

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 Neerpelt naar Antwerpen via Mol stipter wordt?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vissers, 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.

01.03 **Linda Vissers** (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.

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

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 uitsluitsel moeten bieden. Twijfel er echter niet aan dat er ondertussen voorbereidende werkzaamheden van start zijn gegaan.

01.05 **Linda Vissers** (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.

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

01.07 **Linda Vissers** (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**: Verontschuldig mij maar dan hebt u niet goed geluisterd naar wat er de jongste dagen daarover gecommuniceerd werd.

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 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.

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 uurbepanking 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 uurbepanking.

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 uurbepanking 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.

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.

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 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.

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.*

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 10.15 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.

Bij de opmaak van de treindienst voor lijn 86, Ronse-Oudenaarde-Gent-Sint-Pieters, waarnaar u vraagt, diende de NMBS prioritair 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.

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

*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?

06.02 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-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 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.

07.02 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 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 bevoering 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.

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.

*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?

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?

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 hoofdspoorweg. 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 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.

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.

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 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 reizigersaantallen? 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 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.

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.

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 blijkaar 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 leven kwamen nadat ze slomden 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.

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

*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?

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 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 seinstoringen 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 vertragingzones 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 infrastructuren, 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 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.

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 annoncez, 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 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 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.

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.

*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 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 mettertijd geëvolueerd. Dat zorgt ervoor dat de locomotieven minder frequent inritten 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 Gewesten, legt enkel een vergunnings- of meldingsplicht op bij vaste installaties. Bij die plicht horen ook de daarbij horende uitbatingvoorwaarden 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 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.

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.

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".

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.

*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”.

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?

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?

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.

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.

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.

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.

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 weekdag 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.

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 blijkt 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.

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- en 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 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 uitgejoeld.

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 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 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.

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 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 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 teruggedroefd 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.

Hier moet men met een gerede 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 vertragingszones ingecalculeerd is.

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 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, 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 piekuurtreinen 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 doorgangsstation en niet langer als eindstation had hogere verwachtingen opgeroepen 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 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.

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, 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.

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?

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

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.

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, 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 leeftijds piramide 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.

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.

*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.

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 Bracquignies 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 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-Bracquignies 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 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?

19.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de 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? Werde 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 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? Werde die vergelijking al gemaakt?

Ten slotte, hoeveel mensen zullen er tewerkgesteld zijn in de Vlaamse, Waalse en Brusselse kantoren, los van de uitreikers en sorteerdere?

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 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 teruggegrepen 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 postkantoren. 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 rigoureus 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 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 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.

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 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 parlementslid, 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 rigoreus 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.

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 rigoreus conform de beheersovereenkomst en de wet ter zake.

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.

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 parlementslid 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 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 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 rijtuigen 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 belangrijkere 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 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 gehoord 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 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.*