



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

19-12-2005

Après-midi

maandag

19-12-2005

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

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 "le réseau de boîtes postales" (n° 9037)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat 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 "la fermeture du bureau de poste du quartier Flora, à Merelbeke" (n° 9370)

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

Question 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 sécurité des transports de marchandises par le rail" (n° 9412)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

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'utilisation de sacs à dos pour la distribution de café dans les trains" (n° 9444)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le prix des abonnements scolaires à la SNCB" (n° 9463)

Orateurs: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression prévue du service Securail à la gare de Termonde" (n° 9482)

Orateurs: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'augmentation des tarifs postaux" (n° 9495)

Orateurs: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het netwerk van postbussen" (nr. 9037)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, 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 sluiting van het postkantoor van de Florawijk in Merelbeke" (nr. 9370)

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid van het goederenvervoer per spoor" (nr. 9412)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inzet van koffierugzakken op de trein" (nr. 9444)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prijs van de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 9463)

Sprekers: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande afschaffing van de dienst Securail in het station van Dendermonde" (nr. 9482)

Sprekers: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verhogen van de posttarieven" (nr. 9495)

Sprekers: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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 "le projet de gare ferroviaire à l'aéroport de Charleroi" (n° 9389) 16

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het plan om in een treinstation te voorzien op de luchthaven van Charleroi" (nr. 9389) 16

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 19 DÉCEMBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 DECEMBER 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.30 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 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 "le réseau de boîtes postales" (n° 9037)

01 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het netwerk van postbussen" (nr. 9037)

01.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, chers collègues, je me permets de lier cette question aux débats fort intéressants tenus au sein de cette commission au sujet du contrat de gestion de La Poste – ceux que nous avons eus en octobre avec M. Vande Lanotte et plus tard avec vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat. Dans la foulée de ces débats, pourrions-nous recevoir de manière officielle le contrat de gestion qui a été approuvé en deux temps, je crois, par le Conseil des ministres?

Il semble que M. Thijs nous rendra visite pour un échange. Dans ce cadre et pour assurer la transparence des débats, j'estime qu'il serait intéressant que le Parlement dispose officiellement de ces documents.

Aujourd'hui ma question est plus spécifique et porte sur les réseaux de boîtes aux lettres. M. Vande Lanotte avait déjà été interrogé aux environs du mois de mai dernier sur la réorganisation du réseau de boîtes aux lettres en cours depuis plusieurs mois.

Pour mieux rencontrer les besoins de la clientèle, La Poste a mis en place de nouvelles boîtes aux lettres, placées en ville ou là où il y a beaucoup de passage, par exemple, dans les grandes gares ou à proximité de grandes surfaces ou de stations-services. Il me revient qu'il y en aurait même le long de certaines autoroutes. Néanmoins, on dit aussi que ces boîtes reçoivent très peu de lettres et que le succès n'est pas au rendez-vous. Peut-être M. le secrétaire d'Etat dispose-t-il déjà d'indications à ce sujet?

La Poste a également amélioré la signalisation relative aux heures de levée de ces boîtes aux lettres, qui doivent indiquer l'heure de la dernière levée utile et l'adresse de la boîte aux lettres la plus proche

01.01 Jean-Marc Delizée (PS): Kunnen wij, in het verlengde van de debatten die deze commissie over het beheerscontract van De Post gevoerd heeft en in het vooruitzicht van het bezoek van de heer Thijs, officieel een exemplaar krijgen van het beheerscontract dat door de ministerraad werd goedgekeurd?

Om beter tegemoet te komen aan de behoeften van de cliënteel heeft De Post extra brievenbussen geplaatst op drukke plaatsen, in de steden, in de grote stations, bij supermarkten en naar het schijnt ook op bepaalde plaatsen langs autosnelwegen. Klopt het dat die brievenbussen weinig succes hebben?

Op de brievenbussen geeft De Post ook het uur van de laatste lichting aan, evenals de plaats waar de dichtstbijzijnde brievenbus met latere buslichting zich bevindt. Ten minste één brievenbus per gemeente moet om 17 uur worden gelicht, om 19 uur op plaatsen waar de behoeften van de klant zulks verantwoorden, en voor

où un dépôt plus tardif est possible. L'heure limite de la dernière levée est fixée à 17 heures pour au moins une boîte aux lettres dans chaque commune et à 19 heures dans les localités où les besoins de la clientèle le justifient, voire à 23 heures pour certaines situations spécifiques à Bruxelles.

Voilà pour l'aspect positif de la réorganisation.

Parallèlement à cela, la réforme a également entraîné la suppression des boîtes aux lettres peu utilisées. Elle vise les zones rurales ou certains quartiers dans les villes. De manière générale, je partage la volonté de l'entreprise de conquérir de nouveaux clients, de satisfaire sa clientèle et de répondre aux besoins. Mais pour les zones rurales, la suppression d'un service, même si certaines boîtes ne contiennent que quelques lettres, pose problème. Tout dépend aussi de la dimension du village. Il y a de très petits villages et d'autres plus peuplés. La mission de service public doit pouvoir y être rendue également. En fonction de la dimension du village, une boîte aux lettres minimum dans chaque village du pays me semble devoir être la règle.

Par ailleurs, les suppressions de boîtes postales se font dans une grande "discretion" dans le sens où, même des postiers chargés de relever ces boîtes n'étaient parfois pas au courant de leur suppression. Il me revient qu'à Liège, un postier a déposé une plainte contre X, car il pensait qu'on avait volé sa boîte postale. C'est pourquoi l'information devrait être améliorée. Dans certains cas, on appose un papillon autocollant 48 heures à l'avance, ce qui est fort peu en termes d'information.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quels sont les critères pour décider de la suppression d'une boîte aux lettres? Je fais référence à une réponse de votre prédécesseur, M. Vande Lanotte. En mai dernier, il avait expliqué qu'en zone urbaine, le maillage des boîtes desservirait 90% de la population, soit une boîte tous les 500 mètres. Confirmez-vous cette information et que représentent ces 90% de la population? En zone rurale, on parle de boîtes aux lettres distantes de 1,5 kilomètre, en zones habitées, je présume; en effet, il est fréquent que la distance séparant les villages soit supérieure à 1,5 kilomètre.

Ces distances sont-elles toujours d'actualité, tant pour les zones rurales que pour les zones urbaines? Le plan d'installation est-il toujours en cours? Combien de boîtes ont-elles été ou vont-elles être installées? Combien de boîtes ont été supprimées ou doivent encore l'être?

Que pensez-vous de l'information? La suppression d'une boîte postale ne nécessiterait-elle pas un toutes-boîtes pour indiquer à la population concernée la localisation des boîtes les plus proches et rappeler que le courrier peut être remis au facteur lors de sa tournée? Estimez-vous nécessaire de procéder à une campagne d'information par toutes-boîtes?

Enfin, l'impact sur l'emploi. Ce plan a-t-il fait l'objet de projections en matière d'emploi? Quelles seront les répercussions du plan? Pouvez-vous les quantifier? Pour les postiers qui auraient perdu leur emploi du fait de cette "restructuration", a-t-on mis en place un processus de reconversion? Comment ont-ils été réaffectés en interne à La Poste?

welbepaalde omstandigheden in Brussel is er zelfs nog een extra late buslichting om 23 uur.

De minst gebruikte bussen werden afgeschaft, wat problemen doet rijzen in de landelijke gebieden, waar De Post haar taken van openbare dienstverlening niet meer vervult. Afhankelijk van de grootte van het dorp, zou in mijn ogen minimum één brievenbus in elk dorp als regel moeten gelden.

Die afschaffing van brievenbussen gebeurt soms op zo'n onopvallende wijze dat de postbeamten die met het lichten ervan belast zijn, daar niet allemaal van op de hoogte zijn! In Luik zou een postbeambte een klacht tegen onbekenden hebben ingediend, omdat hij dacht dat de brievenbus gestolen was. Het aanbrengen van een sticker met de afbeelding van een vlinder erop 48 uur vóór het afschaffen van de brievenbus is ontoereikend qua informatie.

Op grond van welke precieze criteria wordt beslist een brievenbus af te schaffen? Klopt het dat, zoals de heer Vande Lanotte ons had uitgelegd, met het netwerk van brievenbussen 90 procent van de bevolking kan worden bediend, wat neerkomt op een brievenbus om de 500 meter, en dat in landelijke gebieden de afstand tussen de brievenbussen 1,5 kilometer zou bedragen?

