

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

du

LUNDI 23 AVRIL 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 APRIL 2007

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.30 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.30 heures. La réunion est présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het nieuwe seinhuis dat in Denderleeuw is gepland" (nr. 14293)

01 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la nouvelle cabine de signalisation prévue à Denderleeuw" (n° 14293)

01.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enige tijd geleden, mijn vraag dateert van 21 februari, maakte de NMBS bekend dat de seinhuizen van Zottegem, Geraardsbergen en Aalst binnen afzienbare tijd zullen verdwijnen. Ze zullen worden vervangen door een groot en modern seinhuis in Denderleeuw. Hoewel de aanbesteding en de bouw van het seinhuis nog moeten beginnen, is men ervan overtuigd dat dit tot een verbetering van het treinverkeer zal leiden. Het grote voordeel van deze maatregel is natuurlijk dat het samenbrengen van de seinhuizen zorgt voor een overzichtelijker geheel voor de mensen in de seinhuizen. Volgens de woordvoerder van de NMBS zal dit positieve gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor, maar ook voor de stiptheid van de treinen zelf.

Hoewel wij de stiptheid van treinen toejuichen, hebben wij ook enkele bedenkingen bij de nieuwe maatregel. Eind vorig jaar zorgde een brand in een seinhuis in de buurt van het station Brussel-Zuid voor ongeziene vertragingen. Tot op de dag van vandaag is het treinverkeer hierdoor overigens nog in de war. Wanneer men weet dat bijna alle treinen richting Oost- en West-Vlaanderen het station van Denderleeuw moeten passeren, ontstaat de angst dat een gelijkaardige brand in het nieuwe seinhuis zou plaatsvinden. Dat zou betekenen dat alle treinen uit Oost- en West-Vlaanderen verstoord zouden raken. Door het samenbrengen van de lokale seinhuizen zouden in dat geval ook de treinen van Aalst, Zottegem en Geraardsbergen worden verstoord.

Mijnheer de staatssecretaris, wordt door de NMBS in een back-upplan voorzien om te voorkomen dat in het geval van panne of brand, het hele netwerk van en naar Oost- en West-Vlaanderen zou platliggen? Kunt u daarover wat meer informatie geven?

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De heer De Padt heeft gelijk, in die zin dat de huidige seinhuizen in Aalst, Zottegem en Geraardsbergen zullen worden geconcentreerd in het nieuwe seinhuis te Denderleeuw. De planning is dat dit tussen 2010 en januari 2012 volledig afgerond zal zijn.

U maakt terecht de opmerking dat door de concentratie van de installaties op één plaats deze kwetsbaarder zouden kunnen zijn voor problemen zoals een grote brand. Infrabel voorziet in het concept van de seinhuizen echter in de nodige maatregelen om de gevolgen van een dergelijke brand te beperken. Voor de seinhuizen is het de bedoeling dat er continu back-ups worden genomen van de seininrichtingsgegevens in elk geconcentreerd seinhuis zodat de voor de werking van het seinhuis noodzakelijke data in geval van brand of ander onheil niet verloren gaan. Ter vervanging van een eventueel beschadigd geconcentreerd

seinhuis zijn er in mobiele noodposten voorzien zodat in geval van een ramp vanuit een mobiele eenheid, een crisispost, het treinverkeer verder kan beheerd worden waardoor de continuïteit verzekerd blijft. Voor problemen met het wegvallen van de elektronische voeding wordt in een noodvoeding voorzien zodat het treinverkeer niet hoeft te lijden onder eventuele stroompannes in de voeding van de seinhuizen.

Mijnheer De Padt, in tegenstelling tot wat in uw vraagstelling vermeld werd, betrof het in Brussel-Zuid geen brand in een seinhuis maar in een tractieonderstation. Dat maakt uiteraard een groot verschil. Dergelijke installaties zijn vermogensinstallaties, hardware, die samen een omvangrijke infrastructuur vergen en waarvoor verplaatsbare alternatieven niet voorhanden zijn. Daartegenover heeft de vooruitgang van de techniek gemaakt dat een seinhuis niet meer is dan een verzameling van computers waar de data die de lokale infrastructuur beschrijven, de software dus, veel belangrijker zijn dan de eigenlijke computers, de hardware. Vandaar het belang van de backups waarnaar ik verwees.

01.03 Guido De Padt (VLD): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Het is inderdaad zo dat ik ten onrechte gewag heb gemaakt van een seinhuis in de buurt van het station Brussel-Zuid. Missen is natuurlijk menselijk. Ik denk echter dat de problematiek ongeveer dezelfde zou zijn als een dergelijk incident zich in een seinhuis zou voordoen.

