



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

23-10-2006

Après-midi

maandag

23-10-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réouverture des lignes 165 et 167 de la SNCB" (n° 11991)	1
- M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les délais de réouverture des lignes 165-167" (n° 12556)	1
- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la remise en service des lignes 165 et 167" (n° 12618)	1
<i>Orateurs:</i> Dominique Tilmans, Joseph Arens, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réalisation des maillons manquants sur la ligne à grande vitesse entre la frontière belge et Cologne" (n° 12192)	4
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Question de Mme Ingrid Meeus au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la présence à la gare de Tamise d'une passerelle pour les usagers en chaise roulante" (n° 12316)	5
<i>Orateurs:</i> Ingrid Meeus, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Question de Mme Colette Burgeon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les problèmes de distribution du courrier à La Louvière" (n° 12724)	6
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	
Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'insécurité sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi" (n° 12426)	8
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van de lijnen 165 en 167 van de NMBS" (nr. 11991)	1
- de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de termijnen voor de heropening van de lijnen 165-167" (nr. 12556)	1
- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van lijn 165 en lijn 167" (nr. 12618)	1
<i>Sprekers:</i> Dominique Tilmans, Joseph Arens, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verwezenlijking van de ontbrekende schakels van de hogesnelheidslijn tussen de Belgische grens en Keulen" (nr. 12192)	4
<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de aanwezigheid van een loopbrug voor rolstoelpatiënten in het station van Temse" (nr. 12316)	5
<i>Sprekers:</i> Ingrid Meeus, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechte postbedeling in La Louvière" (nr. 12724)	6
<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de onveiligheid op de lijn 124 Brussel-Charleroi" (nr. 12426)	8
<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	

Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12479)	10	- mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "een bijkomende trein tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12479)	10
- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard important en ce qui concerne le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12488)	10	- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de forse vertraging inzake de uitbouw van een tweede treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12488)	10
<i>Orateurs:</i> Annelies Storms, Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Annelies Storms, Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'avenir des activités de Belgacom dans la province du Luxembourg" (n° 12565)	11	Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toekomstige activiteiten van Belgacom in de provincie Luxemburg" (nr. 12565)	11
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet Diabolo" (n° 12671)	13	Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het Diabolo-project" (nr. 12671)	13
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la dégradation de la desserte ferroviaire du Pays de Waes à partir du 10 décembre 2006" (n° 12702)	15	Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechtere NMBS-dienstregeling in het Waasland vanaf 10 december 2006" (nr. 12702)	15
<i>Orateurs:</i> Magda De Meyer, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Magda De Meyer, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	

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

du

LUNDI 23 OCTOBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 OKTOBER 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réouverture des lignes 165 et 167 de la SNCB" (n° 11991)
- M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les délais de réouverture des lignes 165-167" (n° 12556)
- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la remise en service des lignes 165 et 167" (n° 12618)

01.01 Dominique Tilmans (MR): Nous nous réjouissons que le gouvernement respecte ses engagements quant à la réouverture des lignes 165 et 167. La mise en service de ces deux lignes est annoncée pour le 11 décembre. Confirmez-vous que tout est mis en œuvre pour que ce délai soit respecté ?

Une question demeure en suspens. Pour des raisons d'aménagement des quais, la desserte d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy ne sera pas assurée pendant quinze à dix-huit mois. Ces points d'arrêt sont pourtant susceptibles d'être utilisés par de nombreux navetteurs. La SNCB et Infrabel expliquent ce retard par des difficultés liées à l'allongement des quais et aux appels d'offre nécessaires pour pouvoir procéder aux travaux. N'est-il pas possible, dans l'attente du

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van de lijnen 165 en 167 van de NMBS" (nr. 11991)
- de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de termijnen voor de heropening van de lijnen 165-167" (nr. 12556)
- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van lijn 165 en lijn 167" (nr. 12618)

01.01 Dominique Tilmans (MR): Wij zijn blij dat de regering haar verbintenissen met betrekking tot de heropening van lijn 165 en lijn 167 nakomt. Tegen 11 december zouden er op beide lijnen weer treinen rijden. Kan u bevestigen dat alles in het werk gesteld wordt om die termijn te respecteren?

Een zaak is nog altijd niet opgelost. Wegens werken aan de perrons, zullen de treinen gedurende vijftien tot achttien maanden niet stoppen in Halanzy, Aubange en Messancy. Tal van pendelaars zouden echter gebruik kunnen maken van die stopplaatsen. De NMBS en Infrabel verklaren die vertraging door de moeilijkheden die gepaard gaan met de verlenging van de perrons en de noodzakelijke offerte-aanvragen voor de uitvoering van die werken. Kan men de treinen er in

réaménagement de ces points d'arrêt, de les desservir en limitant l'accès des passagers à certaines voitures ?

01.02 Joseph Arens (cdH) : Il y a quelques mois, nous nous réjouissions de la décision du gouvernement de rouvrir en décembre 2006 les lignes 165 et 167. Il s'avère maintenant que la réouverture des points d'arrêt d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy est reportée à 2007. Le délai dans le cahier des charges et les difficultés d'aménagement des quais sont les raisons invoquées par Infrabel pour justifier ce retard, mais cette justification n'est pas cohérente. À titre d'exemple, les infrastructures à Halanzy sont suffisantes pour permettre l'accueil des voyageurs dès décembre 2006. Ailleurs, il est parfaitement envisageable d'utiliser des quais provisoires.

Par ailleurs, la non-desserte de points d'arrêt importants pèsera lourdement sur la rentabilité du service et nous craignons que cet argument ne soit avancé dans un an pour remettre en question la réouverture des tronçons concernés.

Qu'en est-il de ce dossier au niveau d'Infrabel ? Infrabel cherche-t-elle à prouver que ces lignes ne sont pas rentables ? L'aménagement de quais provisoires est-il envisagé à Halanzy, à Aubange et à Messancy ?

01.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je soutiens le développement des activités ferroviaires dans le Sud de la province de Luxembourg et je peux vous assurer que la réouverture des tronçons Virton-Athus et Arlon-Athus n'est pas mise en question et fait l'objet de toute l'attention requise.

Il est exact que le groupe SNCB rencontre des problèmes. Infrabel déplore le fait que certains points d'arrêt ne seront peut-être pas utilisables dès décembre. À ce sujet, son administrateur délégué, M. Luc Lallemand, a envoyé un courrier explicatif de quatre pages aux responsables locaux concernés. Je peux vous fournir une copie de cette lettre.

Les explications données relatives à la complexité des travaux à exécuter, à l'obligation de respecter la loi sur les marchés publics et aux difficultés liées à l'obtention des permis d'urbanisme ont également été diffusées dans un communiqué de presse. Le document évoque également les obstacles à la pose de quais provisoires ainsi que divers

afwachting van de herinrichting van die stopplaatsen niet laten stoppen, waarbij passagiers enkel in bepaalde ruituigen kunnen instappen?

01.02 Joseph Arens (cdH): Enkele maanden geleden drukten wij onze tevredenheid uit over de regeringsbeslissing om de lijnen 165 en 167 in december 2006 opnieuw in gebruik te nemen. Nu blijkt echter dat de heropening van de stopplaatsen Halanzy, Aubange en Messancy tot 2007 wordt uitgesteld. Infrabel wijt die vertraging aan de aanslepende uitwerking van de bestekken en de moeilijkheden met betrekking tot de werken aan de perrons. Dat houdt echter geen steek. Ter illustratie: de infrastructuur in Halanzy is toereikend om al vanaf december 2006 reizigers te laten in- en uitstappen. Elders kan perfect worden overwogen om tijdelijke perrons te gebruiken.

