblijven van noodzakelijke investeringen en onderhoudswerken verkeert de infrastructuur in een vervallen toestand. Veelgehoorde klachten zijn, onder meer, onvoldoende en sterk beschadigde schuilhuisjes, slecht onderhouden perrons, ontoereikende omroepinstallatie, erbarmelijke staat van de sanitaire voorzieningen en moeilijk toegankelijke parkeerterreinen door de vele

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

Pourquoi la desserte a-t-elle été réduite en gare de Haaltert et de quelles autres liaisons les navetteurs concernés disposent-ils? Les nouveaux horaires appliqués depuis le 9 décembre 2007 apportent-ils une solution

putten.

Infrabel liet intussen weten op de hoogte te zijn van de verzuchtingen van de Haaltertse treinreizigers, maar stelt ook dat binnen de geplande omgevingswerken aan stations en stopplaatsen momenteel geen opdracht voorligt voor het station van Haaltert omdat dat geen prioriteit is en omdat er geen budgettaire ruimte is, aldus nog Infrabel.

Vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, welke overwegingen lagen ter grondslag van de inperking van de dienstregeling in het station van Haaltert? Wat was de voorziene impact van die ingeperkte dienstregeling? En in welke alternatieven werd voor de getroffen pendelaars voorzien?

Ten tweede, zijn er aanpassingen in positieve zin gepland voor dat station in de aangepaste dienstregeling die gisteren van start is gegaan? Ik heb dat nog niet kunnen onderzoeken, mijnheer de staatssecretaris, maar misschien hebt u die gegevens.

Ten derde, steunt u de stelling van Infrabel dat de infrastructuurwerken aan het station van Haaltert niet prioritair zijn en dus niet worden opgenomen in het investeringsbudget? Zo nee, welke maatregelen zullen er getroffen worden? Binnen welk tijdsbestek?

Ten vierde, bent u het ermee eens dat verminderde dienstverlening, zeker in combinatie met gebrekkige infrastructuur, veeleer aanleiding geeft tot dalende reizigers aantallen? Zo ja, wat betekent dat volgens u voor de toekomstige ontwikkelingen in Haaltert?

Ten vijfde en ten slotte, hoe past het beleid ten opzichte van het station van Haaltert binnen de langetermijndoelstellingen van de NMBS en meer specifiek binnen de doelstelling om tegen 2011 25% meer reizigers te vervoeren dan in 2006?

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, voor de dienst Infrastructuur bij Infrabel zijn volgende verbeteringswerken in uitvoering, in Haaltert. De overweg wordt vernieuwd en verbreed ter hoogte van het station, met aanpassing van de wegsignalisatie, de afsluiting tussen de perrons en de overweg wordt vernieuwd en de toegang tot het perron wordt verbeterd. Het einde van de werken is gepland voor dit jaar, dus voor het einde van deze maand. In een latere fase – 2009 – worden de perronsporen gesaneerd, de perrons verhoogd en de uitrusting aangepast tot een comfortabel niveau.

Momenteel zijn er geen grote investeringswerken gepland wat betreft het stationsgebouw en de parking te Haaltert. Wel zal het nodige worden gedaan, op korte termijn, om de putten te vullen. Ook hier geldt een antwoord dat ik al eerder aan collega's heb gegeven. Het spreekt voor zich dat een heel belangrijk aspect hierin het investeringsprogramma van de NMBS-groep is voor 2008-2012, maar dit behoort niet tot de lopende zaken. Het komt de volgende regering toe te beslissen welke verdere investeringen kunnen worden gedaan. Wat dat betreft zal elk van u geïnteresseerd zijn om dat van nabij te volgen.

Wat de dienstregelingen betreft is er een vergelijkende tabel

partielle? Les travaux d'infrastructure de la gare de Haaltert ne sont-ils pas prioritaires? La réduction de la desserte combinée à une infrastructure déficiente n'aboutiront-elles pas à une diminution du nombre de passagers? Quelles en sont les conséquences pour le développement futur de Haaltert? Dans quelle mesure la politique menée à l'égard de la ville de Haaltert répond-elle à l'objectif de la SNCB de transporter 25% de voyageurs supplémentaires d'ici à 2011?

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

beschikbaar die ik u dadelijk zal geven. Die bevat een opgave van het treinaanbod tijdens de ochtendspits in het station van Haaltert. Dit geeft aan dat de pendelaars vanuit Haaltert momenteel in de ochtendspits over evenveel treinen richting Brussel beschikken, ook al is de spreiding daarvan lichtjes aangepast. De details zullen onmiddellijk te uwer beschikking worden gesteld.

Ik ken de lijn 89, de lijn Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw-Brussel, ook zeer goed: ik heb ze vanmorgen nog gebruikt. Dat is inderdaad een drukke pendellijn met een mix van verschillende types van treinen, zoals IC-treinen, L-treinen, P-treinen, enzovoort. De NMBS tracht een zo goed mogelijke treindienst uit te bouwen, rekening houdend met de belangrijkheid van de stations, de desiderata van het cliënteel, het verzekeren van een goede regelmaat en de technische exploitatiemogelijkheden van de lijn.

Het station van Haaltert telt dagelijks minder dan 600 opstappende reizigers: 587 is het cijfer van vorig jaar. De basisdienst bestaat uit een uurfrequentie met cityrailtreinen van en naar Brussel. Dit treinaanbod wordt in de piekuren bijkomend versterkt met verschillende treinen, dit zowel in de ochtend- als in de avondpiek.

Het huidige dienstregelingsconcept laat weinig manoeuvreerruimte toe om nog in bijkomende stops en halten te voorzien in de dienstregelingen van bepaalde piekurentreinen. De intense opvolgingsfrequentie op het baanvak Zottegem-Denderleeuw-Brussel zorgt ervoor dat het creëren van een bijkomende stop in een tussenstation van de lijn 89 in vele gevallen de stiptheid van de treinen negatief beïnvloedt. Dat is ook een element waarmee wij rekening moeten houden.

Een verhoging van de treinbediening van Haaltert is wel een onderdeel van het GEN-netwerk rond Brussel. Op lange termijn wordt er in een uitbreiding van het bestaande treinaanbod voorzien. Daarvan zullen wij zeker en vast de gunstige evolutie merken, maar zoals u weet, zal dat niet meteen gebeuren. Er wordt in elk geval heel wat gedaan in Haaltert. Het volgende investeringsplan kan wellicht ook nog voor Haaltert bijkomende aspecten bieden.

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

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

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

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

09.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. De mensen uit Haaltert zullen natuurlijk niet direct bediend worden. De dienstregeling is vrij gebrekkig, volgens hen alleszins. Met de vernieuwing van een overweg en een afsluiting is het comfort van de reiziger natuurlijk niet absoluut gediend. De veiligheid zal er wel een stuk door verbeteren, maar als ik zie welke klachten er zijn over de sanitaire voorzieningen, slecht onderhouden perrons, enzovoort, dan denk ik dat er in de toekomst nog andere mogelijkheden moeten zijn.

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

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

10 Samengevoegde vragen van

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

10 Questions jointes de

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

10.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dit jaar vielen er al tien doden bij meer dan vijftig ongevallen aan spooroverwegen. De afgelopen dagen vielen er jammer genoeg nog drie doden. Dat is op zich reeds evenveel als in 2006, ondanks de vele investeringen die de voorbije jaren zijn gedaan. Volgens Infrabel investeren zij 15 miljoen euro enkel om meer veiligheid aan de overwegen te garanderen. Jammer genoeg blijven de grote effecten daarvan blijikbaar uit.

Een van de aanpassingen is het vervangen van passieve signalisatie door slagbomen en/of belsignalen. Ik had graag van de staatssecretaris vernomen hoeveel overwegen er nog enkel zijn uitgerust met passieve signalisatie. Die aanpassingen vormen eigenlijk maar één oplossing. Ik had graag vernomen of er een overzicht bestaat van de maatregelen die globaal getroffen worden om de veiligheid aan overwegen te optimaliseren.

Ik heb daarnet gezegd dat er jaarlijks een investering is van 15 miljoen euro. Dat is toch niet niets. De helft daarvan zou gaan naar het vervangen van overwegen door bruggen of tunnels. Momenteel zijn er nog 2.035 overwegen. Hoeveel van die 2.035 overwegen zullen op termijn afgeschaft worden en dus vervangen worden door een brug of een tunnel? Dat al die aanpassingen tijd vergen is natuurlijk niet meer dan normaal. Heeft de NMBS een zicht op de termijn waarbinnen men daarmee ooit rond zal komen?

10.02 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag die over een gelijkaardig thema gaat. Het gaat om de veiligheid aan onze spoorwegen. Op zaterdag 17 november is een koppel uit Diepenbeek verongelukt toen zij met de wagen slomden tussen de slagbomen door. Op maandag 19 november is een 73-jarige vrouw om het leven gekomen nadat ze gegrepen werd door een trein toen ze overstak met haar looprek. Ik weet wel dat het hier gaat over twee totaal verschillende ongevallen met verschillende oorzaken.

Mijnheer de staatssecretaris, het eerste ongeval doet natuurlijk heel sterk denken aan het ongeval waarbij vijf Limburgse jongeren om het

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

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

10.02 Hilde Vautmans (Open Vld): Au mois de novembre, un couple de Diepenbeek a été victime d'un accident alors qu'il se trouvait entre les barrières d'un passage à niveau. Le même mois, une femme de 73 ans a été happée par un train alors qu'elle traversait le passage à niveau avec son déambulateur. Il peut arriver que l'attente aux passages

leven kwamen nadat ze slalomden tussen de slagbomen door omdat ze al heel lang hadden staan wachten. Getuigen spraken daar zelfs van 21 minuten wachttijd.

Wat het tweede ongeval betreft, er zijn ondertussen getuigenissen opgedoken van mensen die eigenlijk gelijkaardige problemen hadden ondervonden. Een mindervalide vrouw in een rolstoel heeft ook verklaard dat zij is komen vast te zitten en dat omstaanders haar gelukkig hebben geholpen. Ik denk dat we daar echt wel kunnen spreken van problemen met de veiligheid van de overweg voor mindervaliden in een rolstoel of met een looprek.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris. Hebt u weet van lange wachttijden aan de overwegen? Wordt dat getimed, worden daar overzichten van bijgehouden?

Ten tweede, zijn er maatregelen genomen of wordt er in maatregelen voorzien om ervoor te zorgen dat die wachttijden tot een minimum beperkt worden?

Ten derde, bestaan er richtlijnen over de maximumduur van zulke wachttijden? 21 minuten lijkt mij toch wel heel erg lang.

Aangaande het tweede ongeval wil ik het volgende vragen. Worden er extra maatregelen genomen, zodat rolstoelpatiënten of mensen met een looprek veilig de overweg kunnen oversteken?

Een volgende vraag gaat over een punt dat in Limburg nogal leeft. Het gaat over de overweg waar die Limburgse jongeren en dat koppel, is verongelukt. De burgemeester van Diepenbeek heeft gevraagd of er daar een dubbele slagboom bevestigd kan worden. Mensen van Infrabel hebben al gereageerd, zeggende dat dat misschien niet de beste oplossing is. Ook een dubbele slagboom kan namelijk gevaarlijk zijn. Als u met uw auto tussen dubbele slagbomen komt vast te zitten, dan kunt u niet meer weg. Er zijn dus argumenten voor en tegen. Ik vraag me af wat de plannen zijn voor die overweg in Diepenbeek. Hoe wordt daarop gereageerd? Wordt dat in dialoog met het stadsbestuur bekeken? Het is natuurlijk niet gemakkelijk voor een gemeente, wanneer er zulke dramatische ongevallen gebeuren, om daarmee om te gaan. Hoe kan daar eigenlijk op worden gereageerd?

Op 17 oktober 2005 stelde ik reeds een gelijkaardige vraag aan minister Landuyt. Hij heeft toen geantwoord dat er onderhandelingen werden gevoerd om goed te kunnen communiceren over de veiligheid van de spoorwegen, over de lange wachttijden, en ook over de vraag hoe men een defecte trein kan herkennen. Dat laatste punt was de aanleiding van het ongeval met die vijf Limburgse jongeren. Ook ik moet dagelijks een aantal overwegen oversteken – tenzij ik natuurlijk zelf op de trein zit – en ik moet u zeggen dat ik van die campagnes nog niets heb gezien. Wanneer wordt dat gepland? Gebeurt dat in overleg met u? Wanneer kan die campagne opgestart worden, zodat we het aantal ongevallen bij de spoorwegovergangen tot een minimum kunnen beperken?

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

à niveau atteinne 20 minutes. De plus, les personnes âgées et les personnes en chaise roulante ont du mal à traverser.

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

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

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

10.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik

10.03 **Bruno Tuybens**, secrétaire

geef eerst de cijfers. Er bestaan op dit ogenblik nog 144 overwegen die uitgerust zijn met passieve signalisatie, waarvan slechts 19 op reizigerslijnen. In het strategisch plan inzake de veiligheid aan overwegen voorziet Infrabel erin alle overwegen van vierde categorie op reizigerslijnen te elimineren, hetzij door afschaffing, hetzij door categorieverhoging.

Van die 19 overwegen met passieve signalisatie zullen er 5 uitgerust worden met lichtseinen. Voor de 14 overblijvende overwegen wordt de afschaffing bestudeerd. Indien een afschaffingsproject niet haalbaar zou blijken, bijvoorbeeld door gefundeerde bezwaren tijdens het openbaar onderzoek dat gepaard gaat met elke afschaffing van overwegen, zullen ook die overwegen met lichtseinen uitgerust worden.

Meer in het algemeen kan ik u meedelen dat er koninklijke besluiten zijn uitgevaardigd, of op het punt staan uitgevaardigd te worden, om een 50-tal overwegen af te schaffen. De uitvoering daarvan wordt voorzien tegen uiterlijk 2012. Een aantal bijkomende overwegen zal verdwijnen in het raam van grote spoorprojecten, als daar zijn: het GEN rond Brussel, de vier sporen op de lijn 50A tussen Gent en Brugge, en de snelheidsverhoging op as 3 tussen Brussel en Luxemburg. Tot zover mijn antwoord op de vragen die door de heer Doomst werden gesteld.

Mevrouw Vautmans, wat uw vragen betreft, worden de normale cyclustijden bij het sluiten van overwegen minimaal gehouden.

Wij moeten er uiteraard rekening mee houden dat er een voldoende veiligheidsniveau gewaarborgd is. Normaal gezien is de sluitingstijd opgebouwd uit: een vooraankondiging van 15 seconden, de sluitingstijd van de slagbomen – afhankelijk van hun lengte – en de veiligheidsmarge van 10 seconden, de doortijds van het spoorvoertuig – afhankelijk uiteraard van de lengte en de snelheid van het spoorvoertuig – en de openingstijd van de slagbomen.

In de meeste gevallen resulteert dat in sluitingstijden van om en bij de minuut. Die tijden gelden voor treinen die rijden aan de maximaal toegelaten snelheid. Aan de hand daarvan wordt de afstand bepaald vanwaar de overweg wordt bevolen zodra de trein er voorbij rijdt. Dat heeft tot gevolg dat voor sommige treinbewegingen, bijvoorbeeld van een goederentrein met een lagere snelheid, de overweg langer gesloten zal zijn terwijl de trein voorbijrijdt. Dat is ook het geval als een reizigerstrein in de aankondigingszone stopt aan een perron, zoals u weet.

Bij vroegere metingen, continu gedurende twee weken, op de lijn Hasselt-Tongeren werd vastgesteld dat de gemiddelde sluitingstijd 1 minuut en 11 seconden bedroeg, dat in meer dan 45% van de gevallen de sluitingstijd beperkt bleef tot 60 seconden en in 80% van de gevallen tot 90 seconden.

Sluitingstijden van meer dan 20 minuten zijn uitzonderlijk en veelal het gevolg van ongevallen, vandalisme zoals bijvoorbeeld kabeldiefstal, of storing in de apparatuur. Indien de overweg, om welke reden dan ook, langer gesloten blijft dan 10 minuten, wordt er automatisch een alarm gegenereerd in het seinhuis. Er wordt dan een technicus ter plaatse gestuurd om de oorzaak van deze lange sluitingstijd op te sporen en

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

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

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

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

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

de treinen worden opgehouden en slechts naar de overweg gestuurd op voorwaarde dat zij halt houden aan elke overweg, een geluidssignaal geven en de overweg aan een lage snelheid van 5 kilometer per uur voorbijrijden.

Wat uw vraag in verband met personen met beperkte mobiliteit betreft, zou er in het theoretische kader dat werd uitgevaardigd door de NMBS-Groep voor deze mensen voldoende tijd moeten zijn om de overweg over te steken, voor zover zij zich uiteraard niet op de overweg begeven wanneer de trein reeds werd aangekondigd door rode lichten en/of een belsignaal. Voor overwegen met een grote oversteeklengte van meer dan 25 meter wordt in de aankondiging rekening gehouden met een extra vrijmakingstijd van deze overweg, onder meer voor mensen met beperkte mobiliteit.

Om technische redenen is het evenwel niet mogelijk de gleufopening naast de spoorstaaf op te heffen die mogelijk voor problemen zorgt met de te kleine loopwieltjes van bijvoorbeeld rolstoelen. Deze gleuf is absoluut nodig voor de doorgang van de wielkransen met flens, inherent aan het spoorvervoer.

Overwegen die de volledige wegbreedte afsluiten, houden het risico in dat weggebruikers worden opgesloten binnen de slagbomen. Daardoor is het noodzakelijk om te detecteren of er geen voertuig is opgesloten op de overweg alvorens de trein toe te laten zijn beweging verder te zetten.

Deze veiligheidsmaatregel verhoogt aanzienlijk de sluitingstijd van de overweg. Om die reden is er niet in voorzien om slagbomen over de volle wegbreedte te plaatsen aan de overweg in Diepenbeek. Het lijkt mij trouwens weinig aangewezen aangezien die overweg dan voor een derde van de tijd gesloten zou zijn, voor ongeveer 20 minuten per uur. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. U zou dan als autobestuurder protesteren.

Ik wijs erop dat veiligheidsinrichtingen ter hoogte van overwegen niet door Infrabel worden bepaald. U hebt ook al een verwijzing daarnaar gemaakt. Ze worden opgelegd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. U weet dat mijn collega Renaat Landuyt daarvoor bevoegd is.

Wat de sensibilisering betreft, ook dit is een vraag die meer in detail bestemd is voor de minister van Mobiliteit en Vervoer. Er werden in de omgeving van een 70-tal overwegen panelen geplaatst met affiches, in het kader van de sensibiliseringscampagne. Een eerste dergelijke campagne vond plaats in november 2006. Ze werd herhaald in maart 2007, tezamen met een actie in de scholen die erop gericht was de leerlingen van het eerste en tweede jaar secundair onderwijs te sensibiliseren, aan de hand van een onlinespelwedstrijd op computer. Die is te vinden op eventjeswachten.be of, in het Frans, unpeudepatience.be. Een derde campagne met affiches is momenteel aan het lopen, zodat dat aspect van de ambitie en de aankondiging van minister Landuyt effectief werden gerealiseerd.

10.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Als ik me niet vergis, is het jaar 2015 de veiligheidshorizon om de grote problemen op te lossen.

10.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik heb zeer veel aandacht

quoi il retourne.

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

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

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

10.05 Bruno Tuybens, secrétaire

gevraagd van de NMBS-groep om deze problematiek hoog op de agenda te zetten, omwille van de veiligheid. Het is niet voor niets dat daar bijzonder veel investeringen naartoe gaan. Ik hoop alleen dat er in het volgende investeringsplan evenveel, zoniet nog meer, aandacht aan wordt besteed. Zoals u weet, is het investeringsprogramma geen lopende zaak en kan ik als dusdanig ook niet interveniëren in deze materie. Ik hoop dat de volgende minister of staatssecretaris van Overheidsbedrijven ermee akkoord gaat om daaraan de nodige aandacht te besteden.

10.06 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Ik ben blij dat er rekening mee wordt gehouden om die wachttijden te beperken. U zegt dat het in 80 à 90% van de gevallen goed loopt. Uiteraard want anders zouden we nog meer ongevallen hebben, neem ik aan. Er is natuurlijk wel een probleem met die 5 à 10% waarin het effectief zo lang duurt. U zegt ook dat er wel een signaal vertrekt vanuit het seinhuis naar de treinen maar er wordt niets gedaan om de wachtenden te informeren. Dat is het grote probleem. Daar knelt het schoentje. Ik weet niet of daarvoor niets kan worden voorzien. Het lijkt mij toch mogelijk om daar een groot alarm te laten afgaan. De installaties bestaan.

Ik weet wel dat het in de meerderheid van de gevallen goed gaat maar ik wil wel een manier om in te grijpen als het dan wel fout gaat want daar vallen de ongevallen. De ongevallen vallen niet als er maar een of anderhalve minuut moet worden gewacht. Op het moment dat de trein passeert, kan men trouwens niet oversteken en ziet iedereen het ook. Het is voor mij een manier om te zoeken naar die 10% van de gevallen waarbij er wel sprake is van een lange vertraging. Op dat moment moet er niet alleen voor worden gezorgd dat er op de sporen veiligheid wordt gecreëerd voor de treinen maar ook voor de wachtenden.