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

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de capacité de stationnement au parking de la gare de Nivelles" (n° 14439)

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de te geringe capaciteit van de stationsparking van Nijvel" (nr. 14439)

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je me fais l'écho du mécontentement des navetteurs qui fréquentent la gare de Nivelles en raison de l'overbooking du parking. En effet, le nombre de places vendues dépasse celui des places disponibles avec pour conséquence des difficultés de stationnement dans tout le quartier aux alentours de la gare.

Pouvez-vous confirmer le fait que le nombre de places vendues atteint le double des places disponibles?

Je sais qu'il existe des projets en vue d'étendre la capacité du parking.

Ce matin, vous étiez dans le Brabant wallon pour vous rendre compte de tous les travaux de la ligne 124. En attendant le nouveau parking provisoire à Nivelles qui est prévu dans quelques mois, envisagez-vous des formules différentes pour améliorer la vente des abonnements de parking? Une formule de type "pass" par exemple serait-elle envisageable? On pourrait ainsi créer un "pass" de 10 ou 20 jours de parking. Actuellement, les personnes payent pour un abonnement sans avoir la garantie de pouvoir bénéficier d'une place. Cette formule de "pass" aurait l'avantage de ne remplir la carte que lorsque ces personnes accèdent au parking. Cette formule existe d'ailleurs déjà pour d'autres produits de la SNCB.

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, les places de stationnement dans le parking n'étant pas réservées, le nombre d'abonnements vendus est toujours supérieur au nombre de places disponibles. Malheureusement, la SNCB ne peut pas fournir les chiffres exacts.

Toutefois, des extensions de parking sont prévues.

Celles-ci sont étroitement liées à la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle et Nivelles dans le cadre des travaux RER. Dès 2009, et après la construction de la première phase du parking à étages, la clientèle disposera d'environ 200 places supplémentaires. L'ensemble du parking, alors de près de 400 places, sera complètement opérationnel vers 2012. La SNCB Holding n'envisage pas de créer une formule de type "pass" pour les parkings des 37 gares dont elle assure la gestion.

02.03 Valérie De Bue (MR): Pourquoi cette formule n'est-elle pas envisagée?

Qu'en est-il aussi de la gratuité des parkings devant encore être construits? Je rappelle en effet que certains parkings réservés aux navetteurs sont gratuits.

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Le problème sera intégralement réglé quand ce type de parking aura été reconstruit. Cependant, je ne puis vous dire pourquoi une solution spécifique n'a pas été envisagée pour la gare de Nivelles. En tout cas, c'est une règle du holding en application sur tout le territoire belge pour la totalité des 37 gares sous sa gestion.

02.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Il convient néanmoins de rester attentif à ce dossier, car beaucoup de navetteurs sont mécontents. Si nous voulons continuer à favoriser des transferts de la voiture vers le train, ce qui est notre objectif, nous devons être conscients que cette formule crée de nombreux désagréments. Si d'autres solutions pouvaient être conçues à l'avenir, ce serait plus profitable pour la mobilité en général.

02.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, peut-être savez-vous qu'une initiative a été prise en vue de définir la politique idéale à mettre en œuvre pour les gares. Dans ce cadre, une évaluation a déjà été faite. Par ailleurs, il a été convenu que tous les contrats feraient l'objet de discussions avec les villes et communes. En effet, ces dernières ont des préoccupations et des besoins qui leur sont propres. Il a donc été décidé de travailler de concert avec le conseil communal, en l'occurrence, dans ce cas, celui de Nivelles.

En conclusion, le règlement du problème ne dépend pas seulement de la SNCB, mais aussi et plus particulièrement de la commune proprement dite.

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

03 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toegankelijkheid van de postgebouwen" (nr. 14589)

03 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 "l'accessibilité des bâtiments de La Poste" (n° 14589)

03.01 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is voor iedereen duidelijk dat de toegankelijkheid van openbare gebouwen en ook van gebouwen met een publieke functie een enorm belangrijke zaak is in het raam van de integratie van mensen met een handicap en ook van oudere personen.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik deze vraag over de postgebouwen. Ik heb hierover in het verleden reeds vragen gesteld, zowel over stations als over postgebouwen. Over de postgebouwen zei u mij toen dat er een meerjarenplanning was om daaromtrent iets te doen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik stel die vraag hier opnieuw naar aanleiding van de situatie die ik het meest concreet ken, namelijk die in mijn gemeente. Men zegt mij daar dat het goed en wel is dat ik hun dat kom vertellen, maar dat er niets gebeurt. Ik stel vast dat door het aandringen, meer specifiek van de gemeente, aan de toegang de drempel verlaagd werd, afgeschuind werd zodat men met een rolstoel of met een stok of krukken binnen kan.