Worden die afstanden nog steeds gehanteerd? Is die reorganisatie nog steeds aan de gang? Hoeveel postbussen komen er bij en hoeveel moeten er verdwijnen? Is het niet aangewezen dat De Post in een huis-aan-huisfolder zou verduidelijken waar de dichtstbijzijnde postbussen zich bevinden en erop zou wijzen dat de briefwisseling aan de postbode mag worden overhandigd tijdens diens ronde?

Wat zijn de gevolgen van het plan

voor de werkgelegenheid? Op welke manier zal de betrokken postbodes binnen of buiten het bedrijf een nieuwe opdracht worden toegewezen?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Delizée, en ce qui concerne l'amélioration de ses services, La Poste a décidé d'offrir à sa clientèle une qualité de service optimale, notamment en matière de collecte de la correspondance. Une étude a été réalisée pour établir une répartition optimale des boîtes postales sur tout le territoire. Elle a permis de constater que l'implantation des boîtes ne répondait pas de manière adéquate aux besoins de la clientèle. Dans cette optique, la répartition de ces boîtes devait être modifiée de fond en comble.

Si le redimensionnement du réseau tient compte du nombre d'envois déposés dans les boîtes, je peux vous confirmer que les critères de maillage pour les réseaux de boîtes aux lettres se traduisent également par une boîte rouge à moins de 500 mètres pour 90% de la population en zone urbaine et à moins de 1.500 mètres en zone rurale.

Par ailleurs, le plan d'installation des nouvelles boîtes se termine. La réalisation de ce projet a permis le placement ou le déplacement de quelque 350 boîtes sur l'ensemble du territoire. Quant à la suppression des boîtes, celle-ci est toujours en cours et se terminera fin 2006.

En ce qui concerne la communication à la clientèle au sujet de la suppression des boîtes, un test débutera prochainement. Un avis sera apposé sur la boîte appelée à disparaître. Outre l'indication de suppression, l'avis renseignera la localisation des trois autres boîtes situées dans les environs immédiats.

Si l'optimisation du réseau des boîtes postales a pour conséquence inévitable la réorganisation de certains services, l'impact sur l'emploi sera toutefois limité. On parle d'un total de 4.000 boîtes à la fin du roll-out; l'impact sur l'emploi, quant à lui, sera limité à une dizaine de FTE, c'est-à-dire unités employées à plein temps.

Quoiqu'il en soit, La Poste s'engage fermement à exercer une reconversion rapide au sein de l'entreprise des agents qui se verraient privés de leur emploi actuel.

01.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie, vos réponses recadrent parfaitement l'ensemble de la problématique et il était intéressant de le faire en cette période. J'entends bien la qualité du service, l'étude, le maillage. Vous avez par ailleurs confirmé les réponses de M. Vande Lanotte.

En ce qui concerne le nombre de boîtes, si j'ai bien compris, il est question, d'après vous, de la suppression de 4.000 boîtes. Même s'il y en a 350 en plus, le total concerne une perte de 4.000 boîtes.

En termes de chronologie, il convient de signaler que cette suppression des boîtes aux lettres a commencé; on s'en aperçoit ici et là. Chronologiquement, il eut été plus judicieux d'effectuer d'abord

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Uit een studie is gebleken dat de spreiding van de postbussen niet volledig aan de noden van de cliënteel beantwoordde en dat ze aan een grondige wijziging toe was.

Er wordt rekening gehouden met het volume van de briefwisseling en het netwerk voorziet in een rode postbus op een afstand van minder dan vijfhonderd meter voor 90 procent van de bevolking in stedelijk gebied en op minder dan duizend vijfhonderd meter in landelijk gebied. Het plan betreffende de plaatsing van postbussen, dat bijna afgerond is, ging gepaard met de plaatsing of de verplaatsing van zo'n driehonderdvijftig postbussen over het hele grondgebied. De afschaffing van de postbussen loopt tot eind 2006 en heeft op vierduizend bussen betrekking. Binnenkort wordt gestart met een communicatietest, waarbij een bericht wordt aangebracht op de bussen die moeten verdwijnen.

De invloed op de werkgelegenheid blijft beperkt tot een tiental voltijdse betrekkingen. De Post verbindt zich ertoe de betrokkenen snel een andere opdracht te geven binnen het bedrijf.

01.03 Jean-Marc Delizée (PS): Het ware beter geweest de communicatietest bij aanvang van deze operatie uit te voeren. Ik geef de voorkeur aan een huis-aan-huisfolder. Ik leg eens te meer de nadruk op de opdracht van openbare dienstverlening van De Post, ook in dunbevolkte gebieden.

le test au tout début de l'information. Maintenant, l'opération est déjà en cours. Je ne peux qu'insister sur le fait que les citoyens devraient être avertis, éventuellement par un toutes-boîtes plutôt que par un avis sur place. A mon sens, il s'agit là d'une formule assez facile pour La Poste, qui dispose de l'outil de distribution. Or, ici, on réalise le test au moment où la suppression est entamée.

Pour le reste, je ne peux qu'insister sur la mission de service public de La Poste, y compris pour les zones à faible densité de population ou pour les quartiers moins densément peuplés, aux abords des villes. La rentabilité n'est pas un objectif pour le citoyen; pour lui, il importe de disposer de son courrier distribué et de boîtes où le déposer. Je ne peux donc que répéter la nécessité pour La Poste de conserver une mission de service public.

Pour ce qui concerne le contrat de gestion, je considère que ma demande est acquise.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Vautmans is er niet op dit ogenblik. Mevrouw Lanjri heeft haar vraag nr. 9353 in een schriftelijke vraag omgezet en vraag nr. 9363 van mevrouw De Meyer is uitgesteld. Nu komt dus mijn vraag aan de beurt.

02 **Vraag van 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 van de Florawijk in Merelbeke" (nr. 9370)**

02 **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 "la fermeture du bureau de poste du quartier Flora, à Merelbeke" (n° 9370)**

02.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik beken dat ik dit soort vraag als een modelvraag voor een schriftelijke vraag beschouw. Ik heb er een mondelinge vraag van gemaakt omwille van de tijdslimiet inzake de materie.

Op 18 juli heb ik een schriftelijke vraag gesteld in verband met het postkantoor van de Florawijk in Merelbeke dat gesloten was in de voormiddag en alleen 's namiddags open was. In oktober 2005 heb ik een antwoord ontvangen waarin wordt meegedeeld dat De Post haar openingsuren permanent evalueert en rekening houdend met omstandigheden het postkantoor van de Florawijk vanaf 22 augustus 2005 opnieuw openstelde. Dit is een gemak voor de mensen uit de buurt die anders tijdens een deel van de dag zich naar het centrum van Merelbeke moeten begeven. Dat is niet echt naast de deur. De Post had laten weten dat zij rekening hield met de plaatselijke noden en een goede bereikbaarheid van de basisdiensten wilt waarborgen. Alles was perfect in orde.

Tot we op 6 december vernemen dat het betrokken postkantoor op 20 maart 2006 opnieuw gesloten zal worden en wel helemaal en definitief. Dit is een tegenvaller, niet alleen voor de Florawijk maar ook voor de mensen van Gentbrugge en voor een deel van de inwoners van Melle

Mijn vraag ligt voor de hand.

02.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Au mois de juillet, j'ai posé une question écrite sur les heures d'ouverture limitées du bureau de poste situé dans le Florawijk à Merelbeke. Il m'a été précisé dans une réponse au mois d'octobre 2005 que La Poste appliquerait à nouveau les heures d'ouverture complètes, dès lors que les services de base sont dans ce cas plus aisément accessibles à une grande partie de la population.

J'ai appris le 6 décembre que le bureau de poste en question sera de nouveau fermé le 20 mars 2006, de manière définitive cette fois. Pourquoi ce revirement? Cette décision peut-elle encore être infléchie?

Mijnheer de staatssecretaris, hoe is het mogelijk dat De Post beslist in augustus een postkantoor opnieuw volledig open te stellen om het in maart van het daaropvolgend jaar definitief en volledig te sluiten?

Is daar niets meer aan te doen? Wat is er ondertussen veranderd?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Eerst en vooral: dit is een vraag die gesteld is aan de vorige voogdijminister. Ik weet niet wat er sindsdien is gebeurd met het antwoord.