Als er geen treinen stoppen in belangrijke stopplaatsen, zal dat zware gevolgen hebben voor de rentabiliteit van de treindienst, en wij zijn bang dat men dat argument over een jaar zal gebruiken om van de heropening van de betrokken baanvakken terug te komen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het dossier bij Infrabel? Tracht Infrabel te bewijzen dat die lijnen niet rendabel zijn? Komen er provisorische perrons in Halanzy, Aubange en Messancy?

01.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Ik sta achter de verdere ontwikkeling van de spoorwegactiviteiten in het zuiden van de provincie Luxemburg en ik kan u verzekeren dat de heropening van de baanvakken Virton-Athus en Aarlen-Athus niet ter discussie staat maar integendeel de nodige aandacht krijgt.

Het klopt dat de NMBS-groep met een aantal problemen te kampen heeft. Infrabel betreurt dat een aantal stopplaatsen in december misschien nog niet in gebruik kunnen worden genomen. De gedelegeerd bestuurder van Infrabel, de heer Luc Lallemand, heeft in een brief van vier bladzijden de betrokken plaatselijke bestuurders tekst en uitleg gegeven. Ik kan u een afschrift van die brief bezorgen.

De uitleg die werd gegeven met betrekking tot de moeilijke werken die moeten worden uitgevoerd, de verplichting om de wet op de overheidsopdrachten na te leven en de moeilijkheden die gepaard gaan met het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen staat tevens te lezen in een perscommuniqué. Daarin wordt ook melding

problèmes techniques.

Certains voient dans le retard d'aménagement des quais un manque de volonté de la part du groupe SNCB. J'estime au contraire que la pose de quais définitifs traduit une volonté de pérennité de la nouvelle desserte.

01.04 Dominique Tilmans (MR) : Dans cette lettre « parapluie », Infrabel se retranche derrière les marchés publics, l'urbanisme, etc. Or la SNCB joue ici sa crédibilité à l'égard des passagers et à l'égard des Grand-ducaux, qui affrèteront la moitié des trains aux heures de pointe au départ de Virton.

Si on ne laisse pas monter à Messancy, à Aubange et à Halanzy, je crains de gros problèmes de rentabilité sur cette ligne, entraînant le risque de la voir supprimer.

J'en reviens à ma proposition « coût zéro », sans frais administratifs : rien ne s'oppose à ce qu'on laisse monter et descendre les personnes là où les quais existent.

J'entends dire que les quais en question ne répondent pas aux normes de sécurité, mais qu'en réalité il s'agirait uniquement de trois centimètres manquants. D'autres gares ont trouvé des solutions à de tels problèmes. Sur cette ligne, on peut ouvrir l'accès aux quais dans le périmètre disponible.

Dans le cas des lignes 165 et 167, on pourrait résoudre les problèmes de quai sans aucune tracasserie administrative et avec un coût zéro : les quais seraient accessibles sur le périmètre disponible et les portes des autres wagons seraient bloquées pour des raisons de sécurité, pour éviter que les gens ne montent ou ne descendent.

01.05 Joseph Arens (cdH) : Quand vous dites que tous les points d'arrêt sont utilisables, je comprends donc qu'Aubange, Messancy et Halanzy le sont ? Votre lettre est inacceptable pour les bourgmestres. Nous ne pouvons accepter que des trains circulent vides, prouvant la non-rentabilité de la réouverture de cette ligne, car une série de points d'arrêt ne répondent pas aux normes ; c'est le cas pour Halanzy, Messancy et Aubange qui sont des points d'arrêt très importants.

gemaakt van de moeilijkheden die de aanleg van de tijdelijke perrons in de weg staan en van diverse technische problemen.

Sommigen beweren dat de aanleg van de perrons zo lang aansleept omdat het de NMBS-groep daartoe aan de nodige wil zou ontbreken. Ik vind integendeel dat de aanleg van definitieve perrons erop wijst dat men de nieuwe verbinding niet meteen weer wil opdoeken.

01.04 Dominique Tilmans (MR) : In die brief ontloopt Infrabel zijn verantwoordelijkheden en verschuilt het zich achter de openbare aanbestedingen, de stedenbouwkundige vergunningen, enz. De geloofwaardigheid van de NMBS ten aanzien van de passagiers en ten aanzien van de reizigers uit het Groothertogdom Luxemburg, die op de spitsuren de helft van de treinen vanuit Virton innemen, staat op het spel.

Indien in Messancy, in Aubange en in Halanzy geen passagiers kunnen opstappen, vrees ik voor de rentabiliteit van die lijn en zou ze wel eens kunnen worden afgeschaft.

Ik herhaal mijn voorstel, dat geen extra administratieve of andere kosten zou meebrengen: het is perfect mogelijk de passagiers te laten op- of uitstappen waar er perrons zijn.

Die perrons zouden naar verluidt niet aan de veiligheidsnormen beantwoorden, omdat de ruimte tussen het perron en de trein drie centimeter te smal zou zijn. In andere stations werd echter wel een mouw gepast aan dat soort problemen. Op deze lijn zou men toegang kunnen verschaffen tot de perrons op dat deel van de perrons waar zulks mogelijk is.

De problemen in verband met de perrons op lijn 165 en 167 kunnen zonder administratieve rompslomp en geheel kosteloos opgelost worden: om te verhinderen dat reizigers zouden in- of afstappen kan men de perrons enkel toegankelijk maken over de beschikbare lengte, terwijl de deuren van de overige rijtuigen om veiligheidsredenen geblokkeerd worden.

01.05 Joseph Arens (cdH) : U stelt dat alle stopplaatsen gebruikt kunnen worden. Aubange, Messancy en Halanzy dus ook? Uw brief is onaanvaardbaar voor de burgemeesters. We mogen niet aanvaarden dat er lege treinen rijden, wat als argument gebruikt zou kunnen worden om aan te tonen dat de heropening van deze lijn niet rendabel is, want een aantal stopplaatsen voldoen niet aan de normen; dat is met name het geval voor de belangrijke stopplaatsen Halanzy, Messancy en Aubange.

J'ai l'impression que, depuis la décision gouvernementale jusqu'à aujourd'hui, il ne s'est rien passé chez Infrabel.

01.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Selon M. Lallemand, à Halanzy par exemple, il ne subsiste le long d'une des deux voies qu'un petit tronçon de quai hors tolérance qui est par ailleurs beaucoup trop court pour permettre l'arrêt des trains. Il serait donc déraisonnable de faire arrêter un train de 162 mètres le long d'un quai de 45 mètres, en raison des risques découlant des mouvements de voyageurs. La distance entre le bord du quai et le rail est aujourd'hui hors tolérance.

Je vous propose de reprendre contact avec M. Lallemand pour envisager des solutions techniques. Pour avancer plus vite, il nous faut d'abord le feu vert des techniciens concernant la sécurité.

01.07 Joseph Arens (cdH) : Monsieur le ministre, le politique a décidé, et le technique, sur le terrain, attend la décision de l'administration Infrabel. Nous comptons vraiment sur votre appui auprès d'Infrabel.

01.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je prendrai prochainement contact avec M. Lallemand.

L'incident est clos.

02 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réalisation des maillons manquants sur la ligne à grande vitesse entre la frontière belge et Cologne" (n° 12192)

02.01 Melchior Wathelet (cdH) : L'Allemagne a-t-elle exécuté ses engagements de réfection du tunnel « Busch » et de prolongation de la ligne à grande vitesse entre la frontière belge et Cologne ? Où en sont vos négociations, alors qu'on a aussi entendu la position du commissaire Jacques Barrot et de votre homologue allemand, M. Achim Grossman ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en*

Ik heb de indruk dat er bij Infrabel niets meer gebeurd is sinds de regering die beslissing genomen heeft.