De tweede hindernis is dan een prachtige, maar loodzware deur, die iemand in een rolstoel gewoon niet open krijgt. Dat geldt ook voor oudere personen. Die deur is echt prachtig, maar loodzwaar. Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik deze vraag. Dat kan toch niet in 2007, in een tijd waar men met automatische bediening, met pompen ook een zware deur kan laten opengaan. Dat moet toch doenbaar zijn.

Mijn vraag is dus hoe het staat met die meerjarenplanning en waar wij op dit ogenblik staan.

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw D'hondt, ten eerste, over Zele specifiek, ik heb begrepen dat ondertussen de bestaande deuropomp geregeld is. Dat is hetgeen De Post mij zegt. De aanpassing aan die bestaande deuropomp werd ondertussen geregeld. Om het probleem definitief op te lossen zal De Post zo vlug mogelijk, zegt men mij, een automatische deuropomp of schuifdeur plaatsen.

Daartoe engageert men zich. Blijkbaar zou de bestaande deuropomp echter geregeld zijn. Ik heb dat natuurlijk niet ter plaatse kunnen verifiëren.

Ik kom dan aan uw algemene vraag. Het is inderdaad zo dat er een screening is gebeurd. Op basis hiervan kan men stellen dat De Post momenteel net iets meer dan 300 kantoren heeft die als niet-toegankelijk worden omschreven. Dat betekent dat het postkantoren zijn waarvan de ingang meer dan één trede bevat. Daarnaast zijn er nog ongeveer 300 andere kantoren die als moeilijk toegankelijk worden beschouwd. Dat betekent dat er één trede van zekere hoogte is.

De verbetering van de toegankelijkheid van de postkantoren is in elk geval opgenomen in het strategisch plan 2006-2011 van De Post. Enerzijds wordt hieraan aandacht besteed in het normale investeringsprogramma met betrekking tot nieuwbouw of structurele verbouwing. In de periode 2005-2006 zijn er op die manier 35 nieuwe of verbouwde kantoren bijgekomen die volledig toegankelijk zijn.

Het strategisch plan van De Post voorziet om tegen 2011 in ongeveer 20 kantoren infrastructuurwerken uit te voeren die onder meer ook de toegankelijkheid moeten garanderen.

Naast het normale investeringsbudget heeft De Post een programma gelanceerd van verbouwings- en aanpassingswerken, specifiek gericht op een betere toegankelijkheid. In dat programma werden 56 projecten als prioritair bestempeld. Voor 22 daarvan werd ondertussen al een haalbaarheidstudie uitgevoerd. In 2007 wordt daarvoor ruim 250.000 euro uitgetrokken.

De maatregelen waarin voorzien is in het vijfjarenplan van De Post voor de evolutie van haar netwerk moet het huidige percentage van 45% niet of moeilijk toegankelijke plaatsen, hetzij ongeveer 600 op de 1.300 kantoren, sterk doen dalen tot 10% in 2011. Men wil van 45% naar 10% evolueren in 2011, dus meer dan drie vierde van de huidige kantoren zal worden aangepast. Eenzelfde aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid van de PostPunten. De algemene voorwaarden van het lastenboek dat verstuurd is naar de kandidaat-partners hernemen letterlijk het betrokken artikel van het beheerscontract tussen de Staat en De Post, zodat op die manier ook structureel wordt gewerkt aan de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers tot de aankoop van postproducten en -diensten.

03.03 Greta D'hondt (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris. Het zou mij verheugen mocht u kunnen zeggen waar wij een overzicht kunnen krijgen van zowel de resultaten van die doorlichting als van de haalbaarheidsstudie van die 22 projecten waarvoor al maatregelen genomen kunnen worden. Ik had gekeken in het verslag van De Post maar ik had dat daar niet gevonden. Het zou goed zijn mocht u de referenties geven vanwaar dat bekeken kan worden.

Het is natuurlijk nog lang tot 2012, maar ik zou zeggen: hoop doet leven. Het zou goed zijn de planning te kennen tot 2012, en eventueel de lijst van de kantoren waarover het gaat, zodat wij misschien al die mensen kunnen zeggen dat zij niet vergeten zijn, maar dat het een kwestie is van nog wat geduld te hebben.