In ieder geval is het zo dat De Post mij heeft meegedeeld dat ze op dit ogenblik haar huidig netwerk van ongeveer 1.300 kantoren onderzoekt op rendabiliteit, alsook op de spreiding en de inplanting van haar kantoren. Dat onderzoek werd nog niet volledig afgesloten. De Post is uiteraard steeds verplicht om de haar ter beschikking gestelde middelen oordeelkundig te spreiden en zal natuurlijk voldoen aan de vereisten van het beheerscontract, dat voorziet in het behoud van 1.300 postale servicepunten.

In Merelbeke werd in juli van dit jaar een nieuw postkantoor geopend in het centrum, aan de Hundelgemsesteenweg. De inplanting van dat postkantoor, vlakbij het oude Merelbeke 2 in de Kerkstraat, liet toe om die laatste te sluiten. Het liet echter ook toe om het postkantoor Merelbeke 1 in de Florawijk aan te passen aan de huidige vereisten inzake dienstverlening en veiligheid. Er waren immers belangrijke investeringen noodzakelijk en uit de kosten-baten-analyse blijkt dat die investeringen bedrijfseconomisch niet verantwoord zijn en dat een sluiting zich dus opdringt.

Mocht door welke beslissing ook de bereikbaarheid verder in het gedrang komen, zeker voor oudere en minder mobiele mensen, dan zal de mogelijkheid van een postpunt in die regio worden onderzocht.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik moet deemoedig bekennen dat ik mijn vraag begonnen ben met een fout: die vraag stelde ik op 18 juli niet aan de staatssecretaris, maar wel aan de vice-eerste minister.

Het blijft echter een vrij merkwaardige zaak. In oktober werd meegedeeld dat het postkantoor sinds augustus terug open was en nu is er opnieuw de sluiting. Ik wil pleiten om er zo vlug mogelijk een postpunt te organiseren, want het ligt vrij ver van het centrum.

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

03 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid van het goederenvervoer per spoor" (nr. 9412)

03 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la

02.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: M. Van den Eynde a évidemment adressé cette question à l'ancien ministre compétent. La Poste examine actuellement la rentabilité et le maillage du réseau actuel de bureaux mais cette étude n'est pas encore terminée. La Poste se doit naturellement d'employer le plus judicieusement possible les moyens mis à sa disposition tout en respectant le contrat de gestion.

En juin de cette année, un nouveau bureau de poste a été ouvert dans le centre de Merelbeke, ce qui a permis de fermer l'ancien bureau de Merelbeke 2. Il ressort d'une analyse des coûts et bénéfices que les investissements requis dans le bureau du quartier Flora ne se justifient pas du point de vue économique, de telle sorte qu'une fermeture de ce bureau est la meilleure solution. Toutefois, si cette fermeture devait nuire à l'accessibilité des services de La Poste, nous examinerions la possibilité de créer un point poste dans cette région.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Il faut créer ce point poste le plus rapidement possible de façon à ce que la clientèle ne soit pas obligée de se rendre systématiquement dans le centre de Merelbeke.

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité des transports de marchandises par le rail" (n° 9412)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de staatssecretaris, ik wil met mijn vraag in verband met de veiligheid van het goederenvervoer per spoor, zeker geen onnodige ongerustheid creëren. Het transport over het spoor is nog steeds een van de veiligste manieren om goederen te vervoeren, maar er is toch een bekommernis ontstaan in onze regio, langs lijn 12, dwars door de woonkernen van Essen, Kalmthout, Kapellen en Ekeren, waarover heel wat goederen vervoerd worden, vooral tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen.

Ik meen dat de vraag het regionale karakter wel een beetje overstijgt, want de kwestie geldt even goed voor andere grensovergangen in ons land.

Het is ons bekend dat er directieven zijn in verband met de veiligheid van het geliberaliseerde goederenvervoer, maar de vraag is of deze richtlijnen ook consequent op het terrein worden toegepast. Het is net daarover dat ik wat bekommernissen heb gehoord aan de grensovergang op lijn 12, meer bepaald het station van Essen. In het station van Roosendaal moet gecheckt worden of treinen die van België naar Nederland gaan, wel op de goede manier in het computersysteem zijn ingebracht en vice versa. Voor treinen die vanuit Nederland België binnenkomen, moet men in Essen controleren of de noodzakelijke gegevens in het computersysteem zijn opgenomen. Indien dat niet is gebeurd – blijkbaar gebeurt dat nogal eens – moet die trein in Essen aan de kant worden gezet en moet men manueel alles ingeven in het computersysteem. Dit is vrij arbeidsintensief werk, dat vrij lang kan duren en waardoor andere treinen hiervan hinder ondervinden. Het gevolg – dat hoor ik tenminste – is dat men dit nogal eens pragmatisch durft op te lossen. Men zoekt op een vrij vlotte manier een oplossing die niet helemaal conform de voorschriften is. Zolang alles goed gaat, is dat natuurlijk geen probleem en is dat waarschijnlijk de vlotste manier van werken, tot op het moment natuurlijk dat er een ernstig ongeval gebeurt.

Wij hopen daar uiteraard niet op, maar ik meen dat wij daarop voorbereid moeten zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verloopt de procedure met betrekking tot de grensposten voor het goederenvervoer? Wordt er voldoende op toegezien dat de procedure effectief wordt nageleefd?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het verwonderde mij een beetje dat die vraag aan mij is gericht, omdat alle veiligheidsaspecten van het transport tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit behoren. Ik wil u echter ter wille zijn.

Het spoortransport van gevaarlijk goederen in België gebeurt onder de strikte toepassing van het RID, het reglement betreffende het internationale spoorvervoer van gevaarlijke goederen. Dit reglement tussen lidstaten is eveneens van toepassing op het nationaal vervoer, op basis van een Europese richtlijn. Dit reglement schrijft niet voor dat de vervoerder of de infrastructuurbeheerder een geïnformatiseerd opvolgingssysteem in real time moet opzetten betreffende de

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le rail est l'un des moyens de transport de marchandises les plus sûrs qui soient. Mais la sécurité déficiente de ce mode de transport aux passages des frontières suscite aujourd'hui une certaine inquiétude. Les règles de sécurité ne seraient pas appliquées partout avec la même rigueur.

Dans les gares frontalières comme Roosendaal et Essen, il convient de contrôler si les trains de marchandises qui franchissent la frontière ont été saisis convenablement dans le système informatique. Manifestement, ce n'est pas toujours le cas et le train doit alors s'arrêter jusqu'à ce que toutes les données soient saisies manuellement. Cette opération prenant beaucoup de temps et étant susceptible de provoquer certains embarras, on tente parfois de trouver une solution au mépris des règles de sécurité. Jusqu'à présent, tout s'est passé sans anicroche, jusqu'au jour, évidemment, où un accident se produira.

Quelle est la procédure en vigueur pour le transport de marchandises aux postes frontière? Le contrôle du respect de la procédure est-il suffisant?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Les aspects liés à la sécurité du transport de marchandises ressortissent à la compétence du ministre de la Mobilité.

Le transport de marchandises dangereuses par rail est régi par le Règlement relatif au transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Ce règlement ne prévoit pas de

gegevens van de treinen. Desondanks heeft de NMBS toch een dergelijk systeem, met alle gegevens over gevaarlijke goederen in de treinen, op poten gezet. De Nederlandse spoorwegen hebben dit ook gedaan.

Dit vervoer gebeurt steeds met de door het RID voorgeschreven informatie. Dit betekent dat de vrachtbrieven, per wagon, met alle details, aanwezig zijn in de trein. Op de wagens worden gevaarsetiketten aangebracht, alsook oranje panelen met de code en de gevarengraad van de goederen. Dit zijn de inlichtingen die de interventiediensten nodig hebben. Bovendien werden er formele richtlijnen gegeven om de treinen op te houden in de grensstations, indien de samenstelling van de treinen niet in het informaticasysteem van Infrabel werd ingevoerd.

Ten slotte heeft de NMBS-groep geen kennis van bijzondere problemen die zouden gerezen zijn in verband met de elektronische uitwisseling van gegevens over die transporten tussen België en Nederland, op dit ogenblik.

système de suivi informatisé en temps réel. La SNCB et la société de chemins de fer néerlandaise utilisent toutefois ce système sur une base volontaire pour le transport de marchandises dangereuses.