01.06 staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Volgens de heer Lallemand blijft er bijvoorbeeld in Halanzy maar een klein gedeelte van het perron langs een van de twee sporen onbruikbaar. Bovendien kunnen de treinen er niet stoppen omdat het veel te kort is. Het zou dus onverantwoord zijn om een 162 meter lange trein langs een perron te laten stoppen dat maar 45 meter lang is, en dit gelet op de risico's die de bewegingen van reizigers inhouden. De afstand tussen de perronrand en de sporen is vandaag buiten tolerantie.

Ik stel u voor om opnieuw contact op te nemen met de heer Lallemand teneinde technische oplossingen te vinden. Om vlugger vorderingen te maken, hebben wij in de allereerste plaats het groen licht van de technici betreffende de veiligheid nodig.

01.07 Joseph Arens (cdH) : Mijnheer de minister, de politici hebben beslist en de technici op het terrein wachten op de beslissing van Infrabel. Wij rekenen er echt op dat u ons bij Infrabel steunt.

01.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Ik zal binnenkort contact opnemen met de heer Lallemand.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verwezenlijking van de ontbrekende schakels van de hogesnelheidslijn tussen de Belgische grens en Keulen" (nr. 12192)

02.01 Melchior Wathelet (cdH) : Is Duitsland zijn verbintenissen in verband met de heraanleg van de Buschtunnel en de doortrekking van de hogesnelheidslijn tussen de Belgische grens en Keulen nagekomen? Hoever zijn uw onderhandelingen met de Duitse overheid opgeschoten? Hebben de standpunten die commissaris Jacques Barrot en uw Duitse ambtsgenoot, de heer Achim Grossman, ter zake hebben ingenomen iets aan de toestand veranderd?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) :

français) : J'ai rencontré le 20 juin M. Grossman qui m'a confirmé que les travaux du tunnel de Busch sont inscrits en priorité dans le plan d'investissement révisé et que les moyens financiers sont mis à disposition. Un report envisagé en 2003 a été annulé en 2004 par le gouvernement fédéral. Après la mise en service du nouveau tunnel à voie unique, prévue pour mi-2007, l'ancien tunnel sera rénové pour y porter la vitesse autorisée de 40 à 160 km/h. Ces travaux débiteront au début de 2008 pour s'achever en 2009.

Lors d'une rencontre entre Infrabel et DB Netz, il a été confirmé que les autorités fédérales et régionales finaliseront prochainement les détails du planning.

En décembre 2007, la ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande sera prête à accueillir des circulations commerciales. La problématique de la remise en état de l'ancien tunnel de Busch n'interfère nullement avec cette mise en service.

02.03 Melchior Wathelet (cdH) : Ces bonnes nouvelles s'opposent donc aux rumeurs puisque le nouveau tunnel sera construit et que l'ancien sera rénové pour permettre un passage rapide.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Ingrid Meeus au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la présence à la gare de Tamise d'une passerelle pour les usagers en chaise roulante" (n° 12316)

03.01 Ingrid Meeus (VLD) : Les utilisateurs de fauteuils roulants dépendent, plus que d'autres, des transports en commun. Depuis le 1^{er} mai 2006, ils doivent prévenir la société *De Lijn* au moins deux heures à l'avance s'ils souhaitent faire usage de transports en commun adaptés.

Les réservations ne peuvent être enregistrées que pour les arrêts accessibles. De tels arrêts n'existent pas à Tamise, de sorte que de nombreux utilisateurs de fauteuils roulants sont contraints de se déplacer en train. Mais la gare de Tamise n'est pas équipée d'une passerelle adaptée.

Une passerelle sera-t-elle installée à Tamise ? La SNCB peut-elle mettre à disposition une passerelle

Tijdens mijn ontmoeting met de heer Grossman op 20 juni jongstleden heeft hij bevestigd dat in het herziene investeringsplan prioriteit wordt gegeven aan de werken aan de Buschtunnel en dat de nodige financiële middelen daartoe werden uitgetrokken. De federale regering heeft in 2004 het uitstel dat in 2003 werd overwogen, ingetrokken. Na de voor 2007 geplande ingebruikneming van de nieuwe enkelsporige tunnel zal de oude tunnel gemoderniseerd worden zodat de toegelaten snelheid er van 40 naar 160 km/u kan worden opgetrokken. Die werken worden begin 2008 aangevat en zullen tot in 2009 duren.

Tijdens een ontmoeting tussen Infrabel en DB Netz is bevestigd dat de federale en gewestelijke overheden eerstdaags de details van de planning zullen finaliseren.

In december 2007 zal de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens klaar zijn voor commerciële verbindingen. Het probleem van de herstellingswerken aan de oude Busch-tunnel heeft geen enkele invloed op deze indienststelling.

02.03 Melchior Wathelet (cdH): Dat goede nieuws contrasteert met de geruchten vermits een nieuwe tunnel zal worden gebouwd en de oude met het oog op een snellere doorgang zal worden gerenoveerd.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de aanwezigheid van een loopbrug voor rolstoelpatiënten in het station van Temse" (nr. 12316)

03.01 Ingrid Meeus (VLD): Rolstoelpatiënten zijn meer dan andere mensen aangewezen op het openbaar vervoer. Sedert 1 mei 2006 moeten rolstoelgebruikers minstens twee uur op voorhand De Lijn verwittigen als ze aangepast openbaar vervoer willen.

Reservatie kan enkel voor toegankelijke haltes. Dergelijke haltes heeft men niet in Temse, waardoor heel wat rolstoelpatiënten zich wel moeten verplaatsen met de trein. Er is in het station van Temse evenwel geen loopbrug voor rolstoelpatiënten.

Komt er een loopbrug in Temse? Kan de NMBS in de toekomst voor een mobiele loopbrug zorgen als

mobile lorsque des utilisateurs de fauteuils roulants téléphonent à la gare quelques heures à l'avance ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai envoyé une réponse écrite qui comprend tous les détails à Mme Meeus le 20 octobre 2006.

Le contrat de gestion stipule que les quais de 24 des 50 principales gares seront équipés d'une installation adéquate d'ici à 2008. Les gares de Puurs et de Sint-Niklaas, situées à moins de 10 kilomètres de Tamise, sont équipées d'un plan incliné mobile. La SNCB dispose d'un numéro d'appel national où les personnes à mobilité réduite peuvent obtenir tous les renseignements utiles. Les plans inclinés nécessitent non seulement du matériel mais également la mobilisation de personnel tant pour l'installation du matériel que pour l'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

La SNCB examine minutieusement les diverses possibilités. Nous progressons étape par étape.

Je me félicite de la volonté de la SNCB d'exécuter les accords du passé et même de prendre des mesures plus avant en faveur des personnes à mobilité réduite. Les gares de Tamise, de Sint-Niklaas et de Puurs offrent d'ores et déjà aux personnes concernées de nombreuses possibilités complémentaires.

03.03 Ingrid Meeus (VLD) : Ai-je bien compris que l'on peut s'adresser par téléphone à la gare de Sint-Niklaas pour obtenir l'installation, à un moment précis, d'une passerelle à la gare de Tamise ?

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Non. Je sais bien que Tamise est une gare de taille moyenne mais deux gares dans un rayon de dix kilomètres - Puurs et Sint-Niklaas - disposent d'un plan incliné mobile. Il existe un plan concernant le nombre de gares qui, aux termes de l'accord de gestion, devront avoir été rendues accessibles aux voyageurs à mobilité réduite. Ce plan est pris à cœur, mais sa réalisation dépend bien entendu des investissements et de l'affectation de personnel. Nous ne pourrions pas équiper toutes les gares.

03.05 Ingrid Meeus (VLD) : Il est dommage que les habitants de Tamise doivent se rendre à Sint-Niklaas ou à Puurs pour pouvoir prendre le train.