Kortom, ik zou graag hebben, mijnheer de voorzitter, dat de staatssecretaris mij zegt waar wij die gegevens kunnen bekomen, of dat hij ze eventueel aan het commissiesecretariaat bezorgt. Dan zijn zij ter beschikking van iedereen.

Wat de specifieke situatie van Zele betreft, mijnheer de staatssecretaris, zal ik het zo vlug ik weer in Zele ben, en als het postkantoor open is, eens proberen, maar ik moet eerlijk zeggen: op het ogenblik dat ik u de vraag stelde – want anders had ik ze uiteraard niet gesteld – was het niet het geval, en ook sindsdien nog niet. Nog in de Paasweek hebben de senioren van de gemeente mij immers nog gezegd: Greta, komt daar nog iets van, of hoe zit dat?

Ik zal niet betwisten dat men aan die pompen iets gedaan heeft. Ik zal niet zeggen dat men daar niet aan gewerkt heeft en dat die niet wat soepeler lopen, maar daarmee is het probleem ten gronde niet opgelost. Ik betwist zeker niet de gegrondheid van uw antwoord, maar aan het feit van de ontoegankelijkheid voor iemand in een rolstoel heeft dat niets veranderd. Het zou mij dan ook heel erg verheugen dat u zou zeggen – al geeft u er geen timing voor – dat er een automatische deur komt. Ik hoop dat het zeker voor 2012 zal kunnen zijn?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, het zal in ieder geval vroeger dan 2012 zijn. De Post heeft zich immers geëngageerd om de automatische deur zo vlug mogelijk te plaatsen. Ik kan mij

inbeelden dat De Post niet “zo vlug mogelijk” zal zeggen, wanneer zij 2012 bedoelt. Op dat vlak moet mijn antwoord dus enigszins geruststellend zijn.

03.05 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ooit tegen mijn moeder gezegd dat ik zou trouwen. Dat is ook niet gebeurd. Met “spoedig” moet dus heel erg worden opgelet.

Waar kan ik de gegevens vinden? Bestaat er een overzicht van de gegevens?

03.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik zal ze opvragen.

03.07 Greta D'hondt (CD&V): Laat u ze bij het secretariaat toekomen of bezorgt u mij ze zelf?

03.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Tenzij De Post echt redenen zou hebben om het niet te doen, ga ik ervan uit dat de gegevens ook aan het secretariaat kunnen worden medegedeeld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de trage behandeling van de klachten door de Ombudsman bij de NMBS" (nr. 14652)

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 "la lenteur dans le traitement des plaintes par le Médiateur auprès de la SNCB" (n° 14652)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik ben nog een beetje aan het denken over dat trouwen. Je hebt mensen die dat nooit zeggen, maar toch doen. Ik ben gelukkig thuis, mijnheer de staatssecretaris.

Sinds de nieuwe dienstregeling en de brand in het seinhuis van Brussel Zuid hebben heel wat treinen te kampen, of alleszins te kampen gehad, met vertragingen. Volgens officiële cijfers zou sinds de nieuwe dienstregeling slechts 90,6% van de treinen stipt rijden. De vele vertragingen zorgen voor een massa misnoegde treinreizigers die regelmatig een klachtenbrief naar de ombudsman van de NMBS sturen in de hoop iets te veranderen aan hun situatie. Het minste dat deze reizigers verwachten is een antwoord en mogelijk enkele aanpassingen.

Sinds kort heeft de NMBS dan toch beslist om een aantal lijnen aan te passen, iets waar de meeste mensen overigens zeer tevreden over zijn. Desalniettemin blijft een aantal lijnen met problemen kampen en blijven mensen geregeld brieven vol klachten naar de ombudsdienst sturen.

Uit enkele reacties op een eigen enquête, die ik samen met senator Luc Willems heb gevoerd, blijkt dat heel wat mensen misnoegd zijn omdat zij nog steeds geen antwoord hebben gekregen vanwege de ombudsman. Mensen die in december een brief stuurden, wachten nog steeds op enige vorm van respons. Ik kan verstaan dat de ombudsman tijdelijk overspoeld werd met werk, maar het minste is toch de mensen te antwoorden dat de brief goed ontvangen werd.

Vandaar een aantal vragen.

Heeft u weet van enige vertraging bij het beantwoorden van klachten door de ombudsman van de NMBS?

Welke is de normale termijn waarbinnen de ombudsman op de brieven reageert?