Outre le RID, des directives existent également pour arrêter les trains dans les gares frontalières lorsque la composition des trains ne figure pas dans le système informatique d'Infrabel. La SNCB n'est pas au courant de problèmes qui se poseraient aux frontières sur le plan de l'échange électronique de données.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat dat laatste betreft, dat lijkt toch tegengesproken te worden door enkele kleinschalige incidentjes die er zouden zijn geweest aan de grensovergang. Ik wil die niet opblazen. Ik meen dat het goed is dat wij de problematiek minstens eens signaleren en dat men alert blijft voor de veiligheidseisen van gevaarlijke transporten. Dank u.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne souhaite pas exagérer le problème mais de petits incidents se seraient tout de même produits dans des gares frontalières. Il convient donc de rester vigilant en ce qui concerne les conditions de sécurité des transports dangereux.

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik zal het mijn collega meedelen.

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Je ferai part de vos préoccupations au ministre de la Mobilité.

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

De **voorzitter:** Vraag nr. 9429 van de heer Arens wordt uitgesteld.

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inzet van koffierugzakken op de trein" (nr. 9444)

04 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'utilisation de sacs à dos pour la distribution de café dans les trains" (n° 9444)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er zullen wellicht interessantere vragen op u zijn afgekomen, maar ik kon mij er niet van weerhouden deze vraag te stellen.

Ik heb gelezen dat er in Nederland een proefproject opgestart is om opnieuw koffie te schenken in de trein. Ik heb vandaag aan den lijve ervaren, na een vrij zwaar weekend en de trein nemende, dat het misschien wel een welkome versnapering zou zijn om op de trein van een koffie te kunnen genieten.

04.01 Guido De Padt (VLD): Aux Pays-Bas, un projet pilote de distribution de café dans les trains a été lancé. Dans quelle mesure la SNCB envisage-t-elle de prendre une initiative similaire sur certaines lignes, le cas échéant en collaboration avec le secteur privé? Aux Pays-Bas, l'on utilise des sacs à dos pour la distribution du café et il s'agit d'un service

Mijnheer de staatssecretaris, ik had daarover graag uw standpunt en dat van de NMBS gekend om na te gaan in welke mate opnieuw zou kunnen worden overwogen om, zoals het vroeger reeds het geval was, op bepaalde trajecten van de NMBS koffie te schenken.

In Nederland wil men dat doen door middel van een koffierugzak. Ik zou wel eens graag willen zien hoe dat precies werkt. Wellicht zal dat een soort rugzak zijn waaruit men koffie kan tappen. Uiteraard moet men dan ook betalen voor die koffie, want gratis zal het wel niet zijn.

Dat is de reden waarom ik dacht dat het goed was om even te peilen of er in België inzichten zouden kunnen zijn om deze service voor de reiziger te overwegen.

Men kan ook eens nagaan of er in het licht van de tevredenheidsenquêtes van de NMBS aan de reizigers reeds gevraagd werd naar de wenselijkheid om opnieuw koffie te schenken in de trein.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid om de haalbaarheid van die koffierugzakken te onderzoeken op bepaalde trajecten van de Belgische spoorwegen, eventueel in samenwerking met de privé-sector.

De **voorzitter**: Ik vraag mij af hoe men dat in het Frans zal noemen, maar dat is vandaag niet het probleem.

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, men kan misschien ook pleiten voor persoonlijke koffierugzakken zodat degenen die dreigen in slaap te vallen in de trein zichzelf kunnen bedienen.

De catering waarin werd voorzien op sommige IC-treinen in 2004, is afgeschaft omdat die verlieslatend was voor de NMBS. Bovendien heeft de NMBS een enquête gehouden bij de klanten, waaruit bleek dat de mensen in elk geval meer aandacht wensen besteed te zien aan capaciteit en dergelijke, dan aan effectieve aspecten van comfort.

Het is trouwens ook zo, zo bleek, dat als de klant toch de kans krijgt om iets te eten of te drinken in de trein, hij dat liever uit een automaat haalt dan dat het door ambulante al dan niet koffierugzakdragende personeelsleden wordt aangeboden. Dat is de reden waarom de NMBS op dit ogenblik niet meteen een dergelijke studie zal uitvoeren, op basis van de enquête die zij hield.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben er zelf ook niet uit. Blijkbaar zijn de Nederlanders meer verlekkerd op koffie dan de Belgen. Ik vond het echter zelf geen onaantrekkelijke gedachte om deze service aan te bieden in de trein. Misschien is het toch het overwegen waard om na te gaan of er eventueel privé-partners bereid zijn om daarop mogelijkerwijze in te spelen of een klein proefproject op te zetten aan de hand waarvan eventuele belangstelling zou kunnen gemeten worden.

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

payant. A-t-on déjà cherché à savoir, dans le cadre des enquêtes de satisfaction, si le voyageur belge est demandeur d'un tel service? Procédera-t-on à une enquête de faisabilité?

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Le service de catering proposé sur certains trains IC en 2004 a été abandonné car il était déficitaire pour la SNCB. Il ressort d'ailleurs d'une enquête que les clients attachent plus d'importance à la capacité des trains et autres aspects du même ordre. Si la possibilité d'acheter à boire ou à manger dans le train devait néanmoins être offerte, les clients préféreraient un système de distributeurs automatiques. La SNCB n'envisage dès lors pas de mener dans l'immédiat une nouvelle étude à ce sujet.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): Je ne sais pas non plus quelle est la meilleure solution. Ne conviendrait-il tout de même pas de vérifier si des partenaires privés ne souhaitent pas mener un projet pilote à petite échelle?

05 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan**

de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prijs van de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 9463)

05 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le prix des abonnements scolaires à la SNCB" (n° 9463)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kom terug op een passage uit uw beleidsnota omdat ik recent over de problematiek van de prijssetting van een schoolabonnement werd gecontacteerd. In uw beleidsnota vermeldt u verheugd te zijn te mogen bevestigen dat in 2006 een anomalie in de abonnementsprijzen voor studenten uit de wereld te kunnen helpen. Voor studenten tussen 18 en 26 jaar wilt u komen tot een gelijkschakeling. U spreekt van hetzelfde voordelige tarief dat thans reeds bestaat voor studenten onder de 18 jaar.

Specifieke situaties in de praktijk leren me evenwel iets anders. Het zou wraakroepend zijn, mijnheer de staatssecretaris, mocht u "hetzelfde voordelige tarief, dat thans reeds bestaat voor jongeren onder de 18 jaar" als referentie nemen omdat dit, mijns inziens, verkeerde ijkpunten zijn.

Ik neem even de proef op de som met een heel concrete maar zeker geen uitzonderlijke situatie. Drie kinderen van een gezin hebben elk een schoolabonnement nodig. Ze zijn bereid de trein te nemen. Vergeten we niet dat deze jongeren de doelgroep bij uitstek is om de mentaliteitswijziging pro openbaar vervoer te betrachten. Elk kind heeft een abonnement. Voor een traject van 24 kilometer (Zottegem-Gent) komt dit op 924 euro per jaar (308 x 3). Dit is een aanzienlijke som, zeker in vergelijking met de prijs van bepaalde groepen zoals senioren, woon-werkverkeer met overheidstussenkomst. Volgens mij is dit een verkeerde diversificatie van de tarieven.

Tot voor kort kostte een jaarabonnement 9 maal de prijs van een maandabonnement. Thans is dit 10 maal het bedrag van een maandabonnement. Deze beslissing wordt zo maar doorgevoerd. Voor vele gezinnen heeft dit wel serieuze financiële consequenties. De prijssetting van andere vervoersmaatschappijen voor jaarabonnementen verloopt heel anders. De Lijn rekent 8 x de prijs van een maandabonnement aan voor een Bussy Pass voor 1 jaar.

Mijnheer de staatssecretaris, ik vind het belangrijk ons te laten inspireren door de goede tariefsetting. Andere vervoersmaatschappijen kennen kortingen toe voor een tweede en derde kind. De NMBS laat drie maal de volle pot betalen en geeft geen reducties op basis van de gezinssamenstelling.

Omdat u dit zelf aankaart in uw beleidsnota, wilde ik u op de volgende feiten wijzen. De NMBS verhoogt de kostprijs van maal 9 naar maal 10 en geeft geen kortingen voor het tweede en volgende kind. De NMBS beweert een voordelig tarief te hebben gecreëerd voor de -18-jarigen. Ik heb deze gegevens gecheckt met officiële informatie van de website. Ten opzichte van 2001 steeg de prijs in 2002 met 4%. In 2003 komt er nog eens 2% bij. In 2004 plus 3% en in 2005 kwam er nog eens 15% bij. Een snelle berekening en vergelijking van de prijzen van 2001 met die van 2005 leert ons dat de prijs met 27% is gestegen. 27% in vier jaar tijd voor de categorie jongeren! Dat is meer dan een kwart meer voor een treinabonnement.