Dit is een eerste opmerking die misschien meer voor uw opvolger geldt. Ik zal er echter op terugkomen. We moeten zoeken naar een systeem om die wachtenden te informeren en ervoor te zorgen dat zij geen risico lopen.

Ik kom dan bij een tweede punt. U zegt mij dat het spleetje of geul – ik weet niet precies hoe ik het in het Nederlands moet uitdrukken – absoluut noodzakelijk is zodat de trein kan passeren. Ik stel wel vast dat er een heel groot verschil is tussen bepaalde overgangen. Er zijn overgangen waar je met een rolstoel of looprek zeer goed kunt oversteken maar er zijn er ook waar die gleuven veel te diep zijn. Het gaat mij erom dat ook die overwegen omhoog worden gebracht zodat ze overal makkelijk oversteekbaar zijn. Dit is volgens mij een actiepunt dat moet worden meegenomen. Het is niet zo dat het overal heel vlak is. Er zijn wel degelijk plaatsen waar er een heel groot niveauverschil is tussen de straat en de spoorwegen. Die dingen zouden eigenlijk moeten worden gedetecteerd zodat er een oplossing kan worden gezocht.

10.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Wat het laatste betreft, kan ik u meedelen dat dit een ongoing proces is. Ik zie ook in mijn streek dat daar af en toe werken gebeuren maar men kan natuurlijk niet alles in een keer uitvoeren. Dit maakt deel uit van een proces dat al

d'État: J'ai toujours insisté auprès de la SNCB pour qu'elle y consacre beaucoup d'attention. J'espère que tel sera également le cas dans le prochain plan d'investissement qui ne relève toutefois pas des affaires courantes.

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

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

10.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La SNCB améliore sans cesse l'infrastructure. J'espère que mon successeur ne lésinera pas

geruime tijd aan de gang is en dat in de toekomst zeker en vast verder zal gaan.

Wat uw eerste opmerking betreft, mevrouw Vautmans, hoop ik echt van harte dat mijn opvolger nooit zal bekibbelen op investeringen die te maken hebben met veiligheid van personeel, treinreizigers en zij die wachten voor de overwegen.

Ik hoop van harte dat wij dat binnen drie tot vier jaar allen kunnen vaststellen.

In ieder geval, in de voorbije twee of vier jaar werd heel veel aandacht aan de zaak besteed. Ik hoop dat dit zo zal blijven doorgaan.

10.08 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik weet niet of u de gegevens bij heeft. U gaf mij de cijfers van het aantal sluitingen dat goed op tijd loopt. U spreekt over 80 à 90%. Hebt u dan ook de cijfers van de 10% waar het mis gaat en hoe lang het dan gesloten blijft? Het zijn immers net genoemde cijfers die mij heel erg interesseren.

10.09 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Wij zullen ze opvragen. Ik heb ze niet. Ik zal ze u bezorgen.

sur les mesures de sécurité en faveur du personnel, des voyageurs et des personnes qui attendent. Au cours des quatre dernières années, une attention accrue y a été consacrée.

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

10.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je vous les transmettrai.

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

11 Samengevoegde vragen van

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

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

11 Questions jointes de

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

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

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, een van de gevoeligste punten bij de reizigers is de stiptheid van de treinen. Volgens de jongste studie van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers zou dat toch in negatieve zin evolueren. Maar liefst 65% van de treinritten zou volgens de bond te kampen hebben met vertragingen.

Daar komt nog eens bij dat de gemiddelde vertraging bijna 10 minuten bedraagt, wat toch vier minuten meer zou zijn dan vorig jaar. Procentueel gezien is dat toch een geweldige stijging. De vertragingen die Infrabel zelf vaststelt, liggen steeds lager, maar ik hoor vandaag in de pers dat men nu de manier van meten ook zou aanpassen en het nog meer vanuit het standpunt van de gebruiker zou gaan bekijken.

Wat is de gemiddelde vertraging die wordt genoteerd?

Een stijging van vier minuten op een jaar tijd, dat is bijna tweederde, dat is toch wel vrij groot. Wat zijn de redenen daarvoor?

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

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

Ten slotte, zowel voor de reizigers als voor de NMBS zelf is het belangrijk dat wij die vertragingen in de toekomst tot een minimum herleiden. Dan pas zal men de auto immers thuislaten. Wanneer men er via het openbaar vervoer sneller is, zal dat het gebruik verhogen. Wij denken dus dat concrete oplossingen absoluut nodig zijn.

Ik had dus graag vernomen op welke termijn er oplossingen voor die vertragingen zullen kunnen worden aangebracht.

11.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, collega Doomst heeft de problematiek correct geschetst. Ik hoef daar niet op teug te komen. Ik kan alleen nog mijn bijkomende vraag, die ik schriftelijk aan u heb bezorgd, herhalen.

Infrabel gebruikt een ander meetsysteem dan de BTTB. De spoorwegbeheerder zegt dat bijna 90% van de treinen op tijd komt. Wij weten natuurlijk allemaal dat dat niet zo is. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat hij een ander systeem hanteert.

Ik heb inderdaad ook vernomen dat hij dat systeem nu zou aanpassen. Ik vind dat een goede zaak. Ik zou echter uit uw mond willen vernemen of dat systeem inderdaad zal aangepast worden en welke maatregelen genomen worden om die vertragingen uit de wereld te helpen of aan te pakken.

11.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, laten we het eerst hebben over de vertragingen die zijn opgemeten door Infrabel en wat daarvan de redenen zijn, om daarna over te gaan tot de vraag met betrekking tot de nieuwe stiptheidscijfers.

In oktober 2007 noteerde Infrabel een gemiddelde vertraging van de treinen van 2,42 minuten, dus voor alle treinen samen. Het stiptheidspercentage van Infrabel bedroeg in oktober 2007 86 procent. Dat is het cijfer zonder neutralisatie, dus met inachtneming van vertragingen ten gevolge van grote werven, overmacht of gevallen waarbij derden voor de vertraging hebben gezorgd. In oktober 2006 noteerde Infrabel 2,11 minuten als gemiddelde vertraging voor alle treinen samen. Het stiptheidspercentage van Infrabel bedroeg toen 88,4 procent, wederom zonder neutralisatie. De stiptheidsstatistieken van Infrabel geven dus een neerwaartse trend weer. De statistieken zijn gebaseerd op de meting van alle treinen in hun bestemmingsstation. Bovendien worden treinen die door de Brusselse as rijden, ook gemeten in het eerste station van die verbinding waar zij aankomen.

De enquête van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers is gebaseerd op het vrijwillig indienen van reiservaringen met de trein en is als dusdanig wetenschappelijk veel minder relevant. Het is evident dat klanten die niet zo tevreden zijn, wellicht gemakkelijker inspanningen leveren om hun negatieve ervaring mee te delen. Tevreden klanten doen die moeite meestal niet. De enquête steunt dus op gedeeltelijke momentopnames.

De stijging van de gemiddelde vertraging tussen oktober 2007 en oktober 2006 was te wijten aan een stijging van het aantal punctuele incidenten, zowel ten laste van de NMBS-Groep als van derden. Ten laste van de NMBS-Groep heeft dat te maken met een aantal

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

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

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

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

L'augmentation du nombre de retards est imputable en partie à des défauts techniques et au fait qu'un grand nombre de chantiers sont en cours sur les grands axes, ce qui engendre une croissance du nombre des

technische defecten aan de sporen, de bovenleiding, de signalisatie en het rollend materieel, alsook met een aantal werkonderbrekingen van het personeel. Ten laste van Infrabel ging het over de defecte bovenleiding op de lijn 50A tussen Beernem en Oostkamp, over seinstoreningen op de L50 tussen Jette en Ternat, op de L27 en op de L59/1 tussen Antwerpen-Centraal en Berchem, over spoorstaafbreuken op de lijn tussen Brussel en Gent en tussen Kortrijk en Oudenaarde, over een spoorverzakking op de lijn 124 tussen Braine-l'Alleud en Waterloo en over regelingsfouten door stationspersoneel. Ten laste van de NMBS kunnen we daar ook aan toevoegen dat er omleidingen zijn geweest van treinen tussen Leuven en Ans door een onvoldoende beschikbaarheid van locomotieven om op de hogesnelheidslijn te rijden, dat er een goederentrein is ontspoord, dat er defecten waren aan het rollend materieel en dergelijke.

Ten laste van derden, jammer genoeg, zijn er twintig zelfmoorden of pogingen daartoe geweest in oktober 2007, tegenover dertien in oktober 2006.

Kabeldiefstallen vonden plaats op meerdere lijnen. Kabeldiefstal is een relatief nieuw fenomeen. Vorig jaar kwam dat nog niet zo vaak voor, maar dit jaar des te meer. Dat nieuwe fenomeen, dat te maken heeft met de prijs van het koper, heeft zeer grote gevolgen voor de stiptheid.

Er waren beschadigingen aan een optische kabel van de seininrichting.

Kortom, het is een amalgaam aan redenen.

In oktober 2007 waren er ook een aantal werven op belangrijke assen, met vertragingsszones en met een versterkend effect op de vertraging ten gevolge van het stijgend aantal incidenten.

Om de stiptheid op zijn netwerk te verbeteren, neemt de NMBS-groep, inclusief Infrabel, een hele reeks maatregelen. Die acties streven ernaar om storingen en incidenten op het netwerk te voorkomen, de gevolgen ervan te beperken en om de informatieverstrekking aan de spoorgebruikers te versterken. Bovendien werd in de nieuwe dienstregeling, die van deze week van toepassing is, een aantal maatregelen ingeschreven die de stiptheid ten goede moeten komen, onder andere door het inbouwen van extra buffertijden aan werken. Tevens komen er een aantal infrastructuur, zoals niveau -1 van Antwerpen Centraal, in dienst, wat de verkeersleiding meer mogelijkheden geeft om oplossingen te zoeken in geval van problemen.

Naast de maatregelen om in te werken op de stiptheid, wordt ook, vanaf 2008, de communicatie over de stiptheid naar de klanten verbeterd. Daar heeft de heer Doomst naar verwezen. Inderdaad, vanaf 2008 worden naast het bestaande globale stiptheidscijfer, dat behouden wordt om de evolutie te kunnen volgen, bijkomende statistieken over stiptheid gepubliceerd, onder meer een nieuw globaal stiptheidscijfer dat rekening houdt met de stiptheid in een groot aantal tussenpunten. De meettechniek op zichzelf wordt niet herzien, want die is al door diverse audits in het verleden als accuraat omschreven. Er zullen bijkomende statistieken over stiptheid worden

incidenten. La multiplication des vols de câbles joue également un grand rôle. Il s'agit là d'un phénomène nouveau, lourd de conséquences pour la ponctualité.

Le Groupe-SNCB a adopté une série de mesures dans le but de prévenir autant que possible les perturbations et les incidents techniques et d'en limiter les répercussions. En outre, il s'attache à améliorer l'information aux voyageurs.

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

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

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

Innovation complète, des chiffres distincts seront aussi fournis à partir de 2008 pour les huit lignes les plus importantes. Seront en outre communiqués les résultats

gepubliceerd waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de piekuren, de daluren en de weekends voor de globale stiptheid en ook voor de stiptheid van de tien radiaallijnen naar Brussel, en ook statistieken over globale stiptheid naargelang het type trein, zoals een L-trein, een IC-trein, een IR-trein, een P-trein of wat dan ook. Die cijfers zullen breder ter beschikking worden gesteld. Ze zijn op dit ogenblik al op www.infrabel.be verkrijgbaar.

Bovendien zullen vanaf 2008 ook cijfers over de stiptheid van de acht grote verbindingen worden gepubliceerd. Dat is nieuw. Het gaat om de lijnen Oostende-Eupen, Brussel-Amsterdam, Antwerpen-Kortrijk, Herstal-Doornik, Knokke-Blankenberge-Tongeren, Brussel-Luxemburg, Schaarbeek-Moeskroen en Antwerpen-Charleroi. Van voornoemde acht grote verbindingen zullen de stiptheidscijfers apart worden gepubliceerd.

Er komt een bijkomend stiptheidscijfer, dat rekening houdt met de resultaten opgetekend op een aantal tussenmeetpunten langs het treintraject. De stiptheid bij aankomst in een aantal grote stations buiten Brussel wordt nu ook opgenomen. Dat is het geval voor Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Luik, Namen en Charleroi.

Er is een bijkomend stiptheidscijfer, dat rekening houdt met de ponderatie naar gelang van het aantal reizigers op de treinen, waarvoor ik zelf heel sterk heb gepleit, en met een aantal geslaagde aansluitingen in een selectie van stations. Het gaat in dat verband over Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Leuven, Bergen, Charleroi, Namen en Luik.

Op die manier zal de perceptie over de stiptheid in ieder geval in sterkere mate positief worden beïnvloed. Infrabel zorgt er zo ook voor dat met meer detail naar de geïnteresseerden wordt gecommuniceerd. Daarover vonden ook gesprekken plaats tussen de NMBS-groep, enerzijds, en gebruikersorganisaties, anderzijds. Ik heb ook sterk op voornoemde gesprekken aangedrongen, waardoor wij de voorbije maanden effectief serieuze vooruitgang mochten boeken.

11.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, de nieuwe meetmethode staat dus op dit ogenblik al op punt en werkt al. Moet aan de methode niet meer worden geschaafd?

11.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De nieuwe meetmethode werkt voor het gedeelte dat ervoor zorgt dat een onderscheid tussen de piekuur- en daluurtreinen kan worden gemaakt. Wat op punt staat, maar in de communicatie nog niet werd gebruikt, is de meting van de treinaankomsten op tussenpunten en andere aspecten. Er zal over die aspecten vanaf 2008 worden gecommuniceerd.

11.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn omstandig antwoord.

des mesures effectuées à des points de mesure intermédiaires et lors de l'arrivée dans les grandes gares en dehors de Bruxelles. Nous établirons de surcroît des statistiques avec une pondération en fonction du nombre de voyageurs, point sur lequel j'ai personnellement beaucoup insisté. Le nombre de correspondances réussies sera lui aussi consigné dans un groupe de gares pré-sélectionnées.

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

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

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

11.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il s'agit donc bien d'une

Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp, gaat het niet alleen om een verfijning van de meetmethode. Er wordt ook meer gemeten. Er komt echter ook een daadwerkelijke aanpassing van de meetmethode op zich, of vergis ik mij? Dat zou ik graag van u willen horen.

Gaat het om cijfers die met vertragingen onderweg rekening zullen houden of met gemiste aansluitingen en met treinen die werden afgeschaft? Ik zou graag nog eens uit uw mond willen horen of de meetmethode inderdaad verandert.

11.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het is hoe dan ook een en-ensituatie. Gelet op de vergelijkbaarheid van de historische cijfers die wij kennen, zal de huidige meetmethode gehandhaafd blijven. Daarnaast wordt bijkomende communicatie per lijn en per treintype gegeven, ook op basis van de grote lijnen. Bovendien wordt met aansluitingen en tussenmeetpunten rekening gehouden, waardoor wij meer informatie krijgen.

11.08 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dank u wel, mijnheer de staatssecretaris.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

12.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, le 21 décembre 2006, vous annonciez, lors d'une conférence de presse, l'intervention de la Loterie Nationale pour la couverture en assurance de certaines activités de volontaires. Ce faisant, vous apportiez une contribution au débat relatif aux droits des volontaires qui a eu lieu dans cette assemblée.

Je pose le problème de financement de certaines assurances. Les assurances "responsabilité civile" relevaient de la compétence de votre collègue M. Verwilghen. Certains contrats types ont ainsi été proposés aux associations. Il restait notamment la couverture pour les dommages corporels et l'assistance judiciaire.

Vous aviez décidé d'octroyer les subventions via les provinces, ces dernières étant chargées de mettre le dispositif en œuvre. Vous aviez précisé à l'époque le montant octroyé respectivement à l'Association des Provinces wallonnes et à l'Association des Provinces flamandes, l'objectif étant de soutenir une assurance collective pour certaines catégories de volontaires et d'activités émergeant au volontariat.

Chaque province devait d'initiative et de manière autonome déterminer une procédure et des modalités d'exécution. Je vous avais déjà interrogé sur ce sujet en avril 2007, car certaines provinces semblaient peu informées de ce projet d'assurance collective. Qu'en est-il à l'heure actuelle? À quel stade en est la mise en œuvre de ce

adaptation de la méthode elle-même et non pas d'une simple amélioration de la communication?

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

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

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

Werd er een openbare aanbestedingsprocedure bij de verzekeringsinstellingen opgestart? Wordt de groepsverzekering reeds

dispositif?

Les provinces flamandes et wallonnes ont-elles entamé une procédure de marché public parmi les compagnies d'assurances? Quels sont les résultats de cette procédure? L'assureur a-t-il été désigné ou plusieurs compagnies ont-elles proposé des contrats types via les provinces?

Au-delà des contacts ou des contrats qui peuvent exister entre les compagnies d'assurances et les provinces, des associations de volontaires ont-elles déjà pu bénéficier de cette couverture assurantielle? La cible prioritaire souhaitée par le législateur, à savoir les toutes petites associations de fait qui disposent de peu de moyens, est-elle rencontrée de manière prioritaire?

Vu la période de démarrage – 2007 étant une année de transition – et les procédures assez lourdes auxquelles sont confrontées les provinces, l'exercice budgétaire risque de faire apparaître un solde non dépensé. Le cas échéant, ce solde pourrait-il être reporté sur l'exercice 2008?

Ma dernière réflexion concerne l'information. Il me semble que le temps a passé et que bon nombre de volontaires ou d'associations ne sont pas informés de cette possibilité.

Une campagne d'information a-t-elle été organisée? Est-il prévu d'en organiser une? Dans quel délai et sous quelle forme? Enfin, un solde non dépensé en 2007 pourrait-il éventuellement être utilisé pour une campagne d'information?

Monsieur le secrétaire d'État, avec de nombreux collègues, nous avons été attentifs à la situation des droits des volontaires et nous avons essayé de les améliorer. En cette fin d'année, je souhaitais donc faire le point avec vous sur l'état d'avancement de ce dossier.

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Delizée, je suis très content que vous me posiez cette question. En effet, je suis assez fier d'avoir lancé cette idée et l'assurance a déjà été utilisée par nombre d'organisations.

Les cinq provinces wallonnes ont mandaté l'Association des Provinces wallonnes pour lancer un appel d'offres destiné à déterminer la compagnie d'assurances qui assurera la couverture "responsabilité civile, accidents corporels et défense en justice" des volontaires.

Le 25 septembre dernier, le conseil d'administration de l'Association des Provinces wallonnes a désigné la compagnie Dexia pour assumer ce marché. Une réunion de coordination a été organisée à l'APW en présence de Dexia et des représentants des cinq provinces wallonnes pour organiser la mise en place effective du système d'agrégation des associations de volontaires dans les meilleurs délais. Un projet de règlement unique et un projet de formulaire d'inscription unique ont été rédigés et adressés aux provinces. Les collèges provinciaux doivent à présent marquer leur accord sur le projet de règlement et mettre en place les points de contact "volontariat" de leur province.

En plus, un subside distinct a été octroyé à la Communauté

in de praktijk aangeboden?

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

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

Wanneer komt er een informatiecampaagne bestemd voor de vrijwilligersorganisaties?

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

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

Op 25 september heeft de APW daartoe Dexia aangewezen. Bij de APW werd een vergadering belegd met Dexia en de Waalse provincies om de erkenning van

germanophone. La signature du contrat entre l'assureur et l'ASBL "Task Sport für Alle" était prévue dans le courant de la semaine du 12 au 16 novembre dernier. À partir du 18 novembre, une campagne publicitaire était lancée, s'adressant spécifiquement aux associations de la Communauté germanophone. Les inscriptions pouvaient démarrer effectivement à partir du 1^{er} décembre.

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, le règlement de subventionnement prévoit que l'Association des Provinces wallonnes et la "Vereniging van Vlaamse Provincies" concluent elles-mêmes une convention avec respectivement la Commission communautaire française et la Commission communautaire flamande.

Le 19 septembre dernier, la Commission flamande a adopté un arrêté portant approbation d'une convention conclue entre la "Vereniging van Vlaamse Provincies" et la "Vlaamse Gemeenschapscommissie" à Bruxelles. Pour des raisons budgétaires et dans l'attente d'une initiative parallèle de la part de la COCOF, l'inscription est actuellement limitée à 500 organisations bruxelloises de volontaires agréées.

En ce qui concerne la COCOF, des contacts ont été pris par l'Association des Provinces wallonnes pour les inviter à mettre en œuvre leur propre système de volontariat et à prendre contact avec l'Association pour envisager les modalités d'octroi des subventions de la Loterie Nationale.

L'Association reste dans l'attente de nouvelles de la COCOF. De mon côté, j'insisterai auprès de la COCOF pour qu'elle s'exécute le plus rapidement possible.