L'incident est clos.

rolstoelpatiënten enige uren op voorhand naar een station bellen?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik heb mevrouw Meeus op 20 oktober 2006 een schriftelijk antwoord opgestuurd dat alle details bevat.

Het beheerscontract bepaalt dat de perrons van vierentwintig van de vijftig belangrijkste stations tegen 2008 een installatie zullen krijgen. Op minder dan tien kilometer van Temse beschikken de stations van Puurs en Sint-Niklaas over een mobiele helling. De NMBS heeft een nationaal oproepnummer waar mensen met een beperkte mobiliteit alle inlichtingen kunnen krijgen. Mobiele hellingen vergen niet enkel materiaal, maar ook de inzet van personeel, zowel bij de plaatsing van het materiaal als bij de begeleiding van de mensen met een beperkte mobiliteit.

De NMBS kijkt met heel veel zorg wat georganiseerd kan worden. We doen stap voor stap voort.

Ik ben blij dat de NMBS de afspraken uit het verleden wil uitvoeren en zelfs bijkomende stappen wil zetten voor mensen met een beperkte mobiliteit. De stations in Temse, Sint-Niklaas en Puurs bieden de betrokkenen al heel wat bijkomende mogelijkheden.

03.03 Ingrid Meeus (VLD): Begrijp ik het goed dat men naar het station van Sint-Niklaas kan bellen om op het gewenste tijdstip een loopbrug in het station van Temse te laten plaatsen?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Neen. Ik besef dat Temse een middelgroot station is, maar in een straal van tien kilometer zijn er al twee stations - Puurs en Sint-Niklaas - die over een mobiele helling beschikken. Er is een plan over het aantal stations dat tegen het einde van de beheersovereenkomst volledig toegankelijk moet zijn gemaakt voor minder mobiele reizigers. Dat plan wordt zeer ter harte genomen, al hangt een en ander uiteraard af van investeringen en personeelsinzet. We zullen niet alle stations kunnen uitrusten.

03.05 Ingrid Meeus (VLD): Het is jammer dat de mensen uit Temse zich naar Sint-Niklaas of Puurs moeten verplaatsen om de trein te kunnen nemen.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Colette Burgeon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les problèmes de distribution du courrier à La Louvière" (n° 12724)

04.01 Colette Burgeon (PS) : Depuis plus d'un mois, la distribution du courrier est perturbée à La Louvière. Deux causes principales seraient, d'après les syndicats, à l'origine du problème : la fusion, le 11 septembre dernier, des tris de La Louvière et d'Houdeng-Goegnies, à l'issue de laquelle les trieurs doivent maîtriser de nombreux éléments neufs, et la mise en œuvre concomitante du plan Géoroute 2, qui prévoit une réduction de 60 à 53 du nombre de tournées, de 21 à 18 services dans les services généraux, et de 7 à 5 travailleuses dans les services de nettoyage. À cela s'est ajouté le surcroît de travail dû aux tracts et envois électoraux avant le 8 octobre 2006.

Ne serait-il pas plus opportun de renforcer le personnel de distribution plutôt que d'accroître le management ?

Pour combler le retard, une partie du courrier est acheminée, une fois par semaine, à Fleurus (Charleroi X). Dans six mois, tout le tri y sera effectué. Que deviendra le personnel de La Louvière ?

Quels moyens compte mettre en œuvre La Poste pour que le courrier soit à nouveau acheminé dans les meilleurs délais à La Louvière ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La réorganisation de la distribution à La Louvière est devenue effective il y a quelques semaines, en même temps que la fusion du bureau de Houdeng-Goegnies. Le temps d'apprentissage des nouvelles tournées et du tri a occasionné du retard, d'autant que le volume du courrier en septembre était important, en raison des imprimés électoraux. Il y a aussi eu un taux inattendu de maladies.

La Poste met tout en œuvre pour résorber ce retard, notamment en employant des intérimaires et en utilisant le nouveau centre de tri de Fleurus. Elle m'a promis que la situation devrait se normaliser dans les deux semaines.

04 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechte postbedeling in La Louvière" (nr. 12724)

04.01 Colette Burgeon (PS): Sinds meer dan een maand zijn er problemen met de postbestelling in La Louvière. De twee belangrijkste oorzaken van die problemen zijn volgens de vakbonden de fusie, op 11 september jongstleden, van de postsorteeractiviteiten van La Louvière en Houdeng-Goegnies, waarbij de sorteersders heel wat nieuwe vaardigheden onder de knie moeten krijgen, en de gelijktijdige invoering van het Georoute 2-plan, in het verlengde waarvan het aantal rondes teruggebracht wordt van 60 naar 53, het aantal algemene diensten van 21 naar 18 en het aantal werknemers in de schoonmaakdiensten van 7 naar 5. Daarbovenop kwam nog de extra werkdruk als gevolg van de bestelling van verkiezingsdrukwerk voor 8 oktober 2006.

Zou het niet opportuener zijn om meer personeel in te zetten voor de distributie in plaats van het management uit te breiden?

Om de achterstand weg te werken wordt een gedeelte van de post een keer per week naar Fleurus (Charleroi X) overgebracht. Over zes maanden moeten alle poststukken daar gesorteerd worden. Wat gebeurt er dan met het personeel in La Louvière?

Hoe zal De Post ervoor zorgen dat de post opnieuw op tijd besteld wordt in La Louvière?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): De reorganisatie van de uitreiking in La Louvière is enkele weken geleden effectief ingegaan, tegelijkertijd met de fusie van het kantoor van Houdeng-Goegnies. Omdat het aanleren van de nieuwe rondes en van de sortering enige tijd in beslag nam, werd er vertraging opgelopen, temeer daar het postvolume in september wegens het verkiezingsdrukwerk groot was. Er was tevens een onverwacht groot ziektecijfer.

De Post stelt alles in het werk om die vertraging weg te werken, met name door uitzendkrachten in te schakelen en gebruik te maken van het nieuwe sorteercentrum van Fleurus. Zij heeft mij beloofd dat de situatie over twee weken opnieuw normaal zal zijn.

Les efforts de productivité et d'efficacité à La Louvière sont identiques à ceux des autres bureaux de Belgique, et sont indispensables pour préparer La Poste à la concurrence.

A Fleurus, la mécanisation du tri par tournée sera mise en place en 2007, et ne touchera que partiellement La Louvière. Comme d'habitude, cela sera discuté avec les syndicats et le personnel concerné sera accompagné dans sa reconversion.

04.03 Colette Burgeon (PS) : J'aspire donc à être dans deux semaines.

J'étais candidate aux élections et certaines enveloppes postées le 15 septembre sont arrivées le 9 octobre ! Une autre invitation postée le 5 septembre est arrivée le 16 octobre !

Ce soir, au conseil communal, une motion sera adoptée sur la question.

Quelles seront les conséquences du déménagement à Charleroi pour le personnel ? Pouvez-vous me garantir qu'il n'y aura pas de perte d'emplois à La Louvière ?

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Les changements d'organisation seront discutés avec les syndicats. Cela peut constituer une sorte de garantie.

L'incident est clos.

05 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'insécurité sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi" (n° 12426)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : La ligne Bruxelles-Charleroi constitue un problème sur le plan de la sécurité des passagers et du personnel. Fin août, des conducteurs ont témoigné dans le quotidien *Het Laatste Nieuws* de la présence d'une bande de jeunes qui, chaque jour pendant les vacances d'été, commettaient des vols, semaient le désordre, étaient armés et rouaient de coups des passagers. Il est apparu que l'un des intéressés avait un casier judiciaire de vingt pages. Des accompagnateurs de train qui demandaient leur titre de transport aux membres de cette bande se sont fait traiter de « fous » par leurs collègues.