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Dans sa note politique, le secrétaire d'État se réjouit de ce que les étudiants âgés de dix-huit à vingt-six ans pourront bénéficier d'un abonnement au même tarif préférentiel que les étudiants de moins de dix-huit ans. Ce tarif est-il réellement préférentiel? En effet, le prix de l'abonnement annuel a été revu à la hausse voici quelque temps. Il équivaut désormais au prix de dix - au lieu de neuf - abonnements mensuels, ce qui a de lourdes conséquences financières pour de nombreux ménages. Le prix de l'abonnement étudiant n'est pas négligeable, surtout si on le compare à celui en vigueur pour les seniors ou pour les travailleurs bénéficiant d'une intervention de l'État. De plus, la SNCB n'octroie pas de réduction pour le deuxième enfant et les enfants suivants du même ménage. J'ai vérifié les prix et j'ai constaté que, depuis 2001, donc en quatre ans, les prix ont augmenté de 27% pour la catégorie des jeunes usagers.

Quelles mesures le secrétaire d'État envisage-t-il de prendre pour faire baisser réellement le prix des abonnements scolaires pour les jeunes de moins de dix-huit ans?

Objectief kan men zeggen dat uw voorstel van een niet-indexering als prijsdaling een goede betrachting is. Het is evenwel een kaakslag voor de vele gezinnen die schoolabonnementen moeten betalen.

Vandaar mijn vraag hoe de uitvoering van de beleidsnota zal gebeuren. Welke maatregelen plant u om de prijs van de schoolabonnementen voor jongeren onder de achttien jaar te laten dalen?

Voorzitter: Jan Mortelmans.

Président: Jan Mortelmans.

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, het verheugt mij in ieder geval dat u mijn bekommernis deelt om een financieel toegankelijk beleid te voeren. Ik zou heel graag hebben dat u dat ook in de toekomst doet.

Dit is een stap-voor-stapbenadering waarbij mijn voorganger diverse stappen heeft ondernomen om de kostprijs van het openbaar vervoer voor oudere studenten stelselmatig te verlagen. U hebt daarnaar verwezen. Niet alleen is de prijs van de schooltreinkaarten voor studenten tussen 18 en 26 jaar sterk verlaagd, maar werd bovendien - zoals u weet - een bijkomende maatregel genomen. De prijs van de schooltreinkaarten voor jongeren werd deze keer niet aangepast aan de index, zoals in principe telkens op 1 februari gebeurt. Daardoor is er sprake van een reële prijsverlaging.

Dit blijft inderdaad een belangrijke uitgavenpost voor gezinnen met drie kinderen. Zoals ik in mijn beleidsnota heb aangekondigd, onderzoek ik de komende maanden of er nog mogelijkheden en middelen zijn om gezinnen die in de door u geschetste situatie verkeren, te helpen bij het betalen van de treinrekening. Ik was dat sowieso van plan.

Ik hoop dat uw fractie dit beleid meer dan vroeger zal steunen. In het verleden werd immers af en toe kritiek geuit op het beleid van mijn voorgangers. Ik geef u een heel vriendelijke voorzet, meer niet.

05.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voorzetten zijn er wellicht om in de goal te schieten. Ik ben echter geen voetballer.

U zegt dat u dat verder zult doen. We zullen dit inderdaad kritisch volgen.

Wij hebben ons in het verleden nooit verzet tegen extra stimulansen voor jongeren. We hebben zelf de drie-euro Pass als maximumtarief voor een traject voorgesteld. We hebben nog andere initiatieven voor studenten voorgesteld. We hebben gepleit voor flexibiliteit rond het gebruik van de Go Pass.

We hebben ons echter wel verzet - en daarop alludeert u ongetwijfeld - tegen de lineaire gratis-politiek. Wij vinden het immers onrechtvaardig dat men werkt met een categorie van mensen van wie men nooit meer iets kan afpakken, die het als een verworven recht zien, een categorie waarbij geen mentaliteitswijziging wordt gecreëerd en die, objectief gezien, niet altijd dezelfde mobiliteitsbehoefte hebben

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Mon prédécesseur a pris diverses mesures visant à réduire systématiquement le prix des transports en commun pour les étudiants plus âgés. Cette fois encore, la carte de train scolaire pour les jeunes n'a pas été adaptée à l'index le 1^{er} février. Elle n'en reste pas moins un poste de dépenses important pour les ménages et je m'étais déjà proposé d'étudier la manière dont je peux aider les ménages à payer la facture de train. J'espère que votre groupe soutiendra cette politique davantage que par le passé.

05.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mon groupe a bel et bien proposé diverses initiatives en faveur des jeunes. Le ministre fait probablement allusion à notre opposition à la politique linéaire de gratuité qui n'a pas toujours été mise en œuvre avec la même perspicacité.

Le secrétaire d'État persiste à affirmer que la baisse de prix est réelle, mais nous sommes en mesure de prouver que c'est faux. Un élément bien déterminé du prix a peut-être baissé, mais le prix total a augmenté spectaculairement. Je me félicite toutefois que le ministre

als werkenden of studenten. Dat is een eerste element van repliek.

U blijft echter volharden in uw antwoord. U zegt dat er een reële prijsverlaging is. Ik heb een print van de tickets tot 2 september 2006 waaruit blijkt dat de mensen precies 41 euro - 15% - meer hebben betaald ten opzichte van vorig jaar. Beweren dat er nu een reële prijsverlaging is, kan niet. Dat is misschien het geval voor dat onderdeel van de prijssamenstelling, maar de totale prijs ligt spectaculair hoger. Beweren dat men zo tot een reële prijsverlaging komt, is niet correct.

Het is niet waar dat men zo tot een reële prijsverlaging komt. Het is natuurlijk wel waar dat men dan geen indexering heeft toegepast, maar het gaat hier over een serieuze prijsverhoging. Het verheugt mij dat u dit verder zult onderzoeken en probeert te remediëren.

Ik zal de financiële bezorgdheid samen met u blijven delen. Er zijn in het verleden verschillende stappen gezet, maar ik hoop dat men nu ook tot logische stappen zal komen en dat men niet te veel de slogan van uw congres "voor iedereen" zal achternalopen, want dan vrees ik dat wij daarvoor geen middelen hebben en dat wij niet tot een sociale politiek kunnen komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande afschaffing van de dienst Securail in het station van Dendermonde" (nr. 9482)

06 Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression prévue du service Securail à la gare de Termonde" (n° 9482)

06.01 **Greta D'hondt** (CD&V): Voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 28 november blonk de NMBS van trots toen zij aankondigde dat de NMBS-groep de veiligheid op het spoor en in de stations zou versterken. De dienst B-Security zou worden opgesplitst in Securail, dat in de stations het veiligheidsgevoel moet bevorderen, en B-Security, dat zich zou concentreren op het bewaken van de installaties van de NMBS-groep. Globaal gezien zou zowel bij Securail als B-Security het personeelsaantal tegen het tweede semester van 2006 stijgen van 294 naar 369. Tot daar de aankondiging die wij op 28 november mochten vernemen en waarover iedereen zich niet anders kon dan verheugen.

De kater was daarom misschien des te groter wanneer ik werd gecontacteerd door de werknemers van het station Dendermonde waar het blijkbaar de omgekeerde richting uitgaat. Ik verneem dat binnen de NMBS-Dendermonde de security zou worden stopgezet. Dit zou eigenlijk betekenen dat er voor de ongeveer 6.000 reizigers per dag in het station Dendermonde geen veiligheidsdienst meer aanwezig zal zijn in het station, noch in de directe omgeving. Met de term "directe omgeving" druk ik mij trouwens zeer zacht uit. Ik heb het dan immers over de ruime regio Dendermonde, Lokeren tot Sint-Niklaas.

Voor de werknemers zelf, die tot nu toe bij die onderafdeling in het station van Dendermonde waren gestationeerd, wordt het dan ook

reconnaisse que les ménages sont confrontés à un problème et qu'il est disposé à trouver une solution.