En ce qui concerne les provinces flamandes, pour vous donner une idée, plus de 3.000 organisations sont déjà agréées. Le nombre de jours d'assurance est, jusqu'à présent, de 220.000. Cela donne des perspectives aux organisations et ASBL wallonnes et bruxelloises si elles utilisaient ce système.

de vrijwilligersverenigingen te organiseren. De provinciecolleges moeten hun instemming verlenen en in alle provincies aanspreekpunten oprichten.

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

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

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

In de Vlaamse provincies werden al meer dan 3.000 organisaties erkend, wat overeenstemt met 220.000 verzekerde dagen. Dat

opent perspectieven voor de Waalse en Brusselse organisaties en vzw's die een beroep zouden willen doen op die regeling.

12.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse complète.

Elle permet effectivement de faire un tour d'horizon des différentes entités fédérées, de leur couverture respective et de l'état d'avancement.

Il me reste néanmoins deux éléments sans réponse: la campagne d'information du côté francophone – vous avez parlé de celle du côté germanophone – et la question du report du budget. Je crois que vous avez indiqué avoir assuré le financement de cette opération pour 2007 et 2008. Les budgets dépensés peuvent-ils être reportés? Je n'ai pas reçu de réponse à cette question.

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Delizée, veuillez m'excuser. Je n'ai pas répondu directement à la question mais c'est effectivement prévu. Ce serait possible.

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

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

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat is inderdaad mogelijk.

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

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

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

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

13.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, locomotieven die worden ingezet voor opdrachten in Gent-Zeehaven konden vroeger bijtanken in een station in Merelbeke waar op een professionele, veilige manier en zonder risico's met een hele installatie kon worden getankt. Sinds ongeveer een jaar moeten heel wat treinen tanken in Gent-Zeehaven ter hoogte van de Veenakkerstraat. Daar komen gewoon tankwagens aangereden op bepaalde uren en zo worden de treinen op een mobiele manier van brandstof voorzien. Het tanken gebeurt daar niet op een daartoe speciaal uitgeruste plaats, maar gewoon langs het spoor en zonder de veiligheidsmaatregelen waarin op andere plaatsen wel is voorzien.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen ter zake. Ten eerste, om welke reden worden de locomotieven thans van brandstof voorzien in Gent-Zeehaven in de plaats van de speciaal daarvoor uitgeruste plaats in Merelbeke? Ten tweede, welke criteria worden gehanteerd om die keuze te maken? Het gaat blijkbaar immers maar om een deel van de locomotieven. Ten derde, bent u er zich van bewust dat de nieuwe mobiele tankplaats niet uitgerust is zoals alle

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

Pourquoi certaines locomotives sont-elles à présent ravitaillées à cet endroit? Quels sont les critères appliqués en l'occurrence? Le secrétaire d'État sait-il que la nouvelle station d'approvisionnement mobile ne bénéficie pas du même

andere vaste tankplaatsen en dat dit niet kan gebeuren zonder risico op verontreiniging bij eventueel lekken? Ten vierde, is een dergelijke manier van tanken vergunningsplichtig volgens VLAREM of andere wetgeving? Zo ja, werden dan de noodzakelijke vergunningen aangevraagd en verkregen? Ten vijfde, zijn er incidenten bekend bij het tanken op een dergelijke manier? Ten zesde, zijn er nog plaatsen in België waar locomotieven op een dergelijke mobiele manier van brandstof worden voorzien? Zo ja, hoe zijn die tankplaatsen uitgerust? Zijn daarvoor dan de nodige vergunningen aangevraagd en verkregen?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hecke, voor zover bekend bij de NMBS-groep deed zich een feit voor in Zeebrugge, meer bepaald op 22 augustus 2005. Daar ging het echter niet om een tankbeurt zoals in uw vraag is beschreven, maar wel om een brandstofuitwisseling tussen twee locomotieven na een operatie als gevolg van een aanrijding van een locomotief. Deze feiten deden zich voor op verharde ondergrond, op terreinen beheerd door de haven van Zeebrugge. Door het loskomen van een tankpistool uit het gasoliereservoir van de locomotief, is er gasoliediesel terechtgekomen op de parking van de firma Stora. Op verzoek van de havenkapitein werd de parking toen door de brandweer gereinigd.

Meer algemeen en om uw vraag te beantwoorden, het volgende. Historisch zijn de tractiewerkplaatsen, dat zijn de werkplaatsen van de NMBS waar het rollend materiaal wordt onderhouden, voorzien van tankinstallaties. Het was een logische keuze, gezien het onderhoudsprogramma van de diesellocomotieven dagelijks in ritten in een werkplaats voorzag. De bestuurdersdepots, waar de bestuurders hun prestaties beginnen en eindigen, waren vroeger ook gesitueerd in de directe omgeving van zulke werkplaatsen.

De organisatie van de productie en het onderhoud zijn metertijd geëvolueerd. Dat zorgt ervoor dat de locomotieven minder frequent in ritten in de werkplaats vereisen en dat de bestuurders hun standplaats in de rangeerstations hebben.

Locomotieven die in een dergelijk regime werken, komen dus niet meer binnen hun normale benutting langs de bestaande installaties. Om redenen van kosten en efficiëntie is, waar het verantwoord was, op die wijze overgegaan op mobiel betanken, zoals dat heet.

Ter beheersing van het risico van verontreiniging zijn wel tal van maatregelen genomen. Zowel de vrachtwagens als de locomotieven zijn uitgerust met een lekvrij koppelingssysteem van de vulslang en een overvulbeveiliging van de brandstoftank van de locomotief. Een sonde in de tank detecteert het maximale brandstofpeil en beveelt automatisch de stilstand van de pomp van de vrachtwagen. Aanvullend zijn in de zone van overslag olieabsorberende matten geplaatst.

Op uw vierde en laatste vraag, kan ik het volgende antwoorden. De VLAREM-wetgeving en ook de analoge wetgeving in andere

équipement que les stations d'approvisionnement fixes et qu'il existe un risque de pollution en cas de fuite? Cette manière de ravitaillement est-elle soumise à autorisation? Dispose-t-on des permis nécessaires? Cette manière de ravitaillement a-t-elle donné lieu à des incidents? Des ravitaillements mobiles sont-ils également effectués ailleurs en Belgique? Comment ces stations d'approvisionnement sont-elles équipées?

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

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

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

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

Seules les installations fixes sont soumises à une obligation d'autorisation ou de déclaration. En ce qui concerne les réservoirs mobiles, il convient bien entendu de respecter la législation

Gewesten, legt enkel een vergunnings- of meldingsplicht op bij vaste installaties. Bij die plicht horen ook de daarbij horende uitbatingsvoorwaarden en de constructie-eisen.

Bij het mobiel tanken is geen vaste installatie als een tank of een tankzuil aanwezig, zodat de milieuvergunning- of meldingsplicht niet van toepassing is. Bij mobiel tanken moet men uiteraard wel resultaatgericht de milieuwetgeving respecteren, in die zin dat men uiteraard geen bodem-, grond- of oppervlaktewater mag verontreinigen.

Voorafgaande bodemanalyse heeft plaatsgevonden en een vaste installatie is op korte termijn voorzien. Mocht er ondertussen een vervuiling hebben plaatsgevonden, zal de gebruiker moeten instaan voor de kosten van de sanering.

Ik moet daaraan toevoegen dat de NMBS niet alleen de eigen locomotieven "betankt". Zij "betankt" ook locomotieven van andere operatoren. Zo "betankt" zij in dezelfde omstandigheden als in Genk en Stokkem andere operatoren in Antwerpen, op de bundel Far West, van de Franse maatschappij SNCF Fret, op een privéconcessie, in Monsen en in Zeebrugge de locomotieven van DLC, Dillen & Lejeune Cargo.

Dat betekent dat de NMBS niet alleen voor eigen, maar ook voor andere operatoren de "betanking" doet, waardoor het in de beeldvorming niet zo zou mogen zijn dat er drie of vier bedrijven zijn die hun locomotieven "betanken" met alle potentiële gevolgen van dien.

Alle expertise op dat vlak blijft in handen van een operator, zijnde de NMBS-groep. Met inachtneming van alle maatregelen die genomen zijn om het risico op verontreiniging te vrijwaren, en zeker gezien de logische kosten- en efficiëntieredenen, is dat op dit ogenblik de beste oplossing. Anders zou het uiteraard ook weer een effect hebben op het treinaanbod dat wij geven aan de reizigers, wat dan weer een effect heeft op andere milieuaspecten, CO₂-uitstoot en dergelijke. Hier werd een keuze gemaakt voor kostenefficiëntie, maar tegelijk ook voor het milieu.

13.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Heb ik het goed begrepen dat het de bedoeling is om van de mobiele tankinstallaties op termijn ook vaste tankinstallaties te maken die dan volledig ingericht zullen zijn zoals de vaste tankinstallaties nu zijn ingericht, op de plaatsen die u hebt opgenoemd?

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat klopt.

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

14 Questions jointes de

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

- **M. Jean-Luc Crucke** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et

environnementale. Toute pollution du sol ou de la nappe aquifère est interdite.

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

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

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

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui.

de la Protection de la consommation, sur "la gare de Tournai" (n° 464)

14 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het station van Doornik" (nr. 464)

Le **président**: M. Flahaux n'est pas présent pour poser sa question n°436, initialement jointe à celle de M. Crucke.

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

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, ma question n'est pas identique à celle de M. Flahaux qui concerne la gare d'Hennuyères. La mienne se rapporte à la gare de Tournai.

Monsieur le ministre, cette gare devait manifestement bénéficier d'une cure de jeunesse et des travaux ont été programmés en plusieurs phases.

La première phase qui concerne les façades et les châssis, d'un coût de 750.000 euros, semble avoir pris du retard. Confirmez-vous ce retard? Peut-on l'évaluer? Aura-t-il des conséquences sur le budget défini initialement? Ce retard sur la première phase induit-il un retard pour les autres phases? Dans l'affirmative, quel est le nouvel échéancier des travaux?

Par ailleurs, un certain nombre de travaux de sécurité sont également envisagés pour la gare. Pouvez-vous me préciser l'ampleur et le détail de ces travaux? Concerneront-ils les navetteurs? Peut-on s'attendre au placement de caméras? Quelle est l'ampleur budgétaire de ces travaux de sécurité?

Je regrette le fait que les personnes qui assuraient les contrôles de sécurité en gare de Tournai ont été déplacées à Mons car je pense que cela a une conséquence directe sur la sécurité de la gare. Mais il n'y a pas que les moyens humains, il y a aussi les moyens matériels et j'aimerais obtenir plus de détails à ce sujet.

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, les travaux de rénovation extérieure du bâtiment voyageurs de la gare de Tournai devaient initialement être réalisés sur 200 jours ouvrables. En cours de chantier, il est apparu que certains éléments architecturaux de la façade, dont les pierres bleues et les ébrasements, demandaient une restauration plus profonde. Cela a donc entraîné des travaux supplémentaires pour un budget de 260.000 euros et une prolongation de délai de 190 jours ouvrables.

Sauf intempéries et imprévus, la partie centrale et l'aile gauche du bâtiment seront à nouveau visibles avant la fin de l'année. La fin du chantier est, quant à elle, prévue pour la fin avril 2008. Les autres phases de la rénovation, à savoir la rénovation des guichets ainsi que des locaux de service, la réimplantation des concessions et les travaux de mise en conformité, etc. sont indépendantes du chantier de restauration des façades. Les différents cahiers des charges sont en cours d'élaboration et seront prochainement mis en adjudication. Ces travaux sont toujours prévus en 2008.

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

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

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

Behoudens slechte weersomstandigheden en onvoorziene omstandigheden zullen het centrale gedeelte en de linkervleugel van het gebouw opnieuw zichtbaar zijn voor het einde van het jaar. Het einde van

Les travaux de sécurité consistent en une mise en conformité du bâtiment par rapport aux normes de sécurité incendie. En outre, dans le cadre du "projet Malaga", la gare sera équipée en 2009 de caméras de sécurité. Celles-ci seront installées aux entrées de la gare, aux guichets, dans le hall de la gare et dans les couloirs sous voies. Le budget pour ces caméras est repris dans le budget global du "projet Malaga".

de werken is gepland voor eind april 2008. De andere renovatiefases zullen normaal gezien in 2008 worden uitgevoerd.

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

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. J'acte que ces travaux ont effectivement pris du retard et que le délai initialement prévu sera doublé. M. Tuybens a eu l'objectivité de dire que cela était dû à une difficulté d'interprétation sur le plan architectural et non pas simplement aux intempéries, comme la presse l'avait rapporté.

En ce qui concerne les travaux de sécurité, je ne peux que me réjouir du fait que des caméras seront installées en 2009. J'attire cependant l'attention sur le fait que le déplacement des hommes vers Mons et leur absence à Tournai pose de sérieux problèmes en interne.

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

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

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

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

15.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, mijn mondelinge vraag heeft betrekking op de door mevrouw Marie-Claire Houart, een Luikse ambtenaar, georganiseerde Franstalige betoging in Brussel op zondag 18 november. Deze betoging had de bedoeling het land bijeen te houden. Zonder het te hebben over de politieke stellingen van mevrouw Houart en zonder het te hebben over het wel zeer eigenaardige feit dat het ministerie van Landsverdediging het nodig vond om tenten voor deze betoging ter beschikking te stellen, werd onze aandacht getrokken door het interview dat mevrouw Houart in Le Soir gaf. Daarin verklaarde ze – zeer merkwaardig toch – “zo hebben we 40.000 euro gespendeerd aan het drukken van vier miljoen drukwerken die in alle brievenbussen van het land moesten worden verspreid. De Post vroeg ons hiervoor 400.000 euro maar ik hoop dat ze hiervan afzien”.

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

Ik heb enkele concrete vragen aan de staatssecretaris. Ten eerste, klopt dit verhaal van mevrouw Houart? Heeft zij inderdaad aan De Post gevraagd om de betaling voor het versturen van haar drukwerk te laten vallen?

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

Ten tweede, wat is de reactie van De Post hierop geweest?

Ten derde, is de staatssecretaris van mening dat De Post voor dit soort manifestaties zomaar haar kosten voor het verspreiden van drukwerk moet laten vallen?

manifestation ont-ils obtenu d'autres interventions de la part de La Poste?

Ten vierde, heeft de staatssecretaris weet van andere dergelijke, op zijn minst vreemde, vragen aan De Post om het verspreiden van drukwerk gratis of bijna gratis te laten gebeuren?

Ten vijfde, zijn er andere tegemoetkomingen van De Post of andere overheidsbedrijven geweest voor dit initiatief van mevrouw Houart? Ik dank u voor het antwoord.

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort antwoorden. De Post heeft inderdaad van mevrouw Houart een dergelijke vraag gekregen. Het ging hier over een niet-geadresseerde zending. Deze zendingen maken geen deel uit van de universele dienstverlening en zijn dus uiteraard onderworpen aan de postwetgeving. Ze vallen onder de zuiver commerciële dienst en werden aldus behandeld. Er werd dus een prijsopfferte gemaakt.

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

De Post heeft geweigerd de gratis distributie te doen omdat dit zou neerkomen op sponsoring; Qua sponsoring beperkt De Post haar acties tot het Fonds voor Alfabetisering van de Koning Boudewijnstichting. Het spreekt voor zich dat De Post geregeld aanvragen ontvangt om drukwerken gratis te verspreiden. Er is echter vanwege De Post geen enkele tegemoetkoming geweest.

La Poste reçoit régulièrement des demandes de ce type.

15.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord dat heel duidelijk is. Ik ga er dus ook vanuit dat er geen enkele andere tegemoetkoming vanwege De Post geweest is voor het initiatief van mevrouw Houart.

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

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

16 **Samengevoegde vragen van**

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

16 **Questions jointes de**

- Mme Maya Detiège au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire Anvers-Bruxelles" (n° 455)
- M. Jan Jambon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires sur la ligne Bruxelles-Anvers et la liaison ferroviaire entre la Flandre et les Pays-Bas" (n° 470)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plaintes concernant les nouveaux horaires introduites auprès du médiateur de la SNCB" (n° 517)
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 535)
- M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service offert par la SNCB en Campine" (n° 611)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux horaires en vigueur sur la ligne 12 (Anvers-Essen) et entre Anvers et Bruxelles" (n° 628)

16.01 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik word regelmatig aangesproken over de slechte treinverbinding op de lijn Antwerpen-Brussel. De meeste klachten gaan over de uren van de dienstregeling die niet gevolgd worden. Treinen van Antwerpen naar Brussel zouden vaak met vertraging vertrekken of zelfs geschrapt worden, zodat de reizigers moeten wachten op de volgende verbinding. Daardoor zijn mensen soms meer dan 1 uur 40 minuten onderweg. Dit is slechts 11 minuten minder dan de reistijd op het traject Brussel-Londen. Ik geef dat als voorbeeld omdat in heel Antwerpen een hele mooie campagne gevoerd wordt om naar Londen te gaan, met mooie foto's van Thatcher, Blair en ik dacht ook Chirac. Elke dag wordt men geconfronteerd met die feiten.

Ik heb van mensen nog sms'en gekregen. Ik kan ze citeren. Bijvoorbeeld op 6 december: "De trein Antwerpen-Brussel was 35 minuten te laat. De volgende was defect. De daaropvolgende had vertraging." Op 8 december: "De enige trein per uur vanuit Mechelen naar Antwerpen had onbepaalde vertraging door een defecte locomotief." Op 10 december, vandaag dus: "Vandaag bleek de trein alweer te laat."

Ik begrijp wel dat er geen hogesnelheidstreinen kunnen ingelast worden op de lijn Antwerpen-Brussel, maar het moet toch mogelijk zijn om dit traject op een efficiëntere en absoluut snellere manier af te leggen.

Een andere vergelijking is de lijn Brussel-Oostende. Dit traject duurt 1 uur. De reistijd op de lijn Antwerpen-Oostende neemt 1 uur 40 minuten in beslag.

Er zijn ook klachten over treinen die niet, zoals aangegeven in de dienstregeling, vertrekken vanuit Antwerpen-Centraal, maar wel vanuit Berchem. Dat zorgt voor veel praktische problemen die de treinreizigers terecht niet aanvaarden.

Zonder chauvinistisch te willen zijn denk ik toch wel dat de lijn Antwerpen-Brussel redelijk belangrijk is. Ik blijf beleefd.

Tijdens het weekend zou het zelfs nog slechter gesteld zijn. De trein op zaterdag van 11.04 uur vanuit Antwerpen-Centraal zou zelden op tijd en soms zelfs helemaal niet vertrekken.

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

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

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

Daarom heb ik volgende vraag. Ik veronderstel dat u op de hoogte bent van die klachten. Wat kan u of wat gaat u eraan doen?

16.02 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen gaan over hetzelfde thema. Met toch enig chauvinisme, de lijn Brussel-Antwerpen is de belangrijkste NMBS-verbinding in België voor personenvervoer aangezien deze lijn de twee grootste steden van het land met mekaar verbindt.

Het is toch wel merkwaardig dat deze lijn reeds sinds jaren stiefmoederlijk behandeld wordt. Vanuit Antwerpen-Berchem vertrok in de vorige dienstregeling, die vandaag veranderd is - daar kom ik straks op terug - gedurende een half uur, namelijk in het slot van 5 minuten voor het uur tot 22 minuten na het uur geen enkele van de vier treinen naar Brussel die voorzien zijn.

Bovendien is er geen enkele trein tussen Antwerpen en Brussel die geen enkele tussenstop maakt, wat de reistijd bijkomend verlengt. Het gevolg is dat de trein op het vlak van reistijd de concurrentieslag met de auto grandioos verliest op deze as, tenminste buiten de spitsuren, want tijdens de spits is dat toch wel anders.

De vele tussenstops op deze verbinding zijn bizar aangezien het om een verbinding tussen de twee grootste steden van het land gaat. Ter vergelijking: de IC-treinen van Gent naar Brussel stoppen nergens tussen Gent en Brussel.

Op 22 november kondigde de NMBS met trots een globale aanbodsuitbreiding met 1,2 miljoen treinkilometers aan vanaf 9 december, gisteren dus. De nieuwe dienstregeling ter zake lijkt voor de lijn Antwerpen-Brussel die stiefmoederlijke toestand niet te verbeteren, wel integendeel. Alhoewel de eerste voorzichtige beoordeling van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers ons iets anders deed verhoppen. Eerst werd door de NMBS aangekondigd dat de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam uiteindelijk normaal zou functioneren vanaf december dit jaar en dat er daardoor eindelijk een kwartierdienst tussen Antwerpen en Brussel zou worden verzekerd. Als men nu echter op de webstek van de NMBS de dienstregeling opvraagt van de treinen van Antwerpen-Berchem naar Brussel, bijvoorbeeld tussen 8 en 9u 's morgens op een willekeurige weekday in december, dan leert dit dat er in Antwerpen-Berchem niet langer 4 maar slechts 3 treinen vertrekken naar Brussel binnen datzelfde piek uur. Ik heb het hier alleen over de snelle treinen, namelijk zij die enkel stoppen in Mechelen en eventueel Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde.