De inspanningen met het oog op het vergroten van de productiviteit en de efficiëntie zijn identiek aan die van de andere kantoren in België, en zij zijn onontbeerlijk om de Post op de openstelling van de markt voor concurrentie voor te bereiden.

In Fleurus zal de mechanisering van de sortering per ronde in 2007 worden ingevoerd en zij zal slechts gedeeltelijk betrekking hebben op La Louvière. Zoals gewoonlijk zal een en ander met de vakbonden worden besproken en zullen de betrokken personeelsleden bij die omschakeling worden begeleid.

04.03 Colette Burgeon (PS): Ik ben echt benieuwd naar de situatie over twee weken.

Tijdens de jongste verkiezingen was ik kandidaat en bepaalde poststukken die op 15 september werden verstuurd, zijn op 9 oktober aangekomen! Een uitnodiging die op 5 september werd verstuurd, is op 16 oktober aangekomen!

Vanavond op de gemeenteraad zal een motie over dit vraagstuk worden aangenomen.

Welke gevolgen zal de verhuizing naar Charleroi voor het personeel meebrengen? Kunt u mij verzekeren dat er in La Louvière geen banen zullen verloren gaan?

04.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Alle organisatorische veranderingen zullen met de vakbonden worden besproken, wat een bepaalde waarborg kan zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de onveiligheid op de lijn 124 Brussel-Charleroi" (nr. 12426)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Wat de veiligheid van passagiers en personeel betreft, is Brussel-Charleroi een probleemlijn. In *Het Laatste Nieuws* van eind augustus getuigden conducteurs over een jeugdbende die tijdens de zomervakantie elke dag stal, de boel op stelten zette, gewapend was en mensen in elkaar sloeg. Een van de betrokkenen bleek een strafblad van twintig bladzijden te hebben. Treinbegeleiders die de leden van de bende om een vervoerbewijs vroegen, werden door hun collega's gekken genoemd. Iemand kreeg van zijn baas zelfs te horen dat hij minder streng moest zijn en meer

Un membre du personnel a même reçu comme consigne de son chef d'être « moins sévère » et de « faire preuve de plus de sens commercial ». Autrement dit, il était invité à laisser en paix les fauteurs de troubles.

Le central d'appels des chemins de fer qui a été mis sur pied pour organiser et pour coordonner l'aide urgente n'intervient généralement plus après 22 heures en raison d'un manque d'effectifs.

La SNCB est-elle consciente de la gravité de la situation ? Quelles mesures ont été prises ? Comment faire en sorte que le central d'appels fonctionne mieux ? La police ne pourrait-elle intervenir plus souvent ?

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le groupe SNCB ne sous-estime absolument pas le problème des agressions et entend bien s'y attaquer prioritairement. Toutefois, certains articles de presse doivent être resitués dans leur véritable contexte. Ainsi, l'affirmation selon laquelle un conducteur de train aurait été tabassé à 33 reprises est infondée et vise le sensationnalisme. Elle est de nature à jeter le doute sur le professionnalisme de l'attitude qu'affiche l'intéressé.

J'évoque longuement les mesures déjà prises dans ma réponse à la question écrite de M. Van den Eynde, qui a été envoyée hier ou aujourd'hui. Permettez-moi de les énumérer.

Une cellule anti-agressions a été créée au sein du service de l'accompagnement des trains pour accueillir les victimes.

La SNCB informe en permanence ses partenaires, tels Securail, la police fédérale des chemins de fer, la SPC et la police locale.

Une brigade chargée de contrôles spéciaux est affectée en permanence sur la ligne 124. Des employés chargés de procéder à des contrôles sont présents sur les trains à risques le matin tôt et tard le soir.

Des comités de concertation pour la sécurité sont en place dans toutes les régions. Dans le courant de 2007, le nombre d'agents de sécurité sera porté à 420. La brigade ferroviaire comptera 40 agents de sécurité. La brigade de Charleroi dispose, depuis le 1er octobre 2006, d'une équipe d'intervention 24 heures sur 24. Une équipe supplémentaire surveillera la ligne de 14 à 22

commerciële feeling aan de dag moest leggen. Hij moest het gespuis met andere woorden met rust laten.

De centrale meldkamer van de spoorwegen, die werd opgericht om dringende hulp te organiseren en te coördineren, biedt wegens een personeelstekort meestal geen hulp meer na 22 uur.

Beseft de NMBS de ernst van de situatie? Welke maatregelen worden genomen? Hoe kan de centrale meldkamer beter werken? Kan de politie niet vaker ingrijpen?

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De NMBS-groep onderschat het probleem van agressie niet en wil het prioritair aanpakken. Toch moeten bepaalde persartikels in de juiste context worden geplaatst. Zo is bijvoorbeeld de bewering dat een treinbegeleider al 33 keer in elkaar werd geslagen ongegrond en sensatiegericht; ze zou onterecht twijfels kunnen doen rijzen over de professionele houding van de betrokkene.

De maatregelen die al werden genomen, komen uitgebreid aan bod in mijn antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van den Eynde, dat gisteren of vandaag werd verstuurd. Ik som ze nog even op.

Er werd een cel antiagressie opgericht binnen de dienst Treinbegeleiding om slachtoffers op te vangen.

De NMBS informeert voortdurend de partners, zoals Securail, de federale spoorwegpolitie, de SPC en de lokale politie.

Op lijn 124 is er permanent een brigade voor speciale controle aanwezig. Op de vroege en late risicotreinen werken extra controlebedienden.

In alle regio's werken veiligheidsoverlegcomités. In de loop van 2007 zal het aantal veiligheidsagenten toegenomen zijn tot 420. De treinbrigade zal 40 veiligheidsagenten tellen. De brigade Charleroi heeft vanaf 1 oktober 2006 24 uur op 24 een interventieploeg ter beschikking hebben. Van 14 uur tot 22 uur zal een extra ploeg toezicht houden

heures.

Du personnel opérationnel est présent au centre d'alerte 24 heures sur 24. Depuis le 12 octobre, une équipe d'intervention composée d'agents de sécurité est présente de 22 heures à 6 heures dans certaines grandes villes.

05.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Mes questions me sont inspirées par un article publié dans la presse. Je ne puis vérifier l'exactitude des faits. Toujours est-il qu'un problème se pose après 22 heures, y compris dans les gares bruxelloises, où j'ai encore été le témoin d'un incident, récemment. Là aussi, il ne s'est trouvé personne pour intervenir si bien que j'ai dû le faire moi-même.

Je me suis réjoui d'entendre le ministre énumérer les mesures. Il était temps.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12479)

- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard important en ce qui concerne le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12488)

06.01 Annelies Storms (sp.a-spirit) : Malgré le succès important de la liaison ferroviaire Gand Dampoort-Bruxelles, aucun train supplémentaire ne sera mis en service sur cette ligne.

Selon Mme van Ryckegem, directrice de district de la SNCB, l'ajout d'un train est provisoirement impossible pour des raisons techniques : la délivrance des permis relatifs aux travaux entre Denderleeuw et Bruxelles dans le cadre du RER se fait attendre. De quels permis s'agit-il ? Quand seront-ils délivrés ?

Le dossier sera-t-il réexaminé l'an prochain ? Y a-t-il malgré tout une chance qu'un train supplémentaire soit mis en service ? D'autres possibilités sont-elles envisagées, comme la mise en service d'un train via Termonde ?

Les travaux à la gare de Gand Saint-Pierre commenceront bientôt. Cette gare sera plus difficile

op die lijn.

De centrale meldkamer is 24 uur bemand en operationeel. Vanaf 12 oktober is in bepaalde grote steden altijd een interventieploeg van veiligheidsagenten aanwezig tussen 22 uur en 6 uur.