06.01 **Greta D'hondt** (CD&V): Fin novembre, la SNCB annonçait fièrement que la sécurité à bord des trains et dans les gares serait renforcée. Le service B-Security serait subdivisé en B-Security, chargé de la surveillance des installations, et en Securail, chargé de veiller à ce que le sentiment de sécurité règne dans les gares. Les deux services devaient pouvoir compter sur 369 membres du personnel pour la mi-2006.

Toutefois, la volonté est aujourd'hui de supprimer le service de sécurité de la gare de Termonde, bien que 6.000 voyageurs par jour utilisent cette gare. Le personnel de sécurité doit être affecté aux grandes gares voisines de Gand, de Bruxelles et d'Anvers.

Comment le ministre justifie-t-il

uitwijken naar Brussel, Gent, Antwerpen... Daarover zijn ons nog geen gegevens gekend. Ondanks protesten, tegenvoorstellen en dergelijke meer van het personeel blijft men erbij dat deze dienst zal worden afgeschaft in het station Dendermonde.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag duidelijkheid willen krijgen over de aankondiging in de persconferentie over de plannen en de verhoging van het personeelsaantal. Hoe valt dit overigens te rijmen met wat er werd aangekondigd voor het station Dendermonde?

Zijn er nog andere stations waar tot nu toe een dienst Security was gevestigd die in het kader van de nieuwe plannen zal worden afgeschaft? Welke zijn dit dan? Misschien zijn de betrokken personeelsleden ook geïnteresseerd? Ik zou vooral willen weten op basis van welke criteria men heeft geoordeeld waar bestaande securitydiensten moeten worden afgeschaft.

Ik dank u voor uw aandacht.

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw D'hondt, op dit ogenblik is het voorbarig om hierop veel commentaar te geven. Er werd immers een reorganisatievoorstel besproken voor de dienst Corporate Security Service. Het is zo dat daarover nu gesprekken plaatsvinden. Er zijn nog geen beslissingen genomen. Dat betekent dat vandaag nog alle opties open zijn. Het is van belang om tijdens het hele proces van reorganisatie van gesprekken daarrond geen publieke verklaringen af te leggen. Het is beter om eerst tot een beslissing te komen alvorens hierover verdere commentaar of verdere communicatie gebeurt.

Het is zo dat de NMBS uiteraard voortdurend bekijkt hoe zij haar diensten het beste inzet. Als dusdanig worden er uiteraard gesprekken gevoerd. Ik kan u echter in elk geval alvast aanduiden dat er nog geen beslissing is genomen om Securail in Dendermonde af te schaffen. Vermits het deel uitmaakt van een volledig voorstel, dat op dit ogenblik voorwerp uitmaakt van besprekingen, onder andere met de sociale partners, is het van belang om eerst de discussie of de beslissingen af te wachten alvorens hierover te communiceren.

06.03 **Greta D'hondt (CD&V)**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, gelukkig – maar ik weet niet of het zo is – is dat een ander bericht dan dat ik op het veld hoor. Ik noteer in alle duidelijkheid dat u zegt dat er op dit ogenblik nog geen beslissingen genomen zijn, ook niet over Securail in Dendermonde. Ik zal dat met plezier meedelen aan de mensen.

Mijnheer de staatssecretaris, het zou mij toch wel verheugen mocht u het volgende kunnen zeggen. U zegt dat men nog volop aan het onderhandelen is. Is er daar een timing? Is dat volgende week? Is dat volgende maand? Wanneer moeten die gesprekken afgerond zijn?

06.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw D'hondt, u weet dat alle beslissingen rond veiligheid en als dusdanig Securail zijn uitgerold in december. Daar is in elk geval begonnen met heel de uitrol. De uitrol neemt sowieso een aantal maanden in beslag.

Ik weet niet in hoeverre de directie effectief een timing heeft gezet.

cette décision? Celle-ci n'est-elle pas en contradiction flagrante avec l'annonce faite fin novembre? Le service de sécurité sera-t-il supprimé dans d'autres gares? Selon quels critères de telles décisions sont-elles prises?

06.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Une proposition de réorganisation est actuellement discutée pour le service Corporate Security Service. Aucune décision n'a été prise à ce jour. Aucune déclaration publique ne sera faite pendant les négociations.

La SNCB examine constamment comment employer au mieux son personnel et ses services. Aucune décision n'a été prise à ce jour pour Termonde. La discussion à ce sujet fait partie d'une proposition complète qui est sur la table.

06.03 **Greta D'hondt (CD&V)**: Je me réjouis de ce que le sort de Termonde ne soit pas encore réglé. Quel est le calendrier des négociations?

06.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Toutes les questions de sécurité arrivent sur la table des négociations dans le courant du mois de décembre. L'ensemble de l'élaboration du dossier de sécurité demandera certainement plusieurs

Die timing hangt evenzeer af van alle betrokken partijen in die besprekingen, en dat is maar goed ook. Ik ga ervan uit dat die besprekingen zullen afgerond zijn in de eerstvolgende weken. Ik ben echter niet op de hoogte van een exacte datum in dat verband vermits verschillende partijen bij die gesprekken betrokken zijn.

06.05 Greta D'hondt (CD&V): Ik zal mij veroorloven, mijnheer de staatssecretaris, daar eind januari toch nog eens op terug te komen mocht er op dat ogenblik nog geen duidelijkheid zijn. Ik versta natuurlijk dat u zegt: wij zijn nog aan het onderhandelen maar voor mij is het heel belangrijk te weten op grond van welke criteria men gaat oordelen wat waar komt? Maar ik vermoed dat u mij daar vandaag ook nog geen antwoord op zult geven?

Kortom, ik zal mij veroorloven, voorzitter, daar in de loop van januari in deze commissie nog eens op terug te komen omdat ik het wel belangrijk vindt – niet alleen maar, ik zou zeggen, in de eerste plaats – voor de veiligheid in het station van Dendermonde en in de brede regio. Maar daarnaast gaat het natuurlijk ook om de werkplaats van een niet onbelangrijk aantal mensen. Ik kom daar in januari dus zeker op terug.

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

07 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verhogen van de posttarieven" (nr. 9495)

07 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'augmentation des tarifs postaux" (n° 9495)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik wil de voorzitter nog even meegeven dat het goed zou zijn mocht de staatssecretaris een algemene toelichting geven bij de criteria van de hervorming van Securail. Ik hoor exact dezelfde berichten uit het depot van Kortrijk: het personeel is superongerust en wordt opnieuw geconfronteerd met een non-communicatie. Het ziet schema's van personeelsverschuivingen waarbij een deel van het personeel in Gent moet gaan werken. We hebben met die mensen al verschillende keren rond de tafel gezeten. Het scenario is analoog aan wat – zoals ik van collega D'hondt hoor – in Dendermonde gebeurt.

Ik wil u dus vragen, mijnheer de staatssecretaris, om u er niet zomaar vanaf te maken met te zeggen dat het nog in volle onderhandeling is. De ongerustheid aan de basis is zeer groot. In het kader van de transparantie – die u ook verdedigt in uw beleidsnota – zou het dus heel goed zijn dat wij in een van de komende commissievergaderingen zouden worden gebriefd over de manier van hervorming van Securail, de criteria volgens dewelke dat zal gebeuren en vooral over de opportuniteit om de mensen van de veiligheidsproblematieken – de botsingen en incidenten met reizigers en bestuurders – weg te trekken van het terrein en zo de interventietijd omhoog te halen.

Dan kom ik tot mijn vraag betreffende het verhogen van de posttarieven. Recent werd meegedeeld dat vanaf 1 januari 2006 voor de priorzegel 52 eurocent moet worden neergeteld. Voor een non-priorzegel zal dat 46 cent zijn, ten opzichte van 44 eurocent nu. Ook

mois. Je ne connais pas le calendrier exact mais je m'attends à ce que les discussions soient menées et clôturées dans les semaines à venir.

06.05 Greta D'hondt (CD&V): Je reviendrais sur ce dossier en janvier. Il s'agit, en effet, de la sécurité dans une gare très fréquentée et du lieu de travail d'un grand nombre de personnes. J'aimerais savoir sur la base de quels critères généraux on mesure l'utilité d'un service de sécurité.

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Je voudrais tout de même exhorter le secrétaire d'Etat à nous éclairer davantage sur la réforme de Securail. En effet, le personnel en poste à Courtrai vit dans la même inquiétude que le personnel de Termonde. De plus, en n'affectant plus de personnel de sécurité aux petites gares, on augmente les temps d'intervention.