Voor het station Antwerpen-Centraal blijkt de toestand gelijkaardig, ondanks de sterk verhoogde spoorcapaciteit aldaar. Als klap op de vuurpijl vertrekken er in de nieuwe regeling helemaal geen van die snelle treinen tussen 26 en 56 minuten na het uur. In dat half uur rijden er dus geen treinen in de nieuwe dienstregeling. Dit betekent dat in volle spits gedurende een half uur geen treinen vertrekken vanuit de tweede grootste stad van het land naar Brussel. Ter vergelijking: in Nederland zijn Den Haag en Rotterdam en Den Haag en Amsterdam de hele dag door verbonden met snelle treinen die gemiddeld elke 15 minuten vertrekken.

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

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

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

Ten slotte, wat de situatieschets betreft. De spoorverbinding tussen Vlaanderen en Nederland blijft door het aanhoudende uitstel van het operationeel zijn van de hogesnelheidslijn stiefmoederlijk behandeld. Nederland is een belangrijk economisch en cultureel partnerland van Vlaanderen. Met de Amsterdammer, de gewone internationale trein tussen Brussel en Amsterdam, is deze spoorverbinding zeer slecht bedeed. Vanuit Antwerpen geraakt men al jaar en dag veel vlotter in bijvoorbeeld Charleroi dan in economische groeipolen als Amsterdam en Den Haag. De Amsterdammer betreft immers de enige snelle treinverbinding tussen Vlaanderen en Nederland, op de Thalys na maar dan spreken we natuurlijk over een andere prijsklasse. Bovendien behelst de Amsterdammer slechts een uurdienst en blijft hij vaak zeer vertraginggevoelig.

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de staatssecretaris. Klopt onze vaststelling van 4 naar 3 snelle treinen per uur? Vindt u deze evolutie tegenstrijdig aan het investeringsplan van de NMBS?

Wat is de evolutie in 2007 van de vertraging op de lijn Brussel-Antwerpen aan de hand van de door de NMBS verzamelde cijfers?

De NMBS schrijft de beperkte aanbodtoename toe aan een gebrek aan treinbestuurders. Waarom heeft de NMBS niet beter geanticipeerd op de behoefte aan treinbestuurders? We hebben vernomen dat de opleiding van treinbestuurders twee jaar in beslag neemt. Is dat vergelijkbaar met onze buurlanden?

Wat zijn de meerkosten per dag wanneer de reizigers op de lijn Antwerpen-Brussel willen gebruikmaken van de Thalys? Wat is de kostprijs voor een ticket en voor een abonnement in tweede klas?

Wat is de intussen totaal opgelopen vertraging wat betreft het operationeel zijn van de hogesnelheidslijn naar Nederland? Wanneer werd de hogesnelheidslijn oorspronkelijk geacht operationeel te zijn? Wat is de huidige verwachting? Wat zal de economische kostprijs van het totaal opgelopen uitstel zijn?

Wanneer zal een kwartierdienst tussen Antwerpen en Brussel eindelijk een feit zijn? Wat zullen de gevolgen hiervan zijn voor de kostprijs van een ticket of een abonnement? Wij vermoeden immers dat deze kwartierdienst verzekerd zou kunnen worden door de Thalys.

Waarom is de Thalys de enige trein tussen Antwerpen en Brussel zonder tussenstops? Wanneer zal een niet-Thalystrein zonder tussenstops tussen Antwerpen en Brussel rijden?

Ten slotte, wat zal het gevolg zijn van de uiteindelijke afschaffing van de Amsterdammer voor de kostprijs van een treinreis vanuit Vlaanderen naar Nederland? Wordt er een ander alternatief dan de Thalys voorzien voor de Amsterdammer?

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een beetje chauvinisme is ook mij niet vreemd. Ik zal het immers alleen hebben over de lijn Turnhout-Brussel, niet in het minst omdat ik daarvan gebruikmaak. Ik hoop dat ik niet het verwijt krijg voor eigen winkel te spreken. Dat is niet het geval.

Une liaison rapide sera-t-elle ouverte entre Anvers et Bruxelles sans aucun arrêt intermédiaire? Y aura-t-il d'autres solutions pour "l'Amsterdammer"?

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): En ce qui concerne la ligne Turnhout-Bruxelles, plus de cinq cents personnes ont déjà déposé plainte contre les nouveaux horaires. Par le passé, cette ligne fonctionnait bien alors

Ik heb gemerkt dat meer dan 500 mensen intussen klacht hebben neergelegd in verband met de nieuwe dienstregeling op die lijn. Die lijn is in het verleden tot stand gekomen en heeft goed gefunctioneerd, maar gaat vanaf nu toch sterk achteruit. Er kwamen 500 klachten binnen bij de ombudsman van de NMBS.

Op eerdere vragen van mijzelf en van andere hier aanwezige parlementsleden hebt u geantwoord dat er geen aanpassing zou komen van de nieuwe dienstregeling, toch zeker niet in het begin. Als er al aanpassingen gebeuren, dan zouden het kleine aanpassingen zijn. Op de trein die om 08.12 uur in Brussel-Noord aankomt, zullen er wel extra M6-rijtuigen worden ingezet. Er zullen negen rijtuigen worden aangekoppeld.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil van u vernemen of de verklaringen van de ombudsman nieuw licht werpen op de zaak. Hij zegt immers dat er ernstig rekening moet worden gehouden met de aan de gang zijnde onderhandelingen.

Ik had liever gehad dat er geen onderhandelingen zijn en dat we terug zouden kunnen gaan naar de vroegere dienstregeling met extra treinen. Hoe moeten wij de verklaringen van de ombudsman interpreteren? Komt er een aanpassing van de dienstregeling of niet en komt er een uitbreiding van het aanbod aan rechtstreekse treinen van Turnhout naar Brussel?

16.04 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ook ik ben een chauvinist, maar in dit geval is het niet beperkt tot Antwerpen of de randomgeving. Als goede Belg wil ik een algemene beschouwing maken over de nieuwe regeling, die betrekking heeft op het volledige land. Niettegenstaande de NMBS verklaart dat de dienstregeling zonder veel problemen op gang werd geschoten, komen wij via allerlei signalen en kanalen te weten dat er heel wat mensen door de nieuwe dienstregeling worden getroffen. Vanuit die gedachte heb ik een aantal vragen voorbereid van een meer algemene aard, niet beperkt tot enkele lijnen.

Mijnheer de staatssecretaris, erkent u – dit zal wellicht wel zo zijn, aangezien ook de NMBS het erkent – dat er voor bepaalde verbindingen ook een verminderde dienstverlening is? Kunt u een overzicht geven van de verbindingen waarvoor de nieuwe dienstverlening nadelig uitvalt, zowel op het vlak van de reistijden als op het vlak van de gewijzigde vertrek- een aankomsturen? Welk aandeel – dit is niet onbelangrijk – maken die verbindingen uit in het totale aanbod, zowel qua aantal verbindingen als qua reizigersaantallen? Hoeveel procent van de verbindingen en van de reizigers wordt getroffen door de nadelige incidentie van de nieuwe dienstregeling?

Welke overwegingen en technische en/of organisatorische redenen liggen aan de langere reistijden voor bepaalde verbindingen ten grondslag? Hoeveel en welke vertragingen werden tot hiertoe geregistreerd op de verbindingen die onder de nieuwe dienstregeling een langere reistijd zullen hebben? In welke mate zouden die geregistreerde vertragingen dalen, mochten de langere reistijden van de nieuwe dienstregeling hierop toegepast worden? Dat is niet onbelangrijk, tegen de achtergrond van het vertragingverhaal. Wanneer men langere reistijden vooropstelt, is er natuurlijk minder

qu'elle est en déclin rapide aujourd'hui. En ce qui concerne des questions posées précédemment, le secrétaire d'État a répondu que les nouveaux horaires ne seraient pas adaptés immédiatement mais que le nombre de voitures du train de l'heure de pointe de 08.12 heures serait augmenté.

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

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

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

kans om vertragingen te moeten registreren.

Ten slotte, zijn er op de verbindingen die onder de nieuwe dienstregeling een langere reistijd zullen hebben, tot nu toe reeds compensaties uitgekeerd wegens vertragingen? Zo ja, hoeveel reizigers hebben een vergoeding ontvangen? In welke mate zou het aantal compensaties dalen indien de langere reistijden van de nieuwe dienstregeling hierop van toepassing waren?

16.05 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, los van het belang en het chauvinisme van Antwerpen, wil ik de discussie verbreden tot de treinverbindingen vanuit de Kempen naar de Brusselse regio.

Ik wil niet alleen vragen stellen. Ik heb ook een concreet alternatief in mijn vraag verwerkt, met name een voorstel om een extra P-trein in te laten voor de ochtendpendelaars. We hebben dat voorstel bekeken met een aantal mensen, onder andere met collega Jan Peeters. Wij hebben hier ook de vraag gesteld om een extra P-trein in te leggen vanuit Herentals. Onzes inziens zou dat moeten kunnen tussen 7.43 uur en 7.50 uur.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, is het mogelijk om in die ochtendlijke P-trein te voorzien vanuit Herentals naar Brussel, die dan vertrekt tussen 7.43 uur en 7.50 uur? Zo niet, kan de NMBS een zinnige verklaring geven waarom dat niet kan?

Ten tweede, indien positief geantwoord wordt op onze vraag naar een bijkomende P-trein, welk materieel wil de NMBS dan op die lijn gebruiken? Wat is de kostprijs hiervan?

Ten derde, is het mogelijk om de avondtrein Brussel-Mechelen-Turnhout van naam te veranderen in Brussel-Lier-Turnhout, zodat de pendelaars naar Mechelen meer gebruikmaken van de talrijke alternatieven die hun ter beschikking staan? Ik weet, bijvoorbeeld, dat vorige maand talloze reizigers niet op de trein konden en de mensen die in Mechelen afstapten, werden uitgeoeld.

Ten slotte, zal de NMBS bij de evaluatie extra aandacht besteden aan de mogelijke overstappen te Lier en Herentals?

16.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil van de gelegenheid eerst even misbruik maken om de staatssecretaris en de NMBS te danken en te feliciteren met de nieuwe manier van registratie van de stiptheid. Dat is iets waar wij de voorbije jaren vaak op zijn teruggekomen. Ik ben dan ook blij dat er eindelijk wat schot in de zaak zit.

Ik kom terug naar het onderwerp, de nieuwe dienstregeling. Die is sinds gisteren, maar vooral sinds vandaag van kracht. Dat leidt natuurlijk tot heel wat heisa. Dat is logisch, denk ik: een nieuwe dienstregeling zorgt voor nieuwe gewoonten bij de reizigers. Die gewoonten moeten aangeleerd worden en verandering is in het begin altijd wel wat moeilijk.

Dat mag echter niet betekenen dat we blind moeten zijn voor

16.05 David Geerts (sp.a-spirit): Ma question concerne le service offert par la SNCB en Campine. Avec M. Jan Peeters, j'avais lancé l'idée d'ajouter un train P supplémentaire pour Bruxelles au départ de Herentals entre 7.43 heures et 7.50 heures heures. Est-ce faisable? Est-il possible de modifier le nom du train du soir Bruxelles-Malines-Turnhout en Bruxelles-Lierre-Turnhout, pour que les navetteurs vers Malines utilisent plutôt les nombreuses autres liaisons à leur disposition? La SNCB accordera-t-elle une attention particulière aux correspondances en gares de Lierre et de Herentals lors de l'évaluation de l'horaire?

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

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

tekortkomingen in die nieuwe dienstregeling. De treinen vanuit de Kempen zijn er een voorbeeld van. Ook vanuit CD&V-hoek is al meermaals gepleit om een extra trein vanuit de Kempen in te leggen. Ik wil mij in die zin dan ook graag aansluiten bij de vraag van collega Geerts.

Wat het treinverkeer in en rond Antwerpen betreft, rond Antwerpen-Centraal zeg maar, is jarenlang, sinds 1997-1998, vrij moeizaam verlopen door de werken aan het station van Antwerpen-Centraal. Daar bestond ook veel begrip voor bij de reizigers, zeker in de regio ten noorden van Antwerpen, omdat zij nu eenmaal weten dat voor een betere dienstverlening en een moderner station ook wat tijd nodig is. Nu de werken volledig zijn afgerond – het niveau -1 is vorige week plechtig in gebruik genomen –, had men toch wel een veel betere dienstverlening verwacht.

Wanneer we de dienstverlening van vandaag de dag bekijken, dan blijkt die toch niet beter te zijn, wel integendeel. Tot vorige week was er een rechtstreekse verbinding vanuit de grootste stations langs lijn 12, Essen, Kalmthout-Heide, Kapellen en Ekeren, richting Brussel, die daar een uur en tien minuten tijd voor nodig had. Vandaag heeft die trein daar nog steeds een uur en acht minuten voor nodig. De vraag rijst dan waarom die tunnel gegraven had moeten worden, tenminste voor die verbinding. Elke reiziger had verwacht dat er op zijn minst tien minuten van af zouden gaan en dat men sneller in Brussel zou kunnen arriveren. Er is een mogelijkheid om op één uur tijd, dus met een tijdswinst van tien minuten, in Brussel te geraken, maar dan moet men een overstap ondergaan in Antwerpen-Centraal. Dat is al een eerste punt.

Een tweede punt is de trein tijdens de avonduren. Tot vorige week was het mogelijk om tijdens de week omstreeks 22.45 uur nog een trein te nemen in de richting van het gebied ten noorden van Antwerpen, wat een interessant uur was, gelet op evenementen in het Brusselse of in Antwerpen. Ik denk bijvoorbeeld aan optredens in Ancien Belgique, waar ik zelf ook wel eens kom. Vandaag de dag moet je al om 22.00 uur de trein kunnen halen, anders geraakt men niet meer thuis. Ook dat is toch wel een serieuze achteruitgang. Ik denk, in tijden dat er een groeiende nood is aan nachttreinen, dat dat contradictorisch is met de ideeën over een betere dienstverlening tijdens de latere uren.

Er is ook een punt aangaande de piekuurtreinen.

In afwachting van de extra L-treinen, die gepland zijn maar waarvoor men geen materiaal en niet voldoende bestuurders heeft, blijft de piekuurtrein gelukkig nog rijden. Sinds vandaag wordt die piekuurtrein echter ook door de tunnel gestuurd. Dat is op zichzelf wel positief, maar elk voordeel heeft ook zijn nadeel. Hierdoor stopt die trein namelijk niet langer in Antwerpen Dam en Oost. Vooral Antwerpen Dam staat erom bekend veel te worden gebruikt door leerlingen die in een aantal scholen in de buurt les volgen. Uiteraard willen zij nog op school raken. Het gevolg van het feit dat die piekuurtrein door de tunnel gaat en niet langer het ringspoor volgt, is dat die leerlingen tussen 6.49 uur – ik neem Heide als uitgangspunt – en 8 uur geen enkele verbinding meer hebben met het station Antwerpen Dam. Hierdoor moeten zij om 6.50 uur 's ochtends de trein nemen voor een verbinding van twintig minuten of een kwartier om tijdig op school te

À présent que les travaux à la gare d'Anvers-Central sont terminés, les passagers espéraient quelque amélioration de la prestation de services dans la région mais il n'en sera rien – au contraire. Sur la ligne 12, la durée du trajet entre Essen et Bruxelles est passée de 1.10 heures à 1.08 heures. Est-ce pour gagner deux minutes à peine qu'on a creusé un tunnel?

Dans le passé, le dernier train partait de Bruxelles, les jours ouvrables, à 22.45 heures. Aujourd'hui, il faut prendre le train dès 22.00 heures pour pouvoir encore rejoindre la région située au nord d'Anvers le soir. C'est loin d'être un progrès et c'est en parfaite contradiction avec la demande pour plus de trains de nuit et une meilleure prestation de services en soirée.

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

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

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

raken, wat toch erg drastisch is. Voor de meeste treinverbindingen voor werknemers valt daar dikwijls wel een mouw aan te passen. Men kan een kwartiertje later beginnen en een kwartiertje later stoppen aan het einde van de dag. Dat is wellicht op de meeste werkplaatsen wel bespreekbaar. U begrijpt echter dat dat voor een onderwijsinstelling al heel wat minder goed mogelijk is. Er is dus toch wel een behoorlijke achteruitgang voor de leerlingen die van die trein gebruikmaakten en dat nog willen doen.

Dan is er nog een bijzonder specifiek puntje. Als men vanuit Wildert of Kijkuit, twee van de kleinere stations aan lijn 12, richting Antwerpen Centraal wil, dan geeft de routeplanner op de website van de NMBS een traject weer via Roosendaal als snelste route. Dat kan misschien een interessante piste zijn, maar het betekent wel dat men twee keer de grens over moet. De vraag is dus of dat aan het normale tarief Wildert-Antwerpen kan. Moet hier de rit Wildert-Roosendaal enerzijds en anderzijds de rit Roosendaal-Antwerpen betaald worden, natuurlijk inclusief het grenstarief? Dat is toch wel een erg rare voorstelling op de website, want ik denk dat dat nooit zonder het grenstarief mogelijk is. Misschien vertelt u ons echter straks het tegendeel.

Ik wil ook nog even terugkomen op een puntje uit de vorige commissievergadering. U stelde dat de bediening van Brecht – ik kijk dan even naar een andere spoorlijn – eind maart zou starten. Ik vang echter meer en meer signalen op dat het pas begin juli zou zijn. Ik weet niet of u dat nu kunt bevestigen, want dat punt stond uiteraard niet vermeld in mijn ingediende vraag. Ik wou echter van de gelegenheid gebruikmaken om ook dat even te vragen.

Ook bij de Nederlandse Spoorwegen is gisteren een nieuwe dienstregeling ingegaan. De heer Jambon had het er ook al over, de Beneluxtrein. De Beneluxtrein is ook aan een nieuwe dienstregeling gebonden. Dat heeft tot gevolg dat er minder aanbod is van en naar Roosendaal. De eerste en de laatste trein van de dag zijn bijvoorbeeld geschrapt. Dat betekent dat de eerste trein uit Roosendaal pas om 07.34 uur vertrekt. Dat is anderhalf uur later dan vroeger. Op zich is dat de Nederlandse dienstregeling en hebben wij daar niet veel zaaks mee. Het gevolg is natuurlijk wel dat er ook een trein minder passeert langs Antwerpen naar Brussel, zodat er voor acht uur 's morgens slechts vier in de plaats van vijf treinen op het traject Antwerpen-Brussel rijden. Werd daarover ook overlegd met de NMBS? Wat is het standpunt van de NMBS ter zake?

Tot slot wil ik het ook nog even hebben over de nieuwe situatie op de lijn Antwerpen-Brussel, waarmee ik aansluit bij de vraag van mevrouw Detiège die blijkbaar dezelfde klager in de mailbox heeft gekregen. De situatie is daar inderdaad achteruitgegaan. De spreiding van de uren is immers behoorlijk ongelukkig. Hoe is het in godsnaam mogelijk dat de trein over een traject van nauwelijks 25 kilometer zo veel tijd nodig heeft, zoals wij vandaag in de nieuwe dienstregeling kunnen zien?

De NMBS heeft vandaag laten weten dat zij de situatie na een maand zal beoordelen en dat zij mogelijk bereid is om een aantal aanpassingen te doen als dat nuttig zou blijken. Ik denk dat wij vandaag al een aantal suggesties hebben kunnen verzamelen. Wij kijken er dan ook naar uit om te zien of de NMBS hiertoe daadwerkelijk zal overgaan.

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

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

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

16.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het is hartverwarmend vast te stellen dat elke vraag eigenlijk over een algemene problematiek gaat, maar dat daaraan toch steeds heel specifieke vragen worden toegevoegd in verband met de regio waarvan de diverse Kamerleden afkomstig zijn.

Dat is juist het structurele probleem bij de hele aangelegenheid. Ongeacht of de reizigers van West-Vlaanderen, Limburg, Luik, Luxemburg of waar dan ook afkomstig zijn, zij vragen uiteraard altijd een verbetering van hun eigen, specifieke situatie. De Kamerleden worden natuurlijk alleen maar geconfronteerd met de vragen uit hun eigen regio of uit de regio die zij in hun hoedanigheid van Parlements lid vertegenwoordigen.

In principe is dat als dusdanig niet het geval voor de NMBS en voor mij. Wij worden immers met vragen van overal geconfronteerd.

Het spreekt voor zich dat koken geld kost. Geld is in principe altijd beperkt beschikbaar. Er moeten bijgevolg altijd keuzes worden gemaakt. De NMBS doet bij de keuzes in ieder geval structureel haar best om zoveel mogelijk op alle, diverse vragen en verzuchtingen zo constructief mogelijk te reageren.

Collega's, bovendien werd doorheen de hele geschiedenis van ons land nog nooit zoveel geïnvesteerd in de NMBS-Groep en in het treinaanbod als door de paars/paarsgroene regeringen tijdens de voorbije vier tot zes jaar. Sta mij toe daarop ook eens te wijzen.