05.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijn vragen zijn gebaseerd op een krantenartikel. Of de feiten kloppen, kan ik niet weten. Toch is er een probleem na 22 uur, ook in de Brusselse stations, waar ik onlangs nog getuige was van een incident. Ook toen was er niemand te bespeuren om te helpen, zodat ik zelf tussenbeide ben moeten komen.

Ik hoor de minister de maatregelen graag opsommen. Het was hoog tijd.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "een bijkomende trein tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12479)

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de forse vertraging inzake de uitbouw van een tweede treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12488)

06.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): Ondanks het grote succes van de treinverbinding Gent Dampoort-Brussel komt er geen extra trein op die lijn.

Volgens de districtdirecteur van de NMBS, mevrouw van Ryckegem, is de bijkomende trein voorlopig onmogelijk om technische redenen: vergunningen voor werken tussen Denderleeuw en Brussel in het kader van het GEN lopen vertraging op. Om welke vergunningen gaat het? Wanneer zullen ze afgeleverd worden?

Wordt het dossier volgend jaar opnieuw bekeken? Bestaat er een kans dat er toch een bijkomende trein komt? Zijn er alternatieve oplossingen gezocht, zoals een trein via Dendermonde?

De werken aan het Sint-Pietersstation zullen

d'accès et davantage de voyageurs partiront dès lors de Dampoort. Il faut impérativement vérifier quelles sont les possibilités pour l'avenir.

06.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Sans vouloir m'opposer à cette proposition, je tiens à souligner que la ligne Termonde-Gand ne passe pas par Dampoort.

Les travaux entrepris à la gare de Gand-Saint-Pierre dureront quelques années, ce qui justifierait la présence d'une sorte de gare de réserve à Gand. Mme Storms a énuméré d'autres raisons de faire circuler davantage de trains entre Dampoort et Bruxelles.

Peut-on invoquer des raisons spécifiques pour expliquer ce retard ? Combien de temps faudra-t-il encore attendre ? Ne peut-on pas prendre des mesures pour venir à bout des obstacles en la matière ?

06.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il est exact que la délivrance tardive de permis dans les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale a retardé les travaux d'infrastructure. Le permis de la Région flamande est attendu pour début 2007 au plus tôt et celui de la Région de Bruxelles-Capitale pour mi-2007.

Les horaires ne pouvant être modifiés fondamentalement qu'une fois par an, plus précisément en décembre, la durée du retard sera d'au moins un an. La mise en service d'un train supplémentaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles dépend principalement de la disponibilité d'une voie entre Denderleeuw et Bruxelles. Aucune voie n'est actuellement disponible et les travaux prévus à court terme ne modifieront certainement pas la situation.

Des solutions ont été cherchées, tel que des couplages, mais en vain. Une déviation par Termonde rallongerait la durée du trajet d'une demi-heure.

Il ne s'agit donc certainement pas de mauvaise foi mais d'impératifs techniques.

06.04 Annelies Storms (sp.a-spirit) : Je suis heureuse de savoir que vous connaissez désormais les raisons qui rendent impossible une liaison via Termonde.

binnenkort beginnen. Dat station zal moeilijker bereikbaar worden, waardoor meer mensen vanuit Dampoort zullen vertrekken. Men moet zeker nagaan wat in de toekomst mogelijk is.

06.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Ik merk op dat de lijn Dendermonde-Gent niet over Dampoort gaat, maar dit zeg ik niet omdat ik tegen het voorstel zou zijn.

De werken aan het Sint-Pietersstation zullen enkele jaren in beslag nemen. Dat is een goede reden om een soort reservestation te hebben in Gent. Andere redenen om meer treinen te laten rijden tussen Dampoort en Brussel werden opgesomd door mevrouw Storms.

Zijn er specifieke redenen voor de vertraging? Hoe lang zal het nog duren? Kunnen er geen maatregelen worden genomen om de obstakels te verhelpen?

06.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het klopt dat de infrastructuurwerken vertraagd zijn door een laattijdige aflevering van vergunningen in het Vlaams en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Vlaamse vergunning wordt ten vroegste begin 2007 verwacht, de Brusselse midden 2007.

Dat de vertraging minstens een jaar zal duren heeft te maken met het feit dat ingrijpende wijzigingen aan de dienstregeling maar één keer per jaar worden doorgevoerd, meer bepaald in december. Een bijkomende trein van Gent Dampoort naar Brussel is voornamelijk afhankelijk van een vrij rijpad tussen Denderleeuw en Brussel. Dit is er momenteel niet en door de werken in de nabije toekomst zeker niet.

Er werd naar alternatieven gezocht, zoals koppelen, maar tevergeefs. Een omleiding via Dendermonde zou het traject een half uur langer maken.

Het gaat dus geenszins om onwil, maar louter om technische perikelen.

06.04 Annelies Storms (sp.a-spirit) : Ik ben blij dat ik nu weet waarom een verbinding via Dendermonde niet haalbaar is.

06.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Quand la question des permis sera-t-elle réglée?

06.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Wanneer kan het probleem met de vergunningen opgelost zijn?

06.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je viens de fournir la réponse. C'est une question de mois.

06.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Daarop heb ik juist geantwoord. Het is een kwestie van maanden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'avenir des activités de Belgacom dans la province du Luxembourg" (n° 12565)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toekomstige activiteiten van Belgacom in de provincie Luxemburg" (nr. 12565)

07.01 François Bellot (MR) : En 1995, 845 agents étaient occupés par Belgacom dans la province de Luxembourg – dont dépendait également une partie des communes du Namurois, notamment Rochefort dont je suis le bourgmestre. Le 1^{er} janvier 2006, ils n'étaient plus que 241, parmi lesquels 85 occupaient un poste dont la suppression serait prévue en 2013. À brève échéance, le volume de l'emploi pourrait donc tomber à 14 % de son niveau de 1995. Les réductions d'emplois dans les entreprises publiques belges – Belgacom, la SNCB et La Poste – correspondent à 700 emplois en six ans ! À l'heure du télétravail, peu développé chez Belgacom, nous comprenons difficilement ces choix.

07.01 François Bellot (MR): In 1995 stelde Belgacom 845 beambten tewerk in de provincie Luxemburg, waarvan ook een aantal Naamse gemeenten afhing, onder meer Rochefort, waarvan ik burgemeester ben. Op 1 januari 2006 bleven er daarvan nog slechts 241 over, onder wie 85 met een betrekking die eind 2013 zou worden afgeschaft. Binnen afzienbare tijd dreigt het arbeidsvolume dus naar 14 procent van dat van 1995 terug te vallen. Bij de Belgische overheidsbedrijven, Belgacom, de NMBS en De Post, zijn op zes jaar tijd 700 jobs verdwenen! In deze tijden van telewerk, dat Belgacom slechts mondjesmaat toepast, is die keuze moeilijk te begrijpen.

Des incertitudes pèsent également sur certaines activités gérées par Belgacom. Quel sera l'avenir de la station terrienne de Lessive ? Le site, qui connaît une activité en progression, sera-t-il vendu ?

La province de Luxembourg et le Sud du Namurois sont reconnues par l'Union européenne comme zones de développement économique. En Irlande, ces régions ont fait l'objet d'investissements prioritaires des entreprises publiques. En Belgique, la recette du redressement de ces régions passerait-elle par d'autres considérations ? Les activités de Belgacom et de ses filiales se poursuivront-elles dans cette zone ? Quelles sont les intentions pour le site de Lessive ?

Er bestaat ook onduidelijkheid over het voortbestaan van een aantal door Belgacom beheerde activiteiten. Wat zal er met het grondstation van Lessive gebeuren? Zal de site, die een toenemende activiteit kent, worden verkocht?