J'en viens à présent au véritable objet de ma question. A partir du 1^{er} janvier 2006, le timbre prior pour les envois en Belgique coûtera 52 eurocents, un timbre ordinaire 46 eurocents. Les tarifs des envois internationaux augmenteront-ils également?

L'augmentation des tarifs serait motivée par le fait que l'on pourra dès lors investir davantage dans une amélioration du service. Que faut-il entendre par cela? Ces investissements porteront-ils également sur des mesures visant

enkele andere producten stijgen in prijs, maar over de tarieven voor internationale zendingen werd nog maar weinig gecommuniceerd. De vraag is dus of die ongewijzigd blijven.

Wat me fascineerde in uw toelichting bij de tariefstijgingen was enerzijds dat er weinig over het internationale wordt gesproken en anderzijds dat u zegt dat het ons zal toelaten om te investeren in een betere dienstverlening. We weten allemaal hoe de dienstverlening binnen De Post onder druk komt te staan, zeker wat betreft het aspect nabijheidsdiensten van de dienstverlening. U zegt echter dat er door de prijsverhoging bijkomende kredieten zullen zijn om in dienstverlening te investeren. Het zou dus goed zijn om daaromtrent wat meer informatie te verschaffen. Zo weten ook de grootste partners van De Post, de bedrijven, hoe de tariefherstructurering exact zal verlopen. Vandaar mijn vragen.

Wat bedoelt u concreet met "verbeterde dienstverlening", wat kunnen we verwachten? Als we de prijsverhogingen van het versturen van een brief vergelijken met de andere landen zien we een verschil met bijvoorbeeld Nederland en Groot-Brittannië. Hoe kan u dat verschil in tarifiering verantwoorden? In een steeds meer geliberaliseerde postmarkt is het immers goed om die benchmark even te bekijken en de vergelijking te maken met andere landen. Het is goed om na te kijken wat er zal gebeuren met de internationale briefwisseling als de huidige tarieven worden gehandhaafd.

Wat is de verwachte meeropbrengst? U zegt dat die meeropbrengst naar de dienstverlening zal gaan, dus we moeten toch weten over welke bedragen we spreken.

Ten slotte: hoe zullen de zakelijke tarieven worden aangepast? Over het internationale en het zakelijke werd opvallend weinig, of zelfs niet, gecommuniceerd. Misschien zijn daarin echter geen ingrepen in het vooruitzicht gesteld, vandaar mijn vraag. Graag kreeg ik dus wat meer inzicht in de nieuwe kostenstructuur en de gevolgen daarvan voor de dienstverlening.

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: ... (*micro niet ingeschakeld*)

De inflatie over deze periode van ruim één jaar bedroeg toen ongeveer 2,8%. Toegepast op het toenmalige tarief van 0,49 euro betekende deze aanpassing toen een verhoging van 1 eurocent, dus naar 0,5 euro. Hoewel de aanpassing aan de inflatie betrekking had op de periode november 2002 tot december 2003 werd de tariefverhoging pas in mei 2004 doorgevoerd. De periode van inflatie tussen december 2003 en mei 2004 werd toen dus niet aangerekend, dit om de klanten de tijd te geven zich voor te bereiden en ook om de communicatie over de prijsverhoging op een goede manier te doen.

Wat nu gebeurt, is eigenlijk precies hetzelfde. Er is gekeken naar de inflatie in de periode januari 2004 tot december 2005. Voor de laatste maand gaat het uiteraard over de verwachte inflatie. Die bedraagt over deze tweejarige periode ongeveer 4%. Dat is precies de prijsverhoging die nu wordt doorgevoerd. Voor prior vertegenwoordigt de prijsstijging 4%, voor non-prior van 0,44 naar 0,46 euro. Dat betekent ook een verhoging van 4%. Ik denk dat de verhoging van de posttarieven dezelfde zijn als de prijsstijgingen voor het brood, de krant en alle andere aspecten die in de gezondheidsindex zijn

à améliorer la proximité des bureaux de poste?

Le secrétaire d'Etat peut-il justifier les écarts entre les tarifs appliqués en Belgique et ceux que pratiquent des pays voisins comme les Pays-Bas et la Grande-Bretagne? A combien estime-t-on les recettes supplémentaires générées par cette augmentation des tarifs? Qu'en sera-t-il des tarifs pour les entreprises?

07.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'inflation entre janvier 2004 et décembre 2005 s'élève approximativement à 4%. C'est pourquoi La Poste augmentera également ses tarifs de 4%. L'augmentation des tarifs postaux est identique à celle de toutes les autres composantes de l'indice santé.

La rapidité de distribution du courrier national a été sensiblement améliorée depuis la dernière adaptation des tarifs. Au cours du troisième trimestre de 2005, un résultat de 94% a été enregistré pour le courrier prior, alors qu'il ne s'élevait qu'à 88% l'année précédente. Étant donné que nous avons enregistré notre

opgenomen. Daarin is er geen enkel verschil.

Ik merk ondertussen wel op dat er duidelijk een kwaliteitsverbetering is op het vlak van de snelheid van aflevering van de binnenlandse brieven sinds de vorige tariefaanpassing. In het derde kwartaal van 2005 werd voor prior, 1 dag plus 1, een resultaat van 94% neergezet. In het derde kwartaal van 2004 was dat nog 88%.

Goed, ik denk dat u daar zeer blij om bent.

Ook voor het hele lopende jaar behaalde De Post haar beste kwaliteitsresultaat ooit inzake de verwerking van de briefwisseling. In vergelijking met 2004 gaat de priorbriefwisseling er met 4,5% op vooruit en de non-priorbriefwisseling met 3%. Daarom zal vanaf volgend jaar de lat een beetje hoger worden gelegd. Vanaf 1 januari 2006 legt De Post zich de ambitie op van 95%, wat dus conform het beheerscontract is.

Wat betreft uw andere vragen met betrekking tot aangetekende zendingen en pakjes kilopost: de tariefaanpassing daar houdt zowel verband met een aanpassing aan de inflatie van 4% als met de verbetering van de kwaliteit.

Enkele maanden geleden werd de toepassing webtracker ingevoerd. De klanten kunnen nu dus hun aangetekende zendingen, hun beveiligde brieven en hun pakjes ook zelf via internet volgen. Deze zendingen hebben een soort streepjescode waarmee elke stap in de behandeling door De Post wordt geregistreerd. On-line is dan meteen duidelijk of de zending werd geleverd, op het postkantoor moet worden afgehaald, naar de afzender werd teruggestuurd enzovoort. Met deze zuiver informatieve vermeldingen weet de klant dus precies wanneer de geadresseerde zijn zending heeft ontvangen of wanneer de zending naar hem werd teruggestuurd.

Bovendien is het zo dat de pakjes kilopost een leveringsperiode hebben van twee werkdagen na afgifte in plaats van vier werkdagen na afgifte, wat dus een duidelijke vermindering is en eigenlijk een halvering van die afgifteperiode.

Wat de tweede vraag betreft, namelijk hoeveel de prijs bedraagt om een gewone brief te versturen in andere landen zoals Nederland en Groot-Brittannië, heeft De Post mij volgende kosten meegedeeld: voor het Verenigd Koninkrijk is een prior 46 eurocent en non-prior 32 eurocent, voor Nederland is een prior 78 eurocent en non-prior bestaat daar niet. Op dat laatste heb ik dus geen antwoord omdat het verschil er als zodanig niet bestaat.

Voor de volledigheid geef ik ook de tarieven in enkele andere landen mee: Frankrijk prior 82 eurocent, non-prior 64 eurocent, Duitsland prior 1 euro, non-prior bestaat daar ook niet en in Zwitserland prior 65 eurocent en 55 eurocent voor de non-prior. Het Europees gemiddelde voor prior – zegt De Post mij – is 72 eurocent. Het Europees gemiddelde non-prior is 57 eurocent.

Wat de verschillen betreffen, die hebben te maken met geografie, levensstandaard, economische factoren, sociaal-historische evolutie, de mate van efficiëntie van de postale operator enzovoort.

meilleur résultat en 2005 – une progression de 4,5% pour le prior et de 3% pour le non-prior – notre objectif consiste à réaliser un résultat de 95% en 2006.

Lors de l'adaptation des prix pour les colis et Kilopost, non seulement l'inflation, mais aussi l'amélioration du service ont été prises en compte. Je pense notamment à "webtracker" qui permet au consommateur de suivre lui-même le trajet de son colis, ainsi qu'à la réduction des délais de livraison pour Kilopost de quatre à deux jours ouvrables.