In welke maatregelen voorziet u om deze achterstand te laten wegwerken?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, in eerste instantie is het zo dat elke klacht die bij de ombudsman toekomt, binnen de 3 werkdagen een antwoord krijgt, waarbij niet alleen de ontvangst ervan bevestigd wordt maar ook wordt gemeld of de klacht ontvankelijk en gegrond is. Er wordt een dossiernummer toegekend en dergelijke. Elke klant is altijd perfect op de hoogte van elke stap die in het dossier gezet wordt, vermits met dat nummer in feite voor elke herinnering en elke bijkomende vraag die in

het raam van het dossier gesteld wordt, er een brief van de ombudsman komt met de stand van zaken. Dit gebeurt reeds sinds 1993 zonder enige onderbreking, ook in bijzonder drukke periodes.

Wij hebben de cijfers opgevraagd. Het is duidelijk dat de mensen die uw initiatief hebben ingevuld, niet altijd de correcte weergave van de feiten aanvinken. De cijfers zijn wat ze zijn. Misschien moet u toch eens nagaan of nakijken wat de wetenschappelijke waarde is van het initiatief dat u en de heer Willems hebben genomen.

Het is niet de eerste keer dat klanten een klachtenformulier in een station invullen of een mail sturen naar de centrale klachtendienst van de NMBS en denken met de ombudsman van de NMBS in contact te zijn.

Dat gebeurt ook vaak.

Wat de klachtenbehandeling bij de NMBS betreft, de NMBS behandelt de reacties van klanten die rechtstreeks aan haar worden gericht op gelijke voet en streeft er dan ook naar dezelfde maximale antwoordtermijn van 6 weken te respecteren. Helaas is dat op het niveau van de NMBS niet altijd mogelijk. Dat is iets anders dan de ombudsdienst waarnaar u verwijst. Sommige klachten dienen immers uitgebreid onderzocht te worden. Bovendien kent de klachtenbehandeling piekperiodes, zoals bijvoorbeeld het geval was na de invoering van de nieuwe dienstregeling. Deze lokte een reactie uit waardoor de centrale klachtendienst zich genoodzaakt zag voorrang te verlenen aan het geven van feedback aan de betrokken diensten om, waar mogelijk, de treindienst bij te sturen en ze een gepersonaliseerd antwoord aan een klant in vele gevallen schuldig moest blijven. Ook de behandeling van de ombudsdossiers die de dienst ontving liep in die periode vertraging op. Een dergelijke achterstand is evenwel uitzonderlijk.

Ter inlichting: in 2005 werd bijna 75% van de reacties die rechtstreeks aan de centrale klachtendienst werden gericht binnen de 6 weken behandeld, 55% binnen de maand en bijna 25% zelfs binnen een week. In tegenstelling tot wat u suggereert, worden de brieven die toekomen bij de ombudsman wel degelijk binnen de drie dagen beantwoord.

04.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik suggereer natuurlijk niks. Ik geef gewoon weer, mijnheer de staatssecretaris, wat de mensen ons signaleren of suggereren. Wij zijn vertegenwoordigers van het volk, zoals onze naam zegt, om dat naar hier door te schuiven en dan kennis te nemen van het feit dat er blijkbaar niet zoveel aan de hand is.

Aan de wetenschappelijke waarde van welke enquête ook die men op het net zet, kan u twijfelen, mijnheer de staatssecretaris. Het is evenwel een feit dat meer dan 25% van de mensen gereageerd heeft op de formulieren die wij hebben uitgedeeld, wat volgens mij wel een goede parameter is. Maar dat is een ander paar mouwen en een heel andere discussie.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de compensaties bij frequente treinvertragingen" (nr. 14685)

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het advies van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS-groep over de compensaties bij vertragingen" (nr. 14807)

05 Questions jointes 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 "les compensations en cas de retards fréquents des trains" (n° 14685)

- 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'avis du Comité consultatif des usagers auprès du groupe SNCB sur les compensations en cas de retard" (n° 14807)

05.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn samengevoegde vragen betreffen de treinvertragingen.

Het is een vervolg op de vraag die ik u op 12 februari stelde. U gaf toen cijfers over de compensatieaanvragen voor langdurige vertragingen van meer dan twee uur. U hebt toen gezegd dat de compensatieaanvragen voor frequente vertragingen van een kwartier nog niet waren behandeld omdat de eerste referentieperiode van zes maanden pas eind februari afliep.

U zei toen ook dat hierop later kon worden teruggekomen. Ik heb daarom de volgende vragen. Zijn de cijfers over de compensatieaanvragen voor frequente vertragingen intussen