De provincie Luxemburg en het zuiden van Namen werden door de Europese Unie als economische ontwikkelingsgebieden erkend. In Ierland investeren de overheidsbedrijven bij voorkeur in dat soort regio's. Bestaat in België misschien een ander recept voor het economische herstel van die regio's? Zullen Belgacom en haar dochterondernemingen hun activiteiten in dat gebied voortzetten? Wat staat er met de site van Lessive te gebeuren?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : En ce qui concerne l'emploi au sein de Belgacom en province de Luxembourg, il convient de noter que Belgacom est active dans un secteur extrêmement concurrentiel, ce qui implique qu'elle doit respecter un équilibre entre nouveaux travaux et volume de l'emploi. Cet équilibre et la flexibilité du volume de l'emploi sont calculés en tenant

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Wat de werkgelegenheid bij Belgacom in de provincie Luxemburg betreft, moet aangestipt worden dat Belgacom actief is in een sector met een zeer sterke concurrentie, wat inhoudt dat het bedrijf een evenwicht moet nastreven tussen nieuwe opdrachten en de werkgelegenheid. Dat evenwicht en de flexibiliteit van de werkgelegenheid

compte des volumes de travail à courte et à longue échéance. Les effectifs actuels sont estimés à 262 emplois à temps plein. Les effectifs du Luxembourg, dont Lessive ne fait pas partie, comptent 270,6 unités à temps plein.

Il n'y a pas de décision de suppression de 85 emplois pour 2013. Belgacom reste convaincue de l'intérêt de ses activités « satellite » mais, vu les changements intervenus sur le marché des télécommunications, elle a lancé une étude afin d'évaluer l'opportunité de poursuivre celles-ci, tant à Liedekerke qu'à Lessive.

07.03 François Bellot (MR) : Je suivrai ce dossier attentivement.

Un autre aspect que je voudrais aborder est celui du télétravail, très peu développé chez Belgacom malgré un potentiel élevé. Après avoir approfondi la question et obtenu des statistiques, je vous interrogerai sur les intentions de Belgacom en la matière.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet Diabolo" (n° 12671)

08.01 Karine Lalieux (PS) : Le projet Diabolo, qui vise à une meilleure connexion de l'aéroport de Bruxelles au réseau ferroviaire, prévoit notamment la construction d'une ligne à grande vitesse en berme centrale de l'autoroute E19. Dans ce cadre, la construction d'un viaduc est prévue, projet qui entraînera des nuisances incompatibles avec une qualité de vie satisfaisante pour les riverains.

Une enquête publique a été menée, mais les affiches l'annonçant ont été placées essentiellement dans le haut de Haren alors que le projet concerne le bas de Haren. Les habitants n'ont pas non plus reçu le procès-verbal de la réunion de concertation du mois de mars et, depuis cette date, ils sont dans l'incertitude.

Les permis d'urbanisme ont-ils été accordés ?

worden berekend rekening houdend met het werkvolume op korte en op lange termijn. Het huidige werkgelegenheidsvolume wordt geschat op 262 voltijdse banen. Het personeelsbestand in Luxemburg, Lessive niet meegerekend, omvat 270,6 voltijdse eenheden.

Er werd nog geen beslissing genomen over het schrappen van 85 banen tegen 2013. Belgacom blijft overtuigd van het belang van haar "satellietactiviteiten", maar gelet op de veranderingen op de telecommarkt, heeft het bedrijf een onderzoek ingesteld om na te gaan of de voortzetting van die activiteiten, zowel in Liedekerke als in Lessive, wel opportuun is.

07.03 François Bellot (MR) : Ik zal het dossier aandachtig volgen.

Een ander aspect dat ik zou willen aankaarten is dat van het telewerk dat bij Belgacom slechts in heel beperkte mate wordt toegepast hoewel daar een belangrijk potentieel voor aanwezig is. Nadat ik het dossier grondig zal hebben doorgenomen en wanneer ik over statistische gegevens zal beschikken, zal ik u over de plannen van Belgacom ter zake ondervragen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het Diaboloproject" (nr. 12671)

08.01 Karine Lalieux (PS) : Het Diaboloproject, dat voor betere verbindingen tussen de luchthaven van Brussel en het spoorwegnet moet zorgen, voorziet onder meer in de bouw van een hogesnelheidslijn op de middenberm van de E19-autosnelweg. Te dien einde zal er een viaduct gebouwd worden, maar die plannen zullen zo veel overlast meebrengen dat de levenskwaliteit van de omwoners er onherroepelijk door in het gedrang komt.

Er werd een openbaar onderzoek ingesteld, maar de desbetreffende affiches werden vooral in het hoger gelegen deel van Haren aangeplakt, terwijl de plannen vooral gevolgen zullen hebben voor het lager gelegen deel van de gemeente. De bewoners hebben evenmin de notulen van de overlegvergadering van de maand maart ontvangen, en sindsdien verkeren zij in het ongewisse.

Werden de nodige stedenbouwkundige

Quand commenceront les travaux ? Le projet ne prévoit l'expropriation d'aucun bâtiment résidentiel, mais une étude met en évidence la nécessité de proposer le rachat de certaines maisons. Qui fera ces propositions de rachat ? Dans quelles conditions ? Seront-elles identiques aux conditions prévues lors d'une expropriation ? Des immeubles ont-ils déjà été rachetés ? Enfin, certains habitants ont acheté il y a moins d'un an des maisons situées dans la zone de rachat. Est-il normal qu'ils n'aient pas été informés du projet ? Qui en porte la responsabilité ?

Le projet Diabolo est important, mais l'attitude d'Infrabel vis-à-vis des habitants de Haren est inacceptable. J'attends de vous des réponses précises pour rassurer ces habitants.

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le début des travaux est subordonné à l'obtention du permis d'urbanisme, que l'on peut attendre pour la mi-2007. Elle dépend en effet de la délivrance du certificat d'urbanisme, laquelle relève de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale.

La procédure d'achat des immeubles concernés, rue de Verdun, est menée par Infrabel et l'évaluation des biens sera effectuée par le Comité d'acquisition du SPF Finances. Toutes les informations ont été données lors de la réunion publique de Haren et de la réunion de la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles.

Aucun achat n'a encore été réalisé ni aucune demande écrite introduite par les propriétaires concernés.

Toute l'information a été disponible auprès des services de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles depuis la demande de certificat d'urbanisme en novembre 2003.

Chacun est tenu de se renseigner lors de l'achat d'un immeuble.

08.03 Karine Lalieux (PS) : Je vous remercie pour la précision de vos réponses.

Une réunion de concertation s'est tenue en mars, mais de nombreux habitants n'ont pas les connaissances nécessaires pour comprendre l'ensemble des éléments de ce dossier. Leur seule

vergunningen toegekend? Wanneer zullen de werken aanvangen? Volgens de plannen hoeven er geen woningen onteigend te worden, maar in een studie wordt gewezen op de noodzaak van een voorstel om bepaalde huizen op te kopen. Wie zal die voorstellen formuleren? Onder welke voorwaarden? Zullen dat dezelfde voorwaarden zijn als bij een onteigening? Werden er al gebouwen opgekocht? Sommige bewoners hebben amper een jaar geleden hun woning gekocht, en nu blijkt dat die woning in een zone ligt waar de woningen voor opkoop in aanmerking komen. Is het normaal dat zij niet van de plannen op de hoogte werden gebracht? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Het Diabolo-project is een belangrijk project, maar de houding van Infrabel ten aanzien van de inwoners van Haren kan niet door de beugel. Ik verwacht precieze antwoorden van u, om die bewoners gerust te stellen.