Au Royaume-Uni, un timbre prioritaire coûte 46 eurocents, un timbre non prioritaire, 32 eurocents. Les Pays-Bas ne connaissent que l'envoi prioritaire qui coûte 78 eurocents. Le prix européen moyen pour un envoi prioritaire s'élève à 72 cents, celui d'un envoi non prioritaire, à 57 cents. Le prix moyen d'un envoi international prioritaire s'élève à 1,18 euros contre 70 cents en Belgique. Les tarifs belges ne sont donc pas excessifs.

Le volume du courrier diminue et cette diminution entraîne une baisse de revenus pour La Poste, qui peut, dès lors, être compensée par l'augmentation des tarifs.

Les tarifs professionnels sont également adaptés à l'inflation et à l'amélioration de la qualité.

Ik denk dat u het met mij eens bent dat de prijs als dusdanig in België niet overdreven is, als men de vergelijking maakt met het Europese gemiddelde.

Ik kom tot uw derde vraag: hoe komt België uit de vergelijking met dezelfde landen op het vlak van internationale briefwisseling? Het Belgische internationale priortarief is 70 eurocent. Het Europese gemiddelde bedraagt 1,18 euro. In het Verenigd Koninkrijk bedraagt het tarief 1,15 euro en in Nederland 1,38 euro.

Wat betreft uw vierde vraag over de verwachte meeropbrengst op jaarbasis: de daling van het postaal volume is dezelfde als de daling van de opbrengsten. Een tariefstijging zal dus minder inkomsten voorkomen.

Ik kom tot uw vijfde vraag. Wat de zakelijke tarieven betreft, meen ik dat de tariefaanpassingen volledig in de lijn liggen van de zaken die ik heb opgesomd: de inflatie en de kwaliteitsverbetering. Dit geldt evenzeer voor de zakelijke of de onderhandelde tarieven.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw zeer gedetailleerd uitgewerkt antwoord. Uit uw antwoord onthoud ik vooral dat de verbeterde dienstverlening, waarop u alludeert, als verantwoording, vooral te maken heeft met de leveringstermijnen en dat er nog niet echt besloten werd dat geld te investeren in kantoren of nabijheid. Het gaat dus essentieel over leveringstermijnen.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): L'amélioration du service semble surtout porter sur les délais de distribution. On n'investit pas pour améliorer la situation en ce qui concerne la proximité des bureaux de poste, ce qui est également une sorte de service à la clientèle.

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ook de webtracker, waarmee men de route van een aangetekende of beveiligde brief volledig kan volgen, lijkt mij een heel belangrijke realisatie.

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Le webtracker constitue également une réalisation importante en ce qui concerne le service à la clientèle.

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

08 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 "le projet de gare ferroviaire à l'aéroport de Charleroi" (n° 9389)

08 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het plan om in een treinstation te voorzien op de luchthaven van Charleroi" (nr. 9389)

08.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, lors de sa réunion du 8 décembre dernier, le Comité de concertation a décidé d'affecter notamment 142 millions d'euros au projet de liaison ferroviaire et de l'aménagement d'une gare à l'aéroport de Charleroi.

J'aurais voulu connaître l'état d'avancement actuel de ce projet au sein des services et bureaux d'études de la SNCB. Ce n'est pas un nouveau projet à proprement parler, car on en discute depuis quelques années. Quelles études préparatoires ont-elles déjà été réalisées? Quelle est l'étendue en termes d'implantation géographique?

08.01 Olivier Chastel (MR): Hoe zit het met de plannen voor de bouw van een station op de luchthaven van Charleroi, en de aanleg van een spoorverbinding met dat station, waarvoor het Overlegcomité zopas 142 miljoen heeft uitgetrokken? Werden termijnen voor de realisatie ervan vooropgesteld?

Op welke manier zal dat station met Brussel worden verbonden:

La SNCB a-t-elle déjà programmé le phasage des opérations? A-t-elle déjà prévu les délais d'études et de réalisation?

En outre, j'aurais voulu obtenir quelques éclaircissements relatifs à divers aspects techniques.

A la SNCB, les derniers schémas d'implantation de cette nouvelle gare, pour ceux qui connaissent géographiquement la région, visaient le nord de l'autoroute de Wallonie, la E42.

Mes questions concernent la manière envisagée de relier cette gare, d'une part, à Charleroi, d'autre part, à Bruxelles. En effet, deux possibilités s'offrent à la SNCB: soit via la ligne 124 Charleroi-Bruxelles, passant par Luttre, soit via la ligne 140 Charleroi-Ottignies-Bruxelles.

Une question complémentaire vise aussi un sujet sensible auprès de votre prédécesseur: la SNCB prévoit-elle, en l'occurrence, un certain nombre de places de parking à proximité de cette gare?

A-t-on réfléchi au mode de liaison efficace entre cette gare et l'aéroport de Charleroi? Selon le dernier positionnement connu de cette gare, une distance de 1.300 mètres séparerait la gare SNCB et l'aérogare de l'aéroport.

Enfin, ce projet de nouvelle gare se dessine-t-il dans le cadre du développement futur d'une nouvelle dorsale wallonne, ferrée au nord de l'autoroute de Wallonie?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, monsieur Chastel, Infrabel et sa filiale TUC Rail ont réalisé les pré-études de définition du projet. L'étape suivante serait le lancement des dossiers de procédure pour la modification du plan de secteur et pour les permis.

Le concept retenu lors du Comité de concertation comprend deux nouvelles courbes de raccordement à la ligne 140 Ottignies-Charleroi, l'une en direction de Charleroi et l'autre en direction d'Ottignies, vers Libramont, et un tronçon de ligne de 7 kilomètres jusqu'à un point d'arrêt situé le long de l'autoroute E42, à hauteur de l'aéroport.

En ce qui concerne votre question sur les parkings, veuillez m'excuser mais je ne dispose d'aucune information. J'essaierai de vous répondre le plus rapidement possible.

En tout cas, nous avons deux nouvelles courbes dans notre planning, en ce compris le tronçon de ligne que je vous ai défini.

08.03 Olivier Chastel (MR): J'ai reçu peu de réponses techniques sur l'évolution du dossier et aucune quant au timing. Ni la SNCB, ni

via de lijn 142, langs Luttre, of via de lijn 140, langs Ottignies? Zullen in de nabijheid parkeerplaatsen worden aangelegd? Heeft men nagedacht over de verbinding tussen dat station en de luchthaven van Charleroi?

Kadert dat project in de toekomstige ontwikkeling van een nieuwe Waalse spoorwegas ten noorden van de "autoroute de Wallonie"?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Infrabel en TUC Rail hebben de voorstudies voor de afbakening van het project verricht. De volgende stap zou het opstarten van de procedure voor de wijziging van het gewestplan en voor de vergunningen behelzen.

Het goedgekeurde concept omvat twee nieuwe verbindingsbochten met de lijn 140 Ottignies-Charleroi, de ene in de richting van Charleroi en de andere in de richting van Ottignies, naar Libramont, en een baanvak van 7 kilometer tot een stopplaats langs de E42-autoweg, ter hoogte van de luchthaven.

Ik heb geen informatie over de parkings.

Er zitten twee nieuwe bochten in onze planning, met inbegrip van het baanvak dat ik daarnet beschreven heb.

08.03 Olivier Chastel (MR): Ik heb maar weinig technische

Infrabel ne savent communiquer d'échéances concernant l'avant-projet, la réalisation de celui-ci, les demandes administratives de modification du plan de secteur et la réalisation des tronçons et de la gare.

antwoorden gekregen over de voortgang van het dossier en het tijdpad. Kennelijk zijn noch de NMBS, noch Infrabel in staat termijnen mee te delen met betrekking tot het voorontwerp, de concretisering ervan, de administratieve aanvragen om wijziging van het gewestplan en de aanleg van de stukken spoorlijn en de bouw van het station.

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Les différents projets vont commencer en 2007. Cette volonté est le fruit d'une décision politique au sein du comité de concertation. Pour ce projet, je n'ai aucune idée de la date d'achèvement des travaux. Il faut compter quelques années.

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het Overlegcomité heeft beslist dat de onderscheiden projecten in 2007 van start zullen gaan, maar ik heb er geen idee van wanneer alles gereed zal zijn.

08.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.39 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.39 uur.