In de beheersovereenkomst met de NMBS-Groep werd een tijdpad uitgetekend. Er werden bijzonder veel criteria inzake het aantal treinen, het aantal stops en de duur van de treinrit opgenomen. Er werd bijzonder veel geïnvesteerd. Er werd in 2000 de hoge ambitie gesteld om op zes jaar tijd het aantal reizigers met 25% te verhogen. Aanvankelijk werd op voornoemde ambitie vrij smalend gereageerd. Hoe zou de regering op zes jaar tijd in godsnaam 25% meer reizigers bereiken? Achteraf bleek dat er 30,9% bijkomende reizigers werd behaald. Op het ogenblik dat de regering een nieuwe ambitie uitsprak, namelijk 25% meer reizigers halen tussen 2006 en 2012, hoorden wij dezelfde reactie. Zou de regering het streefcijfer wel halen?

Ik vernam ook dat de ter ziele gegane oranjeblauwe formatie zelfs van 25% meer reizigers op vijf jaar en niet op zes jaar tijd sprak.

In ieder geval, ik merk op dat bij de diverse politieke families toch wel de ambitie bestaat het aantal reizigers stelselmatig te willen verhogen. Wat dat betreft, verheugt het mij in ieder geval dat over de diverse grenzen van meerderheid en oppositie – welke meerderheid zich nu ook moge vormen – dat algemeen gevoel van vooruitgang op het vlak van het aantal reizigers sterk gedeeld wordt, waaruit ik besluit dat ik, namens vele mensen klaarblijkelijk, mag hopen dat de NMBS in haar plannen alleen maar politiek gehoor zal vinden, of gehoor bij de voogdijoverheid zal vinden, wanneer er effectief sprake zal zijn van een sterke verhoging van het treinaanbod om zo meer reizigers te kunnen bekomen.

Bovendien moet men als voogdijminister uiteraard rekening houden met de realiteit dat men bij een nieuwe treindienstverlening nooit vertrekt met een blanco blad voor de neus. 95% van de dienstregeling

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

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

La SNCB a toujours nourri de grandes ambitions. Quand elle a annoncé en 2000 vouloir tendre vers une augmentation de 25% du nombre de voyageurs, elle a été dénigrée. Or elle a réussi à réaliser une croissance supérieure à 30%. Et aujourd'hui qu'elle se fixe comme objectif une nouvelle augmentation de 25% entre 2006 et 2012, elle a droit aux mêmes réactions négatives.

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

staat min of meer vast, op een of twee minuten na. Dat betekent dat de ingenieurs – en gelukkig heeft de NMBS tal van heel bekwame ingenieurs in haar midden – proberen zoveel mogelijk aan de diverse verzuchtingen te voldoen.

vervolgens heb ik als structurele maatregel gevraagd dat de NMBS rechtstreeks met de gebruikersorganisaties daarover in contact zou treden. De BTTB heeft rechtstreeks met de NMBS-top daarover vooraf vergaderingen gevoerd en heeft een aantal weken geleden gezegd dat het globale aanbod beter zal zijn. Wij zullen nu natuurlijk zien, in die eerste week van de nieuwe dienstregeling, of het effectief op die manier uitgerold wordt.

De NMBS heeft zich ook ertoe geëngageerd continu de situatie van de nieuwe dienstregeling te monitoren en effectief, waar het mogelijk is, na evaluatie punctuele verbeteringen aan te brengen, bovenop de structurele verbeteringen die uiteraard zijn gebeurd. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de bijkomende trein, elk uur, tussen Antwerpen en Gent. Ik verwijs bijvoorbeeld ook naar de verbetering van de situatie tussen Turnhout en Antwerpen.

Kortom, ten eerste, de lat moet verder hoog gehouden worden. Ten tweede, de NMBS moet blijven investeren in de verhoging van een aangepast treinaanbod. Ten derde – dat is een van de probleempunten die worden aangeduid –, moet er aandacht gaan naar de aanwerving en de opleiding van treinbestuurders. Welnu, wat dat aanwervingstraject betreft, komt het tempo sterk op toerental op dit ogenblik.

De treinbestuurder krijgt momenteel een opleiding van minstens achttien maanden. Ik meen dat wij in de loop van de volgende maanden toch van heel nabij moeten nagaan of het effectief nodig is om die opleiding minstens achttien maanden te laten duren. Ik ben persoonlijk voorstander van een externe audit op het niveau van de NMBS om die opleiding onder de loep te nemen, om na te gaan of deze werkelijk zo lang moet duren.

Er is echter een heel belangrijke voorwaarde op dat vlak, met name dat het uiteraard geen effect mag hebben op de veiligheidsaspecten van de opleiding. Wanneer de audit zou aanduiden dat achttien maanden effectief noodzakelijk zijn omwille van de veiligheidssituatie voor het treinvervoer, dan zal het uiteraard achttien maanden moeten blijven. De NMBS moet nagaan of de termijn van achttien maanden voor de opleiding moet worden aangehouden.

Er werden tal van specifieke vragen gesteld waarop ik heel kort zal antwoorden of tenminste zo kort mogelijk.

Er werd gevraagd naar de trajectduur van de verbinding Antwerpen-Oostende. Die is natuurlijk langer dan de verbinding Brussel-Oostende. Dat is ook logisch, het traject is ook langer. De verbinding Antwerpen-Oostende heeft vijf tussenstops meer dan de verbinding Brussel-Oostende. Op de baanvakken Antwerpen-Centraal-Antwerpen-Berchem-Gent-Dampoort-Gent-Sint-Pieters kan op dit ogenblik niet aan maximumsnelheid worden gereden.

De stiptheid op de lijn tussen Antwerpen-Centraal en Brussel, bij aankomst in Brussel, bedroeg in oktober 2007, zonder neutralisatie

compétents.

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

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

Je réponds à présent brièvement aux questions spécifiques.

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

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

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

van grote werven of overmacht, 79,5%. De globale stiptheid op de axiale lijnen naar Brussel bedroeg 86,9%. De NMBS ontkent dus absoluut niet dat deze lijn minder presteert dan het gemiddelde op het net.

De oorzaken van de mindere stiptheid zijn zeer divers. Veel van de treinen Brussel-Antwerpen worden verlengd naar of komen van de lijn 124 Brussel-Charleroi. De problematiek van deze lijn werd reeds herhaaldelijk in deze commissie aangehaald. Ze benadert ook de maximumcapaciteit. Ik zal op dat vlak niet in detail treden want dat werd reeds ten volle besproken in de commissie. Er is ook het probleem van de stiptheid van de IC-trein Amsterdam-Brussel-Zuid, met domino-effect op de binnenlandse relaties Essen-Antwerpen-Centraal-Brussel-Zuid en Turnhout-Brussel.

Ten slotte zijn er de nog steeds beperkte exploitatiemogelijkheden in Antwerpen-Centraal. Door het in dienst nemen van niveau -1 vorige week zou deze belemmering moeten zijn weggenomen. Dit zijn allemaal oorzaken voor de mindere stiptheid op deze lijn.

Uiteraard zijn er bijzonder veel antwoorden gegeven. Wat de vooruitzichten betreft, is het zo dat nu dit niveau -1 in dienst is genomen er meer exploitatiemogelijkheden zullen komen. De treindienst op lijn 25 is volledig herzien overeenkomstig die ingebruikname. Los van de problematiek van de stiptheid wou ik toch ook even aanhalen dat op de lijn Brussel-Antwerpen wel degelijk hogesnelheidstreinen rijden, met name de Thalys.

Wat de specifieke vraag van de heer Jambon betreft, heb ik al geantwoord op een deel van zijn vraag inzake de treinbestuurders. Het aanbod in Antwerpen-Berchem wordt inderdaad tijdelijk teruggeschoefd naar drie snelle treinen per uur. De reden hiervan is dat de dienstregeling van de IC Amsterdam-Brussel moest worden aangepast zoals internationaal was overeengekomen. Die IC heeft een half uur keertijd nodig in Brussel-Zuid en moest op tijd aan de grens zijn waardoor de stop in Antwerpen-Berchem wegviel. De planning voor december 2008 voorziet in een uitbreiding van de verbinding. Voor Antwerpen-Centraal blijft het bestaande aanbod naar Brussel-Centraal volledig behouden.

Een rechtstreekse binnenlandse verbinding is momenteel nog niet in de planning opgenomen omdat wordt gestreefd naar een treindienst met 2 IC- en 2 IR-verbindingen Antwerpen-Brussel, met een uniform halteplatform - die treinen stoppen dus allemaal in Mechelen - omwille van de transparantie van het aanbod en het belang van Mechelen op zich als opstapplaats. Vanaf uiterlijk december 2008 zal de vervangende treindienst van de huidige Benelux-trein Brussel-Amsterdam ieder uur rijden als snelle, weliswaar internationale trein tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Centraal zonder tussenstops.

Het operationeel worden van de hogesnelheidslijn. Er zal hiervoor moeten worden gewacht op de Nederlandse oplevering. Dit is het go/no go-besluit van HSL-Zuid van 9 oktober 2007. De minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, meldt aan de voorzitter van de Tweede Kamer in Nederland dat uit de meest recente risicoanalyse de haalbaarheid van de streefdatum voor de aanvangsdatum vervoer per 1 oktober 2008 nog steeds onder druk staat.

reprises. La ligne approche également la capacité maximale.

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

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

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

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

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

Hier moet men met een gereede kans op een vertraging van enkele maanden rekening houden, wanneer geen maatregelen ter vermindering genomen worden. Daartoe ziet de projectorganisatie nog mogelijkheden. Daarom wil Camiel Eurlings de ambitie die hij heeft, niet loslaten en alles in het werk stellen om deze streefdatum te realiseren. Dat zijn zijn woorden en dat werpt ook al een bijkomend licht op uw vraag.

Het verdrag van 1996 tussen België en Nederland over de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen vermeldt een commerciële start van de treindienst tussen Brussel en Amsterdam vanaf 1 juni 2005.

Een ticket heen en terug met een Thalys-trein tussen Antwerpen en Brussel, in tweede klasse, kost 21 euro. Indien men reeds een geldig vervoerbewijs heeft voor een binnenlandse trein op dat traject, hoeft men enkel nog een reservatie te betalen. Een ticket heen en terug met een Thalys-trein tussen Antwerpen en Brussel in tweede klasse, kost dan 8 euro.

Ik kom op de vragen in verband met Turnhout. De dienstregeling van de lijn 15 Turnhout-Brussel is gisteren veranderd om redenen die uitvoerig beschreven zijn, ook in het antwoord op een mondelinge vraag eerder dit jaar.

De wijzigingen aan de dienstregeling passen in een totaalconcept, mijnheer Geerts. De dienstregeling kan niet geïsoleerd aangepast worden, zonder gevolgen op andere lijnen, zoals op de lijn 25 Antwerpen-Brussel en de lijn 15 Neerpelt-Turnhout-Antwerpen. Er is een extra reismogelijkheid naar Brussel tijdens de ochtendpiek via Antwerpen-Berchem: vertrek in Turnhout om 6.22 uur, aankomst in Antwerpen-Berchem om 7.02 uur, dan vertrek met de P-trein naar Brussel om 7.07 uur en aankomst te Brussel om 7.45 uur. Op deze manier wordt in een extra reismogelijkheid voorzien tijdens de ochtendpiek, die niet zoveel verschilt in reistijd ten opzichte van de rechtstreekse verbinding Turnhout-Brussel.

Het voorstel om een extra P-trein in te leggen tussen Herentals en Brussel, is momenteel nog in onderzoek bij Infrabel, de infrastructuurbeheerder. Nadat Infrabel de mogelijkheden heeft onderzocht op het vlak van de rijpaden, wordt het voorstel naar de beheerder van het materieel gestuurd, met de vraag of hiervoor materieel en personeel beschikbaar is.

Wat uw suggestie in verband met de naam van de trein betreft, heeft de NMBS mij verteld dat ze uw voorstel gaan onderzoeken. De NMBS verzekert mij ook dat men de opstapknopen in Lier en Herentals als belangrijke aandachtspunten heeft opgegeven aan het opvolgingscomité, dat de continue evaluatie maakt en desgevallend, in de volgende weken of maanden, zelfs wijzigingen aan de dienstregeling zal aanbrengen.

Wat de specifieke vragen van de heer De Padt betreft, op een aantal lijnen wordt een langere rittijd voorzien. Het betreft meestal lijnen waar belangrijke investeringswerken van start gaan en dit precies met het doel de kwaliteit van de dienstverlening te behouden aangezien de invloed van de verzorgingszones ingecalculeerd is.

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

L'horaire de la ligne 15 entre Turnhout et Bruxelles a été modifié hier pour des raisons que j'ai déjà exposées dans le détail en réponse à une précédente question orale. Il est impossible de modifier un horaire sans que cela se répercute sur le reste du réseau. Cela vaut aussi dans ce cas. Une possibilité de voyage supplémentaire se présente d'ailleurs à l'heure de pointe du soir, via Anvers-Berchem, et la durée du trajet n'est guère différente de celle de la liaison directe Turnhout-Bruxelles.

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

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

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

Het betreft in de meeste gevallen infrastructuurwerken op de lijnen naar Brussel in het kader van het GEN. Het gaat om de lijn 50A Gent, vertakking Sint-Katharina-Lombeek-Brussel met ongeveer vier minuten, alle verbindingen Gent-Brussel en Kortrijk-Brussel, om de lijn 124 Charleroi-Nijvel-Brussel met vier minuten en om de lijn 161 Namen-Brussel met drie tot vijf minuten.

Wat de vragen van de heer Van den Bergh betreft, de NMBS heeft een gedetailleerd antwoord verstrekt. U kunt dat van mij krijgen. Zoals u weet, blijft bij de invoering van de nieuwe dienstregeling voor de reizigers van Essen, Kalmthout, Heide, Kapellen en Ekeren een rechtstreekse IR-verbinding naar Brussel behouden. De reistijd van bijvoorbeeld Kalmthout naar Brussel-Centraal duurt slechts één minuut langer ten opzichte van de huidige dienstregeling.

De langere reistijden voor dienstregelingen die vanaf deze week van toepassing zijn, zijn voornamelijk een gevolg van infrastructuurwerken op de betrokken lijnen. De aanpassingen aan de dienstregelingen op de lijnen Essen-Antwerpen en Antwerpen-Brussel zijn het gevolg van een gewijzigde situatie in het internationaal verkeer, met name de IC-treinen Amsterdam-Brussel en de Thalys.

De reistijd voor de reizigers vanuit Essen, Kalmthout, Heide, Kapellen en Ekeren naar Brussel kan mits een overstap op de IC-trein te Antwerpen-Centraal met zeven minuten worden verkort ten opzichte van de vorige dienstregeling.

Wat ten slotte Wildert betreft, klopt hetgeen u zegt. Alleen staat er wel in de router dat de reisweg niet is toegestaan met om het even welk vervoerbewijs. Dat betekent dat men hogere kosten zou hebben wanneer men zeer specifiek aan deze reizigers wil tegemoetkomen.

Laat het duidelijk zijn dat de NMBS voor een gigantisch grote opgave staat om met beperkte middelen een dienstregeling te voltooien die aan vrijwel iedere vraag beantwoordt. Dat is uiteraard niet mogelijk, tenzij bijkomende investeringsplannen en bijkomende investeringsnoden worden gedefinieerd. Ik ben ervan overtuigd dat daarover in deze commissie niet het laatste woord gezegd is.

16.08 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, het aantal vragen over dit thema toont aan hoe belangrijk het is voor veel mensen, zowel in Vlaanderen, als in Wallonië en Brussel.

Ik wil toch even reageren op wat de heer Van den Bergh zei, namelijk dat er maar één klacht was. Aangezien de stiptheid op de lijn Antwerpen-Brussel slechts 79,5 procent bedraagt, tegenover het globale stiptheidspercentage van 86,9 procent, zijn die vragen dus wel terecht. Ik ben actief in een aantal buurtcomités. Ik heb ook contacten in de wijken. Ik ken dus wel een beetje volk in Antwerpen, maar dit terzijde.

Ik stel een aantal zaken vast, waaronder die stiptheid van 79,5 procent. Mijnheer de staatssecretaris, u sprak over de

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

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

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

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

problemen op de lijn 124 Brussel-Charleroi. Ik hoop dat er daarop structureel gewerkt zal worden, teneinde de stiptheid te verbeteren. Ik durfde in het verleden zelf regelmatig de trein te nemen, maar ik heb zoals velen afgehaakt omdat ik nooit wist of de trein al dan niet op tijd zou komen. Ik hoor dat er een monitoring van de nieuwe dienstregeling zal gebeuren, wat heel positief is. Ik hoop dat een verbeterde dienstverlening als prioriteit op de agenda wordt geplaatst, als er vastgesteld wordt dat de structurele problemen blijven bestaan.

Ik zie een sterke verhoging van het treinaanbod. Voor mij hoeven er geen tien Thalysen in Antwerpen te zijn. Er is al een verbinding Antwerpen-Brussel met de Thalys, maar ik zou gewoon willen dat de mensen hun trein op het aangekondigde tijdstip zien aankomen, niet in Antwerpen-Berchem, maar in Antwerpen-Centraal.

Met andere woorden, ik vraag alleen een goed netwerk dat goed functioneert.

16.09 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig en gedetailleerd antwoord. Het noopt mij ertoe uw antwoord wat meer in detail te bekijken. Dat is hier, in dit korte tijdsbestek, niet mogelijk. Ik zal er dus later eventueel op terugkomen, maar ik heb nu toch al enkele bedenkingen.

U zegt dat u begrijpt dat iedereen vragen heeft over zijn eigen regio en de kleine stations aldaar, maar heel wat vragen hier gingen toch over de drukste lijn Antwerpen-Brussel. Als men een dienstregeling uitwerkt, dan ga ik ervan uit dat men tracht de drukste trajecten zo klokvast mogelijk te maken en dan de andere elementen van het netwerk eraan verbindt. Ik stel samen met mevrouw Detiège vast dat de stiptheid op de lijn Antwerpen-Brussel onder het toch al niet zo hoge gemiddelde ligt.

U hebt terecht gewezen op de aanzienlijke investeringen. Dat zijn de inspanningen. Wat belangrijker is, zijn de resultaten. Een inspanningsverbintenis is een gemakkelijke verbintenis. Een resultaatsverbintenis is echter wat ons echt interesseert.

Ten slotte hebt u geantwoord dat de opleiding op dit ogenblik 18 maanden in beslag neemt. Als u de externe audit laat uitvoeren, dan zou ik toch willen suggereren om ook de vergelijking met het buitenland te maken. Ik bedoel dan niet noodzakelijk Groot-Brittannië, want daar zijn de argumenten legio, maar bijvoorbeeld Nederland, Frankrijk en Duitsland.

16.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kan mij eigenlijk alleen maar aansluiten bij de opmerkingen van de heer Jambon. Ik ontken ook niet dat het treingebruik in de lift zit, integendeel. Ik ontken ook niet dat er inspanningen in het verleden en op dit moment zijn geleverd. Dat is een heel goede zaak. Dat moet ook worden voortgezet. Wij, kamerleden, zijn echter ook de tolk van mensen in de regio's, van de reizigers, de pendelaars die dagelijks gebruikmaken van de trein en die ons de problemen signaleren. Uiteraard zijn er serieuze problemen op de lijn Brussel-Antwerpen, maar er zijn ook heel wat problemen op de lijn vanuit de Kempen, de lijn Brussel-Turnhout. Ik hoop dat de NMBS rekening houdt met de opmerkingen die door de reizigers en pendelaars zijn gemaakt. Ik hoop dat opvolgingscomité,

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

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

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

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

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

16.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Des efforts ont effectivement déjà été consentis mais en notre qualité de député, nous sommes les porte-parole des voyageurs qui nous signalent des problèmes. La ligne Bruxelles-Turnhout est également une ligne importante et j'espère que le comité de suivi abordera rapidement les problèmes qui se posent sur cette ligne. Les nouveaux horaires constituent en

of wat het ook is, daarvan heel snel werk zal maken, want de dienstregeling op de lijn Brussel-Turnhout is er echt op achteruitgegaan en daar moet echt extra aandacht aan worden besteed.

16.11 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb vastgesteld dat u een aantal van mijn vragen niet hebt beantwoord. Ik weet niet of er op uw papieren meer informatie staat. Neen, dat zal ik mijn vragen schriftelijk moeten herhalen. Het levert ons meer werk op, en u misschien ook, als het nog aan u is om ze te beantwoorden. Ik zal mijn vragen dan meer specifiek en via schriftelijke weg stellen. U kunt misschien de boodschap bezorgen aan de NMBS dat dit toch geen goede manier van handelen is.

16.12 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik moet u danken voor uw zeer omstandig antwoord. Ik heb nog twee concrete vragen. U zegt dat Infrabel het voorstel onderzoekt. Wat is de timing van dat onderzoek? Wanneer zal het afgerond zijn? Wat is de timing van het opvolgingscomité?