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De werken kunnen pas beginnen, nadat de stedenbouwkundige vergunning is uitgereikt, wat waarschijnlijk midden 2007 het geval zal zijn. Die vergunning wordt immers slechts toegekend na de uitreiking van het stedenbouwkundig attest waarvoor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is.

De aankoopprocedure voor de gebouwen gelegen in de Verdunstraat wordt door Infrabel uitgevoerd en de schatting van de onroerende goederen gebeurt door het aankoopcomité van de FOD Financiën. Tijdens de openbare vergadering te Haren en de vergadering van de overlegcommissie van Brussel Stad werd de nodige toelichting gegeven.

Er werd nog tot geen enkele aankoop overgegaan en de betrokken eigenaars hebben geen enkele schriftelijke aanvraag ingediend.

Sinds de aanvraag van stedenbouwkundig attest in november 2003 werd ingediend, is alle informatie beschikbaar bij de dienst Stedenbouw van Brussel.

Iedereen wordt verondersteld zich te informeren bij de aankoop van een gebouw.

08.03 Karine Lalieux (PS): Ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord.

In maart vond er dus een overlegvergadering plaats, maar heel wat inwoners beschikken niet over de nodige kennis om alle elementen uit dat dossier correct in te schatten. Het enige wat ze

certitude est qu'ils devront quitter leur maison, mais ils ignorent quand et dans quelles conditions. Connaissant le marché bruxellois de l'immobilier, je comprends leur sentiment d'insécurité.

Je reproche à Infrabel de ne pas avoir prévu un numéro d'appel permettant aux habitants des dix ou quinze maisons concernées d'obtenir des informations. Si je vous ai bien compris, ces familles doivent écrire à Infrabel, même si les travaux ne seront pas entamés avant l'obtention des permis d'urbanisme. Je transmettrai votre réponse aux intéressés.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la dégradation de la desserte ferroviaire du Pays de Waes à partir du 10 décembre 2006" (n° 12702)

09.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit) : Le Bond van Trein-, Tram en Busgebruikers et les administrations communales de Lokeren et Sint-Niklaas s'inquiètent à propos du projet de la SNCB de modifier les horaires sur la ligne Gand-Anvers à partir du 10 décembre. Étant donné qu'il y aura deux trains par heure avec un intervalle de vingt minutes, les temps d'attente dans les gares du pays de Waas atteindront jusqu'à quarante minutes contre trente minutes actuellement. Pour des destinations situées au-delà d'Anvers, les temps de parcours seront accrus de cinq minutes.

N'est-il pas possible de prévoir trois trains par heure entre Gand et Anvers, pour qu'il y ait un train toutes les vingt minutes ? Il faut à tout le moins maintenir les horaires actuels, plutôt que d'aggraver la situation.

Par ailleurs, le temps de parcours entre le pays de Waas et Bruxelles est excessivement long parce que le train direct attend un quart d'heure à Termonde. A-t-on déjà trouvé une solution à ce problème ?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'établissement d'horaires constitue toujours une tâche ardue en raison de la diversité des facteurs à prendre en considération. Eu égard à la densité du réseau et aux interactions complexes, il arrive fréquemment qu'un changement à un endroit ait un tout autre effet à un autre. A la suite de la mise en service du tronçon à

zeker weten, is dat ze hun woning zullen moeten verlaten, maar ze weten niet wanneer en in welke omstandigheden. Gelet op de toestand van de Brusselse vastgoedmarkt, kan ik hun ongerustheid goed begrijpen.

Ik neem het Infrabel kwalijk dat het in geen telefoonnummer heeft voorzien waar de bewoners van de tien of vijftien bedreigde huizen informatie zouden kunnen bekomen. Als ik u goed heb begrepen, moeten die gezinnen Infrabel aanschrijven, ook al starten de werken pas nadat de stedenbouwkundige vergunningen zijn uitgereikt. Ik zal uw antwoord aan de betrokkenen bezorgen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechtere NMBS-dienstregeling in het Waasland vanaf 10 december 2006" (nr. 12702)

09.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit) : De Bond van Trein-, Tram en Busgebruikers en de stadsbesturen van Lokeren en Sint-Niklaas zijn ongerust over de plannen van de NMBS om de dienstregeling van de lijn Gent-Antwerpen te wijzigen vanaf 10 december. Doordat er per uur twee treinen met een interval van twintig minuten zullen rijden, zullen er in de Wase stations wachttijden ontstaan tot veertig minuten. Totnogtoe was dat maximum dertig minuten. Ook zullen de reistijden naar bestemmingen voorbij Antwerpen vijf minuten langer duren.

Kunnen er geen drie treinen per uur tussen Gent en Antwerpen worden ingelegd, zodat er om de twintig minuten een trein is? Op z'n minst moet toch de huidige dienstregeling worden behouden in plaats van de zaken te verslechteren.

Daarnaast duurt ook de reistijd van het Waasland naar Brussel onredelijk lang doordat de rechtstreekse trein een kwartier wacht in Dendermonde. Is er al een oplossing voor dat probleem?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Dienstregelingen opstellen is altijd een moeilijke opdracht, omdat er met zoveel verschillende factoren rekening moet gehouden worden. Door de dichtheid van het net en de complexe wisselwerkingen gebeurt het vaak dat een verbetering op één plaats helemaal anders uitdraait op een andere plaats. Ingevolge de

quatre voies sur le trajet Bruxelles-Louvain, la vitesse commerciale des trains entre Eupen, Louvain et Ostende s'est améliorée et l'horaire des trains ICG entre Anvers, Gand et Ostende a dû être adapté en conséquence.

Le temps d'arrêt de quatorze minutes à Termonde doit permettre la relève du poste de conduite et la déconnexion des automotrices ainsi que la préservation des liaisons existantes à Termonde.

Compte tenu de l'infrastructure actuelle et des travaux en cours, il est techniquement impossible d'assurer une meilleure prestation de services. L'horaire sera appliqué à partir du 10 décembre 2006 et pour un an en principe.

L'aménagement des troisième et quatrième voies entre Termonde et Bruxelles débutera en décembre 2007. Aussi les horaires devront-ils de nouveau être modifiés en décembre 2007. Ce nouvel horaire répondra, espérons-le, à une partie des critiques formulées.

09.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit) : Il y a donc peut-être un petit cadeau de Noël en perspective pour les navetteurs du pays de Waas mais, en direction de Bruxelles, l'aménagement des troisième et quatrième voies n'apportera aucun changement.

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Non, car ces travaux ne débiteront qu'en décembre 2007.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 34.

ingebruikname van het viersporig baanvak op het traject Brussel-Leuven is de commerciële snelheid van de ICA-treinen tussen Eupen, Leuven en Oostende verbeterd en moest de dienstregeling van de ICG-treinen tussen Antwerpen, Gent en Oostende daaraan worden aangepast.

Het oponthoud van veertien minuten in Dendermonde is nodig om de wisseling van de stuurpost en de ontkoppeling van de motorstellen uit te voeren, alsook om bestaande verbindingen in Dendermonde te vrijwaren.

Met de huidige infrastructuur en de aan de gang zijnde werken is het technisch onmogelijk een betere dienstverlening aan te bieden. De dienstregeling is vanaf 10 december 2006 in principe een jaar geldig.

In december 2007 starten de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Dendermonde en Brussel. Hierdoor zullen de dienstregelingen in december 2007 opnieuw gewijzigd moeten worden. Die nieuwe dienstregeling zal hopelijk tegemoet komen aan een deel van de geuite bezwaren.

09.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Er ligt dus misschien een kerstcadeautje in het verschiet voor de Wase pendelaars, maar richting Brussel zal er niets veranderen door de aanleg van het derde en vierde spoor.

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Neen, want die werken starten pas in december 2007.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.34 uur.