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ook ik heb nog een aantal vragen dat onbeantwoord is gebleven, maar ik kan dat ook wel begrijpen omdat ze niet in mijn schriftelijk ingediende vraag stonden vermeld. Het gaat onder meer over de vragen over de piekurtreinen waardoor er een gebrek aan verbinding is voor leerlingen die van Antwerpen-Dam gebruikmaken, de bediening van het station Brecht die alweer drie maanden zou zijn opgeschoven en het akkoord dat de NMBS aan de Nederlandse Spoorwegen heeft gegeven in verband met het wegvallen van een aantal Benelux-treinen. Daarop heb ik geen antwoord gekregen.

Voorts heb ik er begrip voor dat het niet zo eenvoudig is. Het jarenlange wachten in onze regio op een modern Antwerpen-Centraal als doorgangstation en niet langer als eindstation had hogere verwachtingen oproepen dan wij vandaag ervaren. Dat gevoel wou ik toch overbrengen.

Dat houdt niet alleen ons bezig. Vanmiddag probeerde ik op de routeplanner op de website van b-rail bepaalde routes op te zoeken en dat programma loopt de helft van de tijd vast. Ik heb de indruk dat het bijzonder veel wordt gebruikt.

Nog een positief punt. De trein van Essen naar Brussel is doorgeknipt en rijdt niet langer door tot Charleroi.

Ik hoop dat dit de stiptheid ten goede zal komen, om met een positieve noot te eindigen.

16.14 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, er werden nog een aantal bijkomende vragen gesteld, waarop ik zal antwoorden.

Mijnheer Jambon, ik heb wel degelijk over resultaten gesproken. U zegt dat ik het wel heb over inspanningen, maar dat ik niet over resultaten spreek. Ik denk dat ik effectief over resultaten heb

effet un sérieux déclin!

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

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

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

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

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

16.14 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: J'ai bien parlé de résultats. En l'espace de quatre à cinq ans, 30,9% de voyageurs supplémentaires ont été attirés. Le nombre de trains-kilomètres a augmenté et davantage de travaux

gesproken. Het feit dat er vijf à zes jaar 30,9% meer treinreizigers zijn aangetrokken door de NMBS, dat er effectief meer treinkilometers zijn gerealiseerd, dat er meer infrastructuurwerken zijn uitgevoerd, onder meer de bocht van Nossegem en de bocht van Leuven. De resultaten zijn er niet zomaar: het is duidelijk dat er de afgelopen vier tot zes jaar bijzonder veel is geïnvesteerd. Ik hoop effectief dat de toekomstige regering dat kan voortzetten. Dát zal de uitdaging zijn voor elk individueel Kamerlid, denk ik: ervoor zorgen dat de bijkomende inspanningen die de afgelopen vier tot zes jaar zijn gebeurd, effectief ook voortgezet worden.

De suggestie over de audit neem ik op. Ik denk dat het logisch is dat er ook naar het buitenland gekeken wordt.

Mijnheer Mortelmans, in antwoord op uw vraag, nogmaals, het komt niet de voogdijminister toe om de dienstverlening of de dienstregeling uit te tekenen. De vraag die rijst, kan ik ook aan u persoonlijk stellen. Verkiest u een rechtstreekse trein Turnhout-Antwerpen en de aansluiting van de reizigers die van het oosten van Herentals komen te laten vallen, om de trein Turnhout-Brussel met een halfuur te verplaatsen?

16.15 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, die keuze moet niet gemaakt worden.

16.16 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Die keuze moet effectief gemaakt worden.

16.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik ben daar niet van overtuigd. Ik weet het niet; het is natuurlijk niet mijn specialisatie, maar ik ben er niet van overtuigd dat precies die keuze gemaakt moet worden. We zullen dat zien. Ik hoop dat het opvolgingscomité die zaak op de voet zal volgen en dat wij daarover later uitsluitsel zullen krijgen.

16.18 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Hoe dan ook, er moet altijd gekozen worden...

16.19 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Uiteraard.

16.20 Staatssecretaris Bruno Tuybens: ... en het zijn de ingenieurs die op een zeer constructieve wijze de meest logische, veilige en zo voort, keuze maken.

Ten slotte, mijnheer Geerts, aangaande de timing. Ik begrijp van de NMBS dat zij de situatie op de voet volgt. Zeer regelmatig zal men de volgende weken bijeenkomen om effectief, zoals ook vorig jaar het geval is geweest, soms al na twee weken, aan de nieuwe dienstregeling kleine punctuele aanpassingen te doen. Ik ga ervan uit dat wij tegen eind januari met heel die oefening volledig klaar zullen zijn. Die aanpassingen zullen ondertussen in voege treden.

Het incident is gesloten.

d'infrastructure ont été réalisés. Ces quatre à six dernières années, de nombreux investissements ont été réalisés. J'espère que le futur gouvernement pourra poursuivre sur cette lancée. J'adopte la suggestion d'un audit parce qu'il est logique de s'intéresser également à la situation à l'étranger. Il n'appartient pas au ministre de tutelle de déterminer les horaires.

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

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

16.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il convient en tout cas de poser un choix.

16.20 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il appartient aux ingénieurs d'opter pour la meilleure solution.

En ce qui concerne le calendrier, la SNCB suit la situation de près.

Au cours des prochaines semaines, de petites adaptations ponctuelles seront le cas échéant apportées, comme l'année dernière. Je pars du principe que l'exercice sera complètement terminé fin janvier.

L'incident est clos.

Le **président**: Si vous le permettez, je passerai la parole à Mme Snoy, qui doit assister à une réunion importante à 16.15 heures.

Je voudrais également vous rappeler que selon le Règlement, une question, sa réponse et sa réplique ne devraient pas prendre plus de cinq ou six minutes. Je sais que le sujet est fort important...

16.21 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il s'agit de cinq minutes par question, monsieur le président.

Le **président**: Six questions fois cinq minutes, cela fait 30 minutes de temps de parole au total, et nous avons consacré à ce sujet plus de quarante-cinq minutes.

16.22 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Ma réponse a pris quarante-cinq minutes?

Le **président**: Non, au total.

Je demande donc à chacun de faire un effort pour parvenir à exprimer ce qui doit l'être en respectant le temps de parole prévu par le Règlement.

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

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

17.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très brève. Il s'agit d'un accident tragique qui a eu lieu à La Hulpe le 29 novembre dernier. Cet accident provoque quelques questions. Deux ouvriers du rail ont été tués par la locomotive d'un convoi lancé à 130 km/h qui les a fauchés parce qu'ils n'ont pas entendu arriver le convoi en raison de la proximité d'une autre machine. La presse a évoqué la possibilité de problèmes techniques, de communication ou les deux.

Il semble que des experts soient descendus sur les lieux.

Toute la question qui se pose est de savoir comment garantir la sécurité des ouvriers qui travaillent sur les voies alors que le trafic est de plus en plus important et que les chantiers se multiplient dans la périphérie bruxelloise.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous déjà reçu les conclusions des experts? Quelles mesures seront-elles prises pour qu'un tel accident ne se reproduise plus?

Par ailleurs, vous avez indiqué qu'il y aurait des chantiers jusqu'en 2016. Quelles dispositions prendrez-vous pour, d'une part, s'assurer que les convois ne dépassent pas la vitesse de sécurité aux abords des chantiers et, d'autre part, garantir la ponctualité dont il a été longuement question.

C'est l'aspect de la sécurité qui m'intéresse néanmoins davantage.

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président,

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

Er zouden deskundigen ter plaatse zijn.

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

17.02 Staatssecretaris Bruno

madame, le parquet de Nivelles a pris en charge l'enquête juridique en ce qui concerne l'accident du 29 novembre. L'enquête sur les causes de l'accident est menée en parallèle par l'organe d'enquête indépendant sur les accidents et les incidents de l'infrastructure ferroviaire. La SNCB Holding participe à l'enquête en tant qu'expert. Les enquêtes en question étant toujours en cours, il n'est dès lors pas opportun de dévoiler le contenu du dossier avant que les organes d'enquête aient pu clôturer leur travail.

Dans le but d'assurer la ponctualité du trafic pendant la période d'exécution des chantiers liés au RER, ponctualité qui risque d'être pénalisée par les ralentissements temporaires de circulation liés à la sécurité des travaux, des allongements de temps de parcours ont été introduits dans les horaires en vigueur à partir du 9 septembre pour les années à venir.

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

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

17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, si je vous ai bien compris, deux enquêtes ont été menées en parallèle: l'une par le parquet et l'autre au sein même de la SNCB. Est-ce bien cela?

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

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Tout à fait!

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat klopt!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président:** Certaines questions ayant été renvoyées au ministre Verwilghen, nous passons au point 19 de l'ordre du jour.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)

18 Questions jointes de

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

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter,

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V

mijnheer de staatssecretaris, nu er sociale onrust bij de treinbestuurders heerst en de nieuwe dienstregeling maar half wordt doorgevoerd, omdat er een tekort aan treinbestuurders is, was het wel even schrikken, toen duidelijk werd dat de Raad van State op 5 oktober 2007 de koninklijke besluiten betreffende de erkenning van de NMBS als enig en onafhankelijk opleidingscentrum heeft geschorst.

De Tijd concludeerde uit de schorsing dat er niet langer treinbestuurders zouden kunnen worden opgeleid, waardoor de toestand, die, zacht uitgedrukt, nu al erg moeilijk is, nog erger zou worden.

Ondertussen blijkt dat de NMBS toch kan doorgaan met het opleiden van de personen die in opleiding zijn. Het is wachten op nieuwe koninklijke besluiten om de toestand opnieuw in orde te brengen.

Ondertussen zou ik van de staatssecretaris een duidelijk overzicht van de problemen in verband met het aantal treinbestuurders en ander personeel willen krijgen. Daarom heb ik de volgende vragen.

Hoeveel treinbestuurders zullen in 2008 normalerwijze afvloeien? Hoeveel nieuwe treinbestuurders zullen in dezelfde periode in dienst komen?

Ten tweede, welk percentage van de personen die zich voor de opleiding opgeven, komt ook effectief in dienst? Met andere woorden, wat is het slaagpercentage?

Ten derde, hoe is de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke diensten voor Arbeidsbemiddeling? Werken zij samen? Sturen bedoelde diensten daadwerkelijk kandidaten naar de NMBS? Zijn er gezamenlijke initiatieven?

Ten vierde, hoe analyseert de NMBS de blijkbaar te kleine belangstelling voor genoemde jobs? Het probleem blijft immers aanslepen.

Ten vijfde, hoe is het mogelijk dat de huidige problemen met de NMBS-treinbestuurders niet tijdig werden opgemerkt? De leeftijdspiramide is immers al langer dan de voorbije twee of drie jaar duidelijk. De initiatieven met betrekking tot de aanwerving van nieuwe personeelskrachten zijn ruim laat begonnen.

Le président: Il y avait deux questions jointes sur le même sujet. Il nous a été indiqué que dans ce cas-là, les questions devaient être posées au ministre Landuyt. J'observe que certaines des questions de M. Van den Bergh font partie d'un paquet de questions qui devraient être posées alors que la première partie, vous devriez y répondre, monsieur Tuybens.

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

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

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

18.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, wat de specifieke statistische vragen betreft, kan ik zeggen dat door de NMBS de totale uitstroom van treinbestuurders en van instructeurs, dus de bevorderingsafdeling die gevoed wordt door treinbestuurders, tussen 1 januari en 31 december 2008 geraamd wordt op circa 250 personen. Het betreft de uitstroom onder andere ten gevolge van pensioen en definitieve medische ongeschiktheid. De NMBS raamt het aantal nieuw opgeleide treinbestuurders met een eerste rijbrevet in dezelfde periode op 320. Bestuurders rangeringen van BTB en B-Cargo worden hierbij buiten beschouwing gelaten. Voor de periode 2005-november 2007 kwam ongeveer 78% van hen die startten met een basisopleiding operationeel in dienst als treinbestuurder. Er is bijgevolg een globaal uitvalpercentage van 22% door spontane stopzetting van de opleiding vanwege de kandidaat of door mislukking in de opleidingstesten.

Zowel bij de VDAB, FOREM als Actiris heeft de NMBS-holding een contactpersoon, waarmee de communicatie vlot verloopt. Met de VDAB heeft de NMBS-holding zelfs een contract, waardoor die vacatures op de website www.vdab.be kan plaatsen. Naar de contactpersoon bij Actiris wordt wekelijks een annonce gestuurd die in Metro verschijnt en ook op de website, www.actiris.be. Geïnteresseerden die willen postuleren voor een job bij de NMBS-groep, kunnen zich uiteraard via www.despoorwegenwervenaan.be melden. Wanneer de VDAB en FOREM evenementen zoals jobbeurzen en informatiedagen organiseren, probeert de NMBS-holding zoveel mogelijk aanwezig te zijn. Er kan niet gesteld worden dat de belangstelling voor de betrekking van treinbestuurder matig is. Vooral voor Antwerpen en Aarlen dienen bijzondere inspanningen te worden geleverd.

De NMBS-holding profileert zich overigens als werkgever onder meer via verscheidene aanwervingscampagnes in de media, contacten met scholen, deelname aan jobbeurzen, de samenwerking met de regionale tewerkstellingsagentschappen, gespecialiseerde internetsites. Hierbij wordt de nodige aandacht aan de diversifiëring van het personeel gegeven. De NMBS-holding voert een aanwervingsbeleid op basis van de te verwachten evolutie van de personeelsbehoeften gesteund op het ondernemingsplan van de NMBS enerzijds en anderzijds de voorzieningen betreffende de natuurlijke afvloeiing van bestuurders. De onderneming zit wat dat betreft zeker volledig op schema.

18.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, in zoverre u daarvoor bevoegd was. Ik ben erover verheugd dat er volgend jaar 70 mensen meer in dienst zullen komen dan er afvloeien. Ik reken er dan ook op dat in december 2008 de dienstregeling zoals die nu reeds was gepland, ook effectief zal kunnen worden gevolgd.

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

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

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

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

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

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

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het aantal vaste postkantoren in verhouding tot het bevolkingscijfer" (nr. 526)

- mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het nieuwe plan voor de sluiting van postkantoren" (nr. 580)

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Destelbergen" (nr. 623)

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de criteria voor de sluiting van postkantoren en de aangekondigde sluiting van het postkantoor van Kieldrecht" (nr. 629)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de forse inkrimping van het aantal postkantoren" (nr. 638)

Le **président**: Monsieur Crucke, avant de vous donner la parole je vous demanderai de bien vouloir respecter le Règlement et de ne pas dépasser votre temps de parole.

19.01 Jean-Luc Crucke (MR): Bien entendu, monsieur le président. D'ailleurs, en général, je ne dépasse jamais mon temps de parole.

Monsieur le ministre, dans ma question écrite, je me référais à une statistique d'Eurostat. Depuis lors, les choses ont été largement actualisées. En ce qui concerne le Hainaut, c'est la solution minimaliste qui semble avoir été choisie! Eurostat considèrerait pourtant de manière tout à fait objective qu'avec l'Espagne et Chypre, nous faisons partie des pays les plus mal desservis. En d'autres termes, nous avons, par habitant, le nombre de bureaux de poste le moins important. Le tableau n'était déjà donc pas des plus édifiants!

Après le dépôt de ma question, le plan postal – si je puis m'exprimer ainsi – est arrivé au goût du jour. Vous souriez, monsieur le président, car je suppose que chez vous, à Namur, les choses se passent bien. Mais chez nous, en Hainaut, comme ma collègue vous le dira dans un instant, nous nous demandons à quelle sauce nous serons mangés!

Pour être bref, comme vous me l'avez demandé, je passerai immédiatement à mes questions qui sont les suivantes.

19.01 Jean-Luc Crucke (MR): In mijn schriftelijke vraag verwees ik naar een statistiek van Eurostat, waaruit bleek dat wij, samen met Spanje en Cyprus, het kleinste aantal postkantoren hebben in verhouding tot het aantal inwoners.

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

Betekent een kleiner aantal

1. Le jeu de massacre dont le Hainaut devrait être la victime reçoit-il l'aval du ministre? J'ai bien entendu les propos de M. Thijs, le patron de La Poste, lorsqu'il est venu en commission, mais je voudrais avoir la position du ministre en la matière.

2. Peut-on considérer, même sur un plan micro-économique, que moins de guichets signifie plus de clients et donc plus de rentrées? Si tel est le cas, je voudrais qu'on m'explique cette théorie que je ne parviens pas à comprendre alors que vous savez, monsieur le ministre, que j'ai pour habitude de défendre un libéralisme assez dur.

3. Excusez-moi de faire du "sous-localisme", monsieur président, mais la ville de Tournai, voisine de ma commune, n'aura bientôt plus qu'un seul bureau à en croire La Poste. Elle dispose aujourd'hui de trois bureaux pour 75.000 habitants. Vous vous doutez bien du service qui sera rendu par La Poste! Dans ces conditions, vous ouvrez inévitablement la porte à la concurrence. Qu'en pensez-vous?

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

19.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons reçu la liste des prochains bureaux qui seront fermés définitivement. En province du Hainaut, pas moins de 44 bureaux fermeront définitivement leurs portes dans les mois à venir.

La région du Centre paie à nouveau un lourd tribut à la libéralisation des entreprises publiques. Nous aurions pu croire que la vague précédente de fermetures était la dernière, mais il n'en était rien.

La Poste a pris la décision de fermer trois bureaux à Binche, trois à La Louvière, un à Seneffe. On peut maintenant légitimement craindre que ce ne soient pas les derniers puisque cette fermeture s'inscrit dans une actualisation, pour les années 2008 et 2009, du plan destiné à absorber le choc de la libéralisation du secteur postal qui doit intervenir en 2011.

Si La Poste s'engage à ne pratiquer aucun licenciement sec et à agir en concertation avec les organisations syndicales – ce qui est la moindre des choses pour une entreprise publique – je suis particulièrement étonnée de lire que cette fermeture s'inscrit dans le cadre de l'amélioration du service à la clientèle. Je ne pense pas que les habitants des villages de Bray et de Leval-Trahegnies dans l'entité de Binche, puissent considérer que la fermeture de leur bureau de poste constitue une amélioration de leur confort d'usager de La Poste!

De même, j'ai beaucoup de mal à comprendre la logique qui a conduit à la fermeture des bureaux de La Louvière et de Seneffe. Le premier est idéalement situé dans le complexe commercial du Cora qui draine chaque jour une foule importante. De plus, il dessert l'ensemble du quartier de La Croyère dont le bureau avait déjà été fermé au profit de celui du Cora. En fermant le bureau de Bracquegnies en 2008 alors que celui de Maurage fermera ses portes le 31 décembre, vous privez des services de La Poste environ 15.000 habitants – en comptant Boussoit qui n'a plus de bureau non plus. Les habitants de ces quartiers-là, de ces villages-là, vont devoir se présenter au bureau

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

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

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

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

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

d'Houdeng-Goegnies, une commune même pas limitrophe à ces trois localités.

Dans le cas de Seneffe, il semblerait qu'un choix devrait être opéré avec Feluy et que La Poste a préféré fermer une infrastructure ultramoderne située en plein centre, place Penne d'Agenais, à côté du centre administratif de l'entité de Seneffe.

Voici donc mes questions, monsieur le secrétaire d'État. Tout d'abord, quelles solutions La Poste préconise-t-elle pour assurer les tâches dans les villages de Bray, de Leval-Trahegnies, de Strépy-Bracquegnies et de Jolimont? Quels critères ont été pris en compte dans la fermeture du bureau de Seneffe et de celui du Cora de La Louvière? Peut-on envisager que La Poste reconsidère leur fermeture? Enfin, y aura-t-il une nouvelle vague de fermetures dans la région du Centre après 2009, comme semble l'évoquer la presse? Dans l'affirmative, dites-nous directement quels seront les bureaux concernés.

19.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik weet dat u de vragen in verband met sluitingskantoren niet echt in uw hart draagt, maar ondanks het feit dat wij regelmatig werden geïnformeerd van de wijze waarop die kantoren werden gesloten en dat er werd gezegd dat zij altijd werden vervangen door PostPunten en dat alle maatregelen werden getroffen om de last van die sluitingen zeker niet te laten wegen op de schouders van de mensen uit de omgeving van het betrokken kantoor, is het op het terrein soms toch een beetje anders. Ik wil het nu hebben over het postkantoor van Destelbergen dat zal worden gesloten. Eerst en vooral, voor zover ik op de hoogte werd gebracht, werd er niet aangekondigd dat er een PostPunt in de plaats komt. Ik wil graag geloven dat er een zal komen, maar ik zou graag hebben dat u het mij bevestigt.

Een tweede zaak is dat het kantoor van Destelbergen sluit, terwijl het dichtst bijgelegen kantoor, dat vooralsnog open blijft, dat van Heusden is. Heusden is een deelgemeente van Destelbergen, maar ligt toch op 5 kilometer daarvandaan. Voor mensen die niet beschikken over vervoermiddelen zal het echt niet zo eenvoudig zijn om zich naar Heusden te begeven om daar die diensten te kunnen bekomen van De Post, die niet worden verschaft door een PostPunt. Laatste opmerking. Het andere, dichtst bijgelegen postkantoor is dat van de Dendermondsesteenweg in Sint-Amandsberg, maar dat sluit ook.

Ik had u dan ook willen vragen of er maatregelen zijn getroffen om de sluiting in Destelbergen minder pijnlijk te doen verlopen dan ze op dit ogenblik lijkt te verlopen. Ten tweede, indien er geen maatregelen zijn, zal dit kantoor dan toch onvermijdelijk worden gesloten?

19.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, recent heeft De Post een lijst bekendgemaakt van nieuwe postkantoren die volgend jaar dienen te verdwijnen en vervangen moeten worden door een PostPunt. In deze lijst staat het postkantoor van Kieldrecht, deelgemeente van Beveren-Waas, vermeld. In feite komt het erop neer dat in de derde meest uitgestrekte gemeente van Vlaanderen met acht verschillende deelgemeenten, nog een postkantoor overblijft. In het verleden waren

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

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

19.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): La liste récente des bureaux de poste à fermer comporte également le nom de Kieldrecht. A Beveren, dont fait partie Kieldrecht et qui est la troisième commune fusionnée la plus étendue de Flandre, il ne

er negen filialen van De Post in Groot-Beveren.

Het postkantoor van Kieldrecht zou tot de betere kantoren van Vlaanderen behoren. Het heeft ook meer bevoegdheden en taken dan andere filialen want in Groot-Beveren zijn er twee postnummers van toepassing: 9120 voor de deelgemeenten Beveren, Haasdonk, Melsele, Kallo en Vrasene, en 9130 voor de deelgemeenten Doel, Kieldrecht en Verrebroek.

Het aanbieden van drukwerk dat op het hele grondgebied verspreid moet worden, moet tot vandaag in de twee verschillende postkantoren worden afgeleverd. Regelmatig wordt er in het postkantoor van Kieldrecht ook drukwerk afgeleverd dat enkel bestemd is voor de deelgemeenten met postnummer 9130 en dat in het zuiden van de gemeente niet verspreid wordt.

Omdat Beveren na Antwerpen en Gent in oppervlakte de grootste gemeente van Vlaanderen is, zal het verdwijnen van het filiaal in Kieldrecht voor heel wat ongemak zorgen. De afstand tussen het filiaal van Kieldrecht en het overblijvende filiaal in het centrum van Beveren bedraagt heen en terug 28 kilometer. Van het verste punt in Groot-Beveren tot het postkantoor in de deelgemeente Beveren bedraagt de afstand heen en terug 40 km. Beveren zal slechts één postkantoor voor 45.000 inwoners overhouden.

Het gemeentebestuur van Beveren werd vorige week bij brief van 27 november geïnformeerd over de sluiting van het kantoor in Kieldrecht. Verschillende personeelsleden van het betrokken filiaal waren op dat ogenblik nog niet op de hoogte.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris. Zijn er criteria afgesproken over de afstand tussen de overblijvende postkantoren? Zijn er nog voorbeelden waar de afstand tussen de deelgemeente en het overblijvende postkantoor zo groot is?

Welke zijn de criteria voor het aantal inwoners per postkantoor? En worden die criteria voor de fusiegemeente Beveren gerespecteerd? Wat gebeurt er in gemeenten met verschillende postnummers met de huidige werkwijze van het aanbieden van drukwerk in het filiaal volgens postnummer? Ik vermoed dat het aanbieden van drukwerk dat verspreid moet worden, niet zal kunnen gebeuren via een PostPunt?

De Post voert op dit moment een opvallende reclamecampagne waarmee zij de consument wil informeren over de doelstelling van De Post om gemakkelijk bereikbaar te zijn, met een kantoor in de buurt en met veel persoonlijk contact. Men kan elke dag die grote reclamepanelen van De Post daarover opmerken in het straatbeeld. Ook zou De Post via die reclamecampagne bankproducten beter bekend willen maken. Staat die campagne, die ongetwijfeld veel geld kost, niet haaks op het besluit om in grote fusiegemeenten slechts één postkantoor over te houden?

Ten slotte, op welke manier wordt het personeel geïnformeerd en getuigt het niet van meer respect het personeel eerder te informeren dan de pers en de gemeentebesturen, of tenminste gelijktijdig?

subsistera désormais plus qu'un bureau de poste, celui de Beveren-centre. La disparition du bureau de poste de Kieldrecht, dont on dit que c'était un des plus performants de Flandre, génèrera bien des problèmes pour les consommateurs. La distance entre la filiale de Kieldrecht et le bureau de poste restant du centre de Beveren représente la bagatelle de 28 km aller et retour à vélo! Beveren, une commune de 45.000 habitants – à laquelle ont en outre été attribués deux numéros postaux différents – devra se satisfaire d'un seul bureau de poste.

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

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

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

19.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de

19.05 Bart Laeremans (Vlaams

staatssecretaris, bij ons in de streek doet zich hetzelfde voor, ook op grote schaal en tot verbazing van de bevolking. Immers, de criteria die worden gehanteerd, zijn toch wel heel willekeurig.

Ik zal beginnen bij de gemeente Zaventem? een grote gemeente met bijna 30.000 inwoners, waar bovendien ongeveer 50.000 mensen tewerkgesteld zijn. Er zijn daar heel veel bedrijven. Welnu, daar zouden drie van de vier postkantoren verdwijnen. Alleen het postkantoor in Nossegem zou overblijven. Ik kan niet geloven dat die drie andere kantoren niet rendabel zouden zijn, wanneer in die gemeente 50.000 mensen tewerkgesteld zijn.

In Grimbergen, onze gemeente, doet zich hetzelfde verhaal voor. Daar kreeg het gemeentebestuur het bericht dat het kantoor van Strombeek zou sluiten, zodat enkel nog het kantoor van Grimbergen-centrum zou overblijven. Dat wil zeggen: een kantoor op 35.000 inwoners. Wij zitten dus in zowat dezelfde categorie als Beveren. Dat is toch helemaal niet volgens de criteria die wij elders lazen. Er zouden in de toekomst in België ongeveer 650 kantoren open blijven. Dat wil zeggen 1 op 15.000 inwoners. Wanneer dat in sommige gemeenten naar 1 op 35.000 inwoners gaat, is dat toch buiten proportie.

In Overijse doet zich iets gelijkaardigs voor, aangezien het postkantoor in Jezus-Eik dat vrij ver van Overijse ligt, zou worden gesloten.

Alles wijst erop dat er een blinde besparingsronde bezig is, waarbij men wil evolueren naar een kantoor per fusiegemeente, ongeacht het aantal inwoners of de opbrengsten per kantoor en dit in tegenstelling tot de antwoorden die u vroeger gaf in dit verband.

Bovendien wijst alles erop dat de ongelijkheid tussen Vlaanderen en Wallonië in dit dossier zal toenemen.

Daar komt in de Vlaamse rand rond Brussel nog bij dat het voor mensen uit Strombeek, Sterrebeek of Sint-Stevens-Woluwe veel gemakkelijker zal zijn om, in plaats van naar Nossegem of Grimbergen-centrum te gaan, naar Brussel te gaan, waar een bediening in het Nederlands al een stuk minder vanzelfsprekend is, mijnheer de staatssecretaris. Daardoor zal de werkgelegenheid nog eens verschuiven van de Vlaamse rand naar Brussel.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, kunt u mij uitleggen waarom drie van de vier postkantoren in Zaventem moeten sluiten? Op grond van welke objectieve criteria werd dat beslist? Waren de kantoren van Zaventem, Woluwe en Sterrebeek onrendabel? Werd dat onderzocht? Dezelfde vragen gelden voor Strombeek-Bever en Jezus-Eik.

Klopt het dat De Post ernaar streeft om op termijn slechts één kantoor per fusiegemeente open te houden, met uitzondering van de grootste gemeenten? Bestaat daarover een overeenkomst? Zo ja, wat wordt dan bedoeld met "grootste gemeenten"? Vanaf hoeveel inwoners heeft men recht op zo'n tweede kantoor?

Ten tweede, wordt er voor het overige helemaal geen rekening meer

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

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

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

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

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

gehouden met het aantal inwoners, de afstand of het eventueel verlieslatend karakter?

Ten derde, bestaat er een overzichtslijst van alle kantoren die op termijn zeker zullen openblijven?

Ten vierde, tegen wanneer wil De Post deze operatie afronden?

Ten vijfde, wat zal op termijn het gemiddeld aantal inwoners zijn per kantoor in Vlaanderen, Wallonië en Brussel? Werd die vergelijking al gemaakt?

Ten slotte, hoeveel mensen zullen er tewerkgesteld zijn in de Vlaamse, Waalse en Brusselse kantoren, los van de uitreikers en sorteerders?

19.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, comme nous avons eu deux questions en français et trois en néerlandais, j'opérerai un mixage dans ma réponse.

Monsieur Crucke, demain les Belges ne seront pas plus mal lotis à l'échelle nationale et européenne pour ce qui concerne les bureaux de poste. Il convient ici de dépasser la notion de bureau de poste pour se poser la question en termes de service postal.

La Poste, bien que réduisant son nombre de bureaux de poste, d'une part, propose une gamme d'alternatives suffisantes pour répondre à une grande majorité des besoins de la population et, d'autre part, met en place un vaste programme de modernisation des bureaux de poste qui sont amenés à rester ouverts.

Si les chiffres que vous avez cités sont corrects, il convient néanmoins de les interpréter. Le calcul d'Eurostat n'est pas basé uniquement sur la présence des bureaux de poste permanents alors gérés par des employés de La Poste, mais sur une situation englobant également les différents types de points de service postal, soit l'équivalent des Points Poste en Belgique.

À titre d'exemple, les Pays-Bas comptaient, fin 2005, 290 bureaux de poste gérés par l'opérateur postal, 510 bureaux de poste gérés par des opérateurs privés et 1.300 points de service TPG de Postgroep se limitant aux opérations de base liées au traitement du courrier, offrant un service inférieur à nos Points Poste. Selon les statistiques d'Eurostat, les Pays-Bas sont riches en "bureaux", mais ce nombre est basé, pour la plupart, sur des points de service TPG se limitant aux opérations de base liées au traitement du courrier, offrant un service inférieur à celui de nos Points Poste.

Comme je l'ai déjà dit à une dizaine de reprises en cette commission, les Points Poste offrent 90% du service des bureaux de poste. De surcroît, la comparaison montrée au travers de ces statistiques est un faux débat. Il est plus important de prendre en compte la densité de nombreux points de service postal par kilomètre carré, qui rassurent sur la proximité et l'accessibilité des services postaux. À ce titre, la Belgique figure au cinquième rang des pays européens.

In tegenstelling tot vroeger toen het postkantoor het enige toegangskanaal was tot de postdienstverlening, hanteert De Post nu

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

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

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

La Poste applique aujourd'hui une approche "multichannel",

een multichannel-benadering waarbij naast postkantoren voortaan ook PostPunten, meer dan 4.000 zegelwinkels, e-shops en callcenters deze toegankelijkheid realiseren.

Meer specifiek wordt het netwerk van minimaal 1.300 postkantoren omgevormd tot een netwerk van 1.300 postale servicepunten met ongeveer 650 kantoren en 650 PostPunten. Het verwondert mij dat u in de voorbereiding van uw vraag niet hebt teruggesproken naar het beheerscontract. Dat staat daar immers met zoveel woorden in.

Mijnheer Van den Eynde, u zei dat ik weinig belang hecht aan de sluiting van poskantoren. U bedoelde misschien dat ik niet graag antwoorden geef in een commissie, omtrent individuele gehuchten. Ik heb altijd mijn nek uitgestoken opdat voor elk gesloten kantoor een PostPunt in de plaats zou komen. Ik zie nog altijd niet in waarom dat niet in Destelbergen of waar dan ook zou gebeuren.

In tegendeel tot wat de heer Crucke suggereerde, waren er vóór 2003 ongeveer 1.700 postkantoren. De Post zelf wou veel minder postkantoren overhouden. Het is precies dankzij deze regering dat een minimum werd bepaald op 1.300. U weet dat ik de liberalisering persoonlijk niet ondersteun en dat deze werd opgedrongen. Wat de service ten aanzien van het cliënteel betreft, hebben wij toch wel effectief zaken kunnen realiseren.

In de PostPunten wordt een basispostdienstverlening aangeboden die ongeveer 90% van de klantenbehoeften dekt.

Des tests sont actuellement en cours dans différents Points Poste afin d'élargir la gamme de produits et services offerts. À ce titre et à partir du premier semestre 2008, La Poste offrira la possibilité à ses clients de déposer leurs virements dans les Points Poste.

Bovendien hebben PostPunten veel ruimere openingsuren dan kleine postkantoren. Dat betekent dat het globale aantal uren dat mensen naar postdiensten kunnen stappen en daarvan gebruik kunnen maken de afgelopen jaren, door de realisatie van PostPunten ten opzichte van postkantoren, globaal zelfs met 20% is toegenomen. Er zijn in de beheersovereenkomst, wat u klaarblijkelijk niet hebt teruggevonden, een aantal voorwaarden gecreëerd rond kilometers afstand enzovoort. Het spreekt voor zich dat De Post zich daar rigoreus aan houdt.

Ten slotte, het gaat over de dienstverlening voor die mensen die minder mobiel zijn. Zij kunnen, ik heb dat ook reeds verschillende keren herhaald, beroep doen op de postbode die langskomt voor postverrichtingen voor de dienstverlening die niet in PostPunten kan worden aangeboden.

De sluiting van de aangehaalde kantoren en hun vervanging door PostPunten past in een grondige reorganisatie van het kantorennet. Hierbij is het de bedoeling het kantorennetwerk economisch leefbaar te maken en tegelijk de toegankelijkheid en nabijheid van de dienstverlening te waarborgen. Deze reorganisatie is absoluut noodzakelijk om de toekomst van De Post veilig te stellen in de opengestelde postmarkt. In dat verband begrijp ik echt niet waarom

regroupant des bureaux de poste, des points poste, des magasins de timbres, des e-shops et des call centers. Le réseau de minimum 1.300 bureaux de poste deviendra un réseau de 1.300 points de service postal comptant 650 bureaux de poste et 650 points poste, conformément au contrat de gestion. J'ai toujours plaidé pour la réalisation d'un point poste pour chaque bureau de poste fermé, quel que soit le village ou le hameau. La Poste avait l'intention de fermer bien davantage de bureaux mais ce gouvernement a exigé que 1.300 bureaux restent ouverts.

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

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

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

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

Cette profonde réorganisation doit rendre le réseau de bureaux économiquement viable sur le marché libéralisé des services

de heer Thijs hier de voorbije week is geweest. Hij heeft dat zeer omstandig uitgelegd, maar blijkbaar is er toch sprake van een beperkt gehoor bij sommigen onder u.

La sélection des bureaux à fermer s'opère, pour partie, dans le cadre des règles fixées par le contrat de gestion et principalement sur le fait qu'au moins un bureau doit être maintenu par commune. Le solde des bureaux à maintenir est déterminé en fonction d'un modèle visant à assurer la rentabilité du réseau de points de vente de La Poste et la couverture du terrain en termes d'habitants et de trafic.

Ce modèle, compte tenu des opportunités offertes par le contrat de gestion, permet de déterminer le nombre de bureaux à maintenir par commune en fonction de l'objectif global fixé. À ce jour, 1.015 bureaux "permanents" restent ouverts et 340 Points Poste sont en activité.

Tot slot, er is nog geen definitieve lijst met de te behouden kantoren, omdat de volledige oefening in de grote steden nog niet is afgesloten. Dat zal de eerstvolgende maanden wel het geval zijn.

Le **président**: Nous avons effectivement reçu M. Thijs. Les commissaires de la commission de l'Infrastructure étaient d'ailleurs présents en très grand nombre.

Pour moi, les collègues des autres commissions peuvent également y poser leurs questions.

La conclusion de M. Thijs était de dire que la balle n'était pas dans son camp mais bien dans le nôtre.

19.07 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je constate que le ministre conteste les chiffres d'Eurostat ou, en tout cas, leur donne une autre interprétation. Je ne peux dire que ce que je lis, à savoir que le classement se fait sur la densité de bureaux de poste permanents par nombre d'habitants.

1. Je prends acte du fait qu'il y a une contestation ou, en tout cas, une interprétation différente. Je n'ai pas envie de passer mon temps à discuter de chiffres et d'interprétations divergentes mais si contestation il y a, je suppose que le ministre a écrit à Eurostat pour donner son analyse; je suppose aussi qu'il a reçu une réponse. Dès lors, j'aimerais pouvoir disposer de l'écrit du ministre qui conteste les chiffres d'Eurostat et éventuellement de la réponse.

2. Je prends également acte du fait que la suppression d'un bureau

postaux. En même temps, l'accessibilité et la proximité des services doivent être garanties. M. Thijs l'a longuement expliqué au sein de cette commission, mais d'aucuns semblent avoir l'écoute sélective.

Welke kantoren er dicht moeten worden beslist overeenkomstig de in de beheersovereenkomst bepaalde regels. Per gemeente moet ten minste een kantoor worden behouden.

Het aantal kantoren dat moet openblijven wordt bepaald op grond van de rentabiliteit van het kantorennet en rekening houdend met het aantal inwoners en met het postverkeer.

Momenteel blijven er 1.015 "vaste" kantoren open en zijn er 340 PostPunten actief.

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

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

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

Ik begrijp dat er pas een postkantoor wordt afgeschaft als er een PostPunt is dat negentig

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

3. L'information doit non seulement atteindre le Parlement et le personnel de La Poste mais elle doit aussi être diffusée auprès des autorités locales. Je note que certains bourgmestres reconnaissent avoir été informés mais je regrette que d'autres ne l'aient pas été. Je prends le cas du bourgmestre de Bernissart qui affirme l'avoir appris par la presse.

4. Je rassure le président de cette commission mais aussi le ministre. J'ai bien lu ce qui a été dit en commission par M. Thijs, le patron de La Poste, mais pour moi Thijs et Tuybens, même si ces noms commencent tous les deux par un "t", ce n'est pas la même chose! Le jour où ce sera la même chose, il faudra avoir des réflexes différents et l'on fera une économie. Je ne la souhaite néanmoins pas et considère que nous avons bien besoin d'un ministre en la matière – j'approuve ce qui a été fait par le gouvernement; je l'ai moi-même soutenu – pour ne pas systématiquement avaliser ce qui est fait par M. Thijs.

19.08 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je suis quelque peu frustrée. On ne m'a pas vraiment répondu. J'ai saisi l'aspect général et je sais que vous n'aimez pas qu'on pose des questions plus pointues par rapport à certaines communes, certaines entités mais je n'ai pas l'impression d'avoir eu de réponse à mes trois questions. Tant pis!

Quand M. Thijs est venu en ces lieux, je n'y étais pas mais ma collègue m'a rapporté qu'il avait expliqué l'aspect général et ce que cela allait coûter. Par contre, on n'a pas eu de précisions sur les critères présidant à la fermeture de 44 bureaux de poste dans le Hainaut. Même quand il explique les choses dans la presse, c'est de façon générale. Et après, le couperet tombe dans telle ou telle commune.

Quand on explique qu'on va garder un bureau par commune, cela me fait quelque peu sourire: entre une commune de 100.000 habitants et une autre de 10.000 habitants, la situation est très différente. En outre, les bourgmestres ne sont pas prévenus. Quand ils ont l'occasion de rencontrer des responsables de La Poste, on leur parle du projet dans sa globalité, du budget, des sommes qu'il faudrait demander au gouvernement mais on ne leur donne pas d'information précise sur les bureaux concernés. Comme on avait l'air de dire qu'il y aurait une autre vague de fermetures avant 2011, je vous demandais quels bureaux seraient concernés pour savoir à quoi nous en tenir.

Par ailleurs, quand on parle d'une fermeture de bureau, serait-il possible de mettre en parallèle ce message de fermeture avec celui de l'ouverture du Point Poste? On ne donne pas cette information. Je constate que la revue de presse mentionne les fermetures de bureaux sans parler des Points Poste. La population sait qu'on va fermer, par exemple à Houdeng, et c'est tout. Le bourgmestre n'a même pas été prévenu des fermetures, encore moins de l'ouverture de Points Poste. À titre personnel, il a rencontré un responsable qui lui a parlé de l'aspect global de l'opération, comme on est venu le faire en commission la semaine dernière. M. Crucke semblait dire que son voisin n'avait pas été prévenu non plus.

procent van hetzelfde dienstenpakket aanbiedt. We moeten nagaan of die cijfers met de praktijk overeenstemmen.

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

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

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

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

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

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

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

De informatie blijft altijd te algemeen.

Je me sens frustrée par rapport à ma question alors que j'ai dû attendre des heures pour la poser.

19.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik hield bij de voorbereiding van mijn vraag rekening met de vragen die tijdens de vorige legislatuur werden gesteld. Ik had graag rekening gehouden met de ontmoeting van de commissie voor de Infrastructuur met de heer Thijs, maar tot vorige week was over de ontmoeting nog geen verslag beschikbaar. Ik zetel ook niet in deze commissie.

U wees erop dat de PostPunten 90% van de diensten van de postkantoren zullen overnemen. Dat is uiteraard een gemiddelde. Ik verwees naar de specifieke situatie in de op twee na grootste gemeente van Vlaanderen. Het postkantoor van Kieldrecht oefent meer taken uit dan een gewoon postkantoor. In Kieldrecht zal een PostPunt natuurlijk niet 90% van de diensten kunnen overnemen.

Mijn vraag naar duidelijke criteria blijft. Beantwoordt één postkantoor voor 45.000 inwoners of één postkantoor voor de op twee na grootste gemeente in oppervlakte van Vlaanderen nog aan de gestelde criteria of werd daarover eenvoudigweg nooit iets gezegd?

Wat gebeurt er met bijvoorbeeld drukwerk? Drukwerk kan toch niet in een PostPunt voor verspreiding worden aangeboden? Wil dat dan zeggen dat in bepaalde deelgemeenten 40 km van en naar het postkantoor moet worden afgelegd om drukwerk aan te bieden? Is dat niet in contradictie met de huidige, grootschalige reclamecampagne van De Post, die ongetwijfeld veel geld zal kosten? In bedoelde campagne wil men De Post immers als betrouwbaar en dichtbij promoten.

19.10 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wat wij hier vandaag van u hebben gehoord, is gewoon een herhaling van wat u vroeger al gezegd hebt. Over de voordelen van een PostPunt hebben wij al alles kunnen lezen in de antwoorden die u gegeven hebt op de talloze vragen die daarover vroeger al werden gesteld. Voor ons is dit niet relevant.

Wat de heer Thijs heeft verteld, dat waren de algemene beleidslijnen. Ik heb echter nog altijd geen antwoord gekregen op de vraag welke duidelijke sluitingscriteria er zijn. Ze zijn hier in elk geval niet geuit. Wij hebben geen verslag gezien. Ik wilde weten wat de concrete toepassing is van die criteria in Vlaams-Brabant, ook al omdat wij daar een specifieke situatie hebben, door de nabijheid van Brussel. Ik heb echter geen antwoord gekregen, noch inzake Zaventem, noch inzake Jezus-Eik, Overijse of Strombeek. Ik had graag geweten op basis van welke criteria men daar belangrijke kantoren sluit, die een zeer hoge omzet hebben, die volgens mij in elk geval wel rendabel zijn en ook op termijn rendabel zullen zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u mij, als parlements lid, op een of andere manier inzage geven in die documentatie? Waarom wordt bijvoorbeeld Strombeek gesloten? Ik neem aan dat daar toch een kleine studie aan vooraf is gegaan. Waar kan ik die als parlements lid consulteren? Ik doe een beroep op mijn parlementair controlerecht. Ik wil daarover meer weten. Ik meen dat ik daarop recht heb. Ook in

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

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

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

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

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

La situation n'est pas la même à Bruxelles et dans le Brabant

Zaventem stelt men heel terecht die vragen. U geeft geen enkel antwoord. Ik vraag u concreet waar ik die zaken kan inzien.

Ik herhaal nogmaals dat de situatie in Brussel en Vlaams-Brabant verschillend is. Door de sluiting van de kantoren in de nabijheid van Brussel of in de Vlaamse rand nabij Brussel zullen de mensen veeleer geneigd zijn naar Brussel te gaan voor postverrichtingen, in plaats van verder in de rand. Dat betekent ook dat er een werkverschuiving komt van de rand naar Brussel. Dat is niet wenselijk. Dat roept heel wat vragen op.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog altijd geen zicht op de globale situatie in Brussel, in Vlaanderen en in Wallonië na deze bezuinigingsoperatie, na deze inkrimpingsoperatie. U zegt dat u nog geen algemeen beeld hebt van de situatie in de grote steden. Ik heb de indruk, mijnheer de staatssecretaris, dat u systematisch streek per streek werkt, in de hoop dat er zo weinig mogelijk weerstand is, en dat u daarna, over twee jaar, tot een globale situatie zult komen waarin er in Vlaanderen veel minder werkgelegenheid is bij De Post dan in Wallonië en dat u nu geen cijfers wil geven, om daarover op voorhand geen protesten uit te lokken.

Ik wil u dus vragen, mijnheer de staatssecretaris, om ons, als parlements lid, zo snel mogelijk een globaal zicht te geven op de situatie in Vlaanderen, Wallonië en Brussel na deze bezuinigingsoperatie, zodat wij kunnen vergelijken hoeveel jobs er minder zullen zijn in Vlaanderen, en hoe de toegankelijkheid van De Post in Vlaanderen erop achteruit is gegaan, ten opzichte van de huidige situatie. Ik wil daarover snel meer informatie krijgen.

19.11 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de indruk die de heer Laeremans wekt, lijkt hij dan toch niet zozeer voorbereid te zijn, want in deze commissie werden de criteria voor het sluiten van een postkantoor en het openen van een PostPunt reeds verschillende keren uitgelegd, uitgeschreven en genotuleerd. U moet er maar eens de verschillende verslagen van de commissie op nalezen. In ieder geval is het zo dat de beheersovereenkomst de criteria daadwerkelijk omlijnt. Er is dus wel degelijk een verschil tussen een kleine gemeente en een grote stad, want dat zit vervat in die verschillende criteria die in de beheersovereenkomst zijn uitgeschreven.

Madame Burgeon, au cours des deux ou trois dernières années, il y avait une sorte de "gentlemen's agreement" pour que nous ne discussions pas ici en commission de la fermeture de tel ou tel bureau de poste car il y en a 1.300. Si on devait en discuter en commission, les réunions pourraient prendre quelques jours par semaine! Ce n'est pas faisable! C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle nous étions arrivés, il y a un an et demi, avec l'ancien président de cette commission.

Er zijn twee dingen die absoluut vaststaan. Ten eerste houdt De Post zich rigoureuus aan de beheersovereenkomst. Ten tweede – en dit was voornamelijk op basis van mijn vraag – sluit er geen enkel postkantoor zonder dat er een PostPunt wordt geopend. Dat PostPunt biedt 90% van de activiteiten van een postkantoor en heeft bovendien veel langere openingsuren dan de postkantoren globaal hebben.

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

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

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

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

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

Dat is mijn antwoord en dat is het al een jaar in verschillende commissievergaderingen geweest. Ik begrijp dan ook niet waarom dit geval per geval moet terugkomen. Het is aan De Post om daarin als overheidsbedrijf haar activiteiten te ontplooiën. Zij doet dat rigoureuus conform de beheersovereenkomst en de wet ter zake.

d'ouverture sont plus larges.

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

19.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, u wil hier de indruk wekken dat wij niet voorbereid naar deze commissie komen. Ik heb wel vroegere verslagen daarover gelezen. Ik heb er hier een bij van 12 maart 2007 waarin u inderdaad verwijst naar het beheerscontract en een hele hoop zeer vage criteria. Men heeft het onder andere over een microanalyse die men maakt van de aanwezigheid van commerciële polen, het potentieel van de markt, organisatie, segmentatie, retail, huidige infrastructuur, economische en financiële leefbaarheid enz. Wij weten dat dit de criteria zijn maar ze zijn bijzonder vaag. Men kan er alle kanten mee uit.

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

Specifiek als het gaat over een gemeente als Zaventem, waar 50.000 mensen werken, waar een luchthaven is gelegen, waar meer dan 29.000 mensen wonen, kunt u mij niet wijsmaken dat die gemeente maar behoefte heeft aan een enkel kantoor. Dat is uitgesloten. Ik geloof dus niet dat men daar op een ernstige wijze onderzocht heeft of die kantoren alle drie wel degelijk moeten sluiten en of ze onrendabel zijn. Ik geloof dat niet. Daarom wil ik, mijnheer de staatssecretaris, van mijn controlerecht als parlamentslid gebruik maken om na te gaan of dat wel ernstig is onderzocht en of de rendabiliteit van de kantoren die gaan sluiten in Zaventem onderzocht is. U geeft daar geen antwoord op.

Wij hebben u die vraag vrijdag bezorgd, maar u hebt niet eens de moeite gedaan om concreet te checken wat er in Zaventem en Strombeek-Bever aan de hand is. U blijft in algemene termen antwoorden.

Mijnheer de staatssecretaris, op welke wijze kan ik de dossiers over Zaventem en Strombeek-Bever nakijken en controleren? Ik heb dat recht, maar u blijft in vaagheden hangen.

19.13 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb er geen bezwaar tegen dat de discussie wordt voortgezet, nadat ik mijn vraag heb gesteld, maar we kunnen toch geen ganse avond over die problematiek blijven spreken.

Mijnheer Laeremans, als u trouwens het verslag van de heer Thijs in zijn geheel leest, dan zult u zien dat hij de aantallen opgeeft van de niet-rendabele kantoren.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

20.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, de

20.01 Guido De Padt (Open Vld):

NMBS blijkt de mogelijkheid te onderzoeken om draadloos internet te introduceren op haar treinen. Nu al hebben de reizigers de mogelijkheid om in een veertigtal stations draadloos te surfen met hun laptop via internetprovider Telenet. De verbinding – dit is normaal – verdwijnt nadat de trein het station heeft verlaten. Omdat een steeds groter aantal reizigers met een laptop in de tas de trein neemt, wordt het interessanter om de verbinding door te trekken, zegt het bedrijf.

Ik denk persoonlijk dat het inderdaad noodzakelijk is om de service en daarmee de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer te verhogen door internetverbindingen aan te bieden op de trein. Het zou trouwens een middel zijn om meer pendelaars de trein te laten nemen in plaats van de auto.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

In welke mate zijn de plannen van de NMBS concreet? In welke mate zijn nu al voldoende technische voorzieningen aanwezig, en op welke lijnen, om draadloos internet te kunnen aanbieden op de trein?

Ten tweede, welk is de schatting van het aantal reizigers – wellicht is er daarop toch al zicht – dat nu al dagelijks de trein neemt met een laptop bij zich? Op hoeveel reizigers wordt gemikt voor het aanbieden van draadloos internet?

Ten slotte, op hoeveel wordt de kostprijs geraamd om draadloos internet gratis aan te bieden voor alle treinreizigers?

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, de NMBS volgt met belangstelling de ontwikkelingen van allerhande nieuwe technologieën en diensten die mee zouden kunnen worden aangeboden. Zo ook kijkt de NMBS naar de mogelijkheden voor het aanbieden van internet aan boord van haar treinen. We merken op dat de klanten die bereid zijn te betalen voor een volledig mobiele oplossing, nu reeds de mogelijkheid hebben om bij diverse operatoren mobiele datakaarten te kopen met een aangepast abonnement om gebruik te maken van mobiel internet op een draagbare computer, om het even waar, dus ook aan boord van de trein. De kwaliteit van dergelijke verbinding is afhankelijk van de kwaliteit van het netwerk van de gekozen telecomoperator.

Momenteel wordt de mogelijkheid om gebruik te maken van een wifiverbinding, zoals dat heet, via een hotspot, alleen aangeboden in een aantal grote stations waar de holding van de NMBS in samenwerking met Telenet een aantal vaste installaties heeft aangebracht. Het is echter niet mogelijk om dezelfde logica zomaar door te trekken naar de omgeving van de trein, die voortdurend in beweging is en zich over het hele land begeeft. Er wordt technisch onderzocht wat de mogelijkheden zijn.

Tot nu toe heeft de NMBS nog geen specifieke technische voorzieningen gepland in verband met het treinmateriaal.

Natuurlijk, in dezen kan ik twee soorten van antwoorden geven. Ik wil beide antwoorden ook geven, omdat ze allebei bruikbaar zijn naargelang de situatie. De vraag rijst natuurlijk of die investering prioritair is, dan wel andere, zoals de verhoging van het treinaanbod, het aantal plaatsen in treinrijtuigen en dergelijke meer. Er moet dus

La SNCB examine la possibilité d'introduire l'internet sans fil dans les trains. Ce service pourrait accroître sensiblement l'attrait du rail pour les navetteurs.

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

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

La question qui se pose est de savoir si cet investissement est prioritaire. Environ 60% des voyageurs surfent. Seule une petite minorité surfe dans les gares et dans le train. Les hotspots ne récoltent à ce jour que

altijd een keuze worden gemaakt.

Onderzoek bij beperkte steekproef heeft uitgewezen dat ongeveer 60% van de bevraagde reizigers dagelijks gebruikmaakt van het internet tout court. Daarbij gebruiken de meesten onder hen de faciliteiten bij hun thuis of op het werk. Slechts een zeer kleine minderheid geeft aan gebruik te maken van het internet in het station of op de trein. Volgens die steekproef is het huidige gebruik van hotspots voorlopig geen succes. Dat is zeker een reden om uitbreiding van een hotspotomgeving naar de trein niet zomaar aan te bieden. Een kwart van de mensen uit de steekproef geeft aan al eens gebruikgemaakt te hebben van zijn draagbare computer op de trein. Door de samenstelling van de steekproef gaan we er echter van uit dat dat een overschatting is.

Er zijn nog geen gegevens bekend in verband met uw derde vraag, daar dat in grote mate afhankelijk is van de gekozen technologie.

Nogmaals, u kunt gelijk antwoord van mij krijgen. Daarmee bedoel ik het volgende. Zal dat voort evolueren, dan is dat goed voor de enkelingen die dat zouden willen gebruiken. Als het aanbod er is, dan zouden er inderdaad meer mensen gebruik van kunnen maken, maar dat zal dan ten nadele zijn van de beschikbare plaatsen op de trein. Die keuze moet gemaakt worden, en ook ik kijk daar met heel veel belangstelling naar uit.

20.03 Guido De Padt (Open Vld): U hebt geen idee van de uitgaven (...) financieringsnood?

20.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Neen, want dat moet voorwerp zijn van een heel grote oefening. Ik kan mij inbeelden dat, wanneer er internet zal worden aangeboden aan boord van de treinen, dat ook repercussies zal hebben op het aantal zitplaatsen op de trein. Dat heeft, met andere woorden, zeer veel impact op het inzetten van bijkomende rijklijnen enzovoort.

Uw vraag gaat voornamelijk over het woon-werkverkeer. Er is dus een gigantisch knock-oneffect op die specifieke behoefte. Het zal dus kiezen worden. Ik denk dat er belangrijker dingen zijn – dat heb ik ook vroeger al aangeduid – om in te investeren bij de NMBS dan die.

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

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

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

21.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er wordt vastgesteld dat er door de dienst Select Post van De Post opnieuw massaal vrij agressieve brieven en zelfs rappels op adres worden gestuurd. Daarin wordt gevraagd een twaalf bladzijden lange lijst in te vullen met allerlei

peu de succès. A peu près un quart des personnes interrogées dans le cadre d'une enquête d'opinion déclarent s'être déjà servi d'un ordinateur portable dans le train mais compte tenu de la composition de l'échantillon, ce n'est sans doute pas un résultat représentatif.

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

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

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

21.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le service Select Post de La Poste envoie à nouveau des courriers et des rappels relativement agressifs pour faire

vertrouwelijke gegevens, zoals bijvoorbeeld het aantal slaapkamers waarover men beschikt, het budget dat men wil spenderen aan vakantie, het soort tijdschriften dat men leest, het aantal caritatieve giften, enzovoort. Dat zijn allemaal zaken die tot een vrij vertrouwelijke sfeer behoren.

Er werden daarover in het verleden al vragen gesteld. Ik wens die vragen niet te herhalen. Ik stel nu echter vast dat heel wat brieven in het Frans worden verstuurd naar adressen in Vlaamse gemeenten zoals Wemmel en Grimbergen, naar mensen die bovendien helemaal niet Franstalig zijn. Ik heb hier twee brieven aan kennissen, geadresseerd aan "Monsieur", Molenweg 3, 1780 Wemmel, en Madame Berger, Leeuwerikenlaan 54, Grimbergen, die beiden absoluut niet Franstalig zijn.

Bovendien kan men zich afvragen hoe men mensen uit de Vlaamse rand in Brussel zomaar als Franstaligen kan catalogeren.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb daarom de volgende vragen. Kunt u verklaren waarom dergelijke brieven in het Frans worden verstuurd naar willekeurige Vlaamse adressen? Houdt De Post bestanden bij van zogenaamd Nederlands-, Frans- of anderstaligen, zoals Engelstaligen, in Vlaanderen? Indien ja, op welke grond gebeurt dit? Kan dit zomaar?

Ten slotte, waarom blijft Select Post deze weinig respectvolle ondervraging op zulke agressieve wijze volhouden? Hoe wordt de privacy verzekerd bij de verwerking en verspreiding van deze gegevens? Ik stel de vraag in verband met de privacy omdat daarop in het verleden niet echt een antwoord is gekomen.

Ik dank u voor uw antwoord.

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Laeremans, ik heb eerder al aangegeven dat ik zelf niet bijzonder warmloop voor dergelijke enquêtes. De Post zoekt naar bijkomende inkomsten. Ik kan dergelijke enquêtes als dusdanig niet verbieden.

De enquêtes gaven eerder al aanleiding tot overleg met de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, overleg waarop ikzelf heb aangedrongen. De formulieren werden ingevolge het overleg aangepast.

Select Post verstuurt deze brieven en enquêteformulieren op basis van adressenbestanden en hun taalcode die op volledig legitieme wijze en helemaal conform de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer werden gehuurd bij gespecialiseerde bedrijven. Er is dus zeker geen sprake van willekeur. De taalwetgeving bepaalt dat de diensten van De Post, in betrekkingen met particulieren, dienen gebruik te maken van een van de drie landstalen waarvan de betrokken particulier zich bedient.

Indien deze kennis ontbreekt, wordt uitgegaan van het vermoeden dat de taal van het gebied ook de taal is van de particulier. De Post houdt geen bestanden bij van Nederlands-, Frans- of anderstaligen in Vlaanderen of elders in België. De Post houdt uiteraard de gegevens bij van personen die hebben geantwoord op eerder uitgevoerde

compléter douze pages d'informations confidentielles. Les courriers sont souvent rédigés en français alors que les destinataires résident dans des communes flamandes. Pourquoi La Poste mène-t-elle de telles actions? La Poste conserve-t-elle des fichiers de néerlandophones, de francophones ou d'allophones en Flandre? Sur quelle base? Comment le respect de la vie privée est-il garanti lors du traitement et de la diffusion de ces questionnaires peu respectueux?

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

Select Post envoie ces courriers et formulaires d'enquête sur la base de fichiers d'adresses assortis d'un code linguistique, qu'elle s'est procurés légitimement auprès de sociétés spécialisées, conformément à la législation sur la protection de la vie privée. La législation linguistique dispose que La Poste doit utiliser l'une des trois langues nationales, en l'occurrence la langue de l'intéressé. Si celui-ci n'est pas connu, La Poste suppose que sa

enquêtes van Select Post.

Het spreekt voor zich dat ook hier de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer strikt wordt nageleefd. Wat dat betreft, is De Post evenzeer onderworpen aan de wetgeving op de privacy en kan zij daarop ook door gerechtelijke of andere instanties desgevallend worden aangesproken, iets wat nog niet is gebeurd.

21.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat men uitgaat van het vermoeden dat iemand dezelfde taal spreekt als de taal van het gebied wanneer men niet beschikt over persoonlijke gegevens.

Dit systeem lijkt helemaal niet te werken. Ik werd gecontacteerd door verschillende mensen die actief zijn op Vlaams gebied, die duidelijk Vlaamsgezind zijn, die zich nooit als Franstaligen hebben opgegeven en blijkbaar in het Frans worden aangeschreven. Uw systeem loopt volkomen mank.

Mijnheer de staatssecretaris, ik vraag u om dit na te kijken. Ik kan u die twee namen doorgeven.

Dan kunt u nagaan wat er fout is gelopen. Ik zal dan ook graag een antwoord van u krijgen, mijnheer de staatssecretaris. Ik denk dat men er ook in de toekomst gerust mag van uitgaan dat men mensen die in Vlaanderen wonen in het Nederlands kan aanschrijven, zeker als dat van De Post uitgaat. Daartegen kan geen enkel bezwaar zijn. Wanneer men met dubieuze bestanden van privébedrijven gaat werken, dan is men toch verkeerd bezig. De Post heeft toch nog altijd een link met de overheid. Dan is er toch geen enkel bezwaar dat u Nederlandstalige adressen in Vlaanderen, Franstalige adressen in Wallonië en tweetalige adressen in Brussel gebruikt. Dat lijkt mij de meest logische manier van werken. Met de huidige manier van werken kwetst u immers mensen en schendt u het Nederlandstalige karakter van de Vlaamse Rand. Ik hoop dat u daar paal en perk aan stelt.

Ik zal u die twee adressen bezorgen en ik hoop dat u mij antwoordt wat daar fout is gegaan zodat u het systeem van De Post op die manier drastisch kunt corrigeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.02 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.02 heures.

langue est celle parlée dans la région. La Poste ne conserve pas de fichiers de néerlandophones, de francophones ou d'allophones habitant la Flandre ou d'autres régions en Belgique. Comme quiconque, La Poste est soumise à la législation relative à la protection de la vie privée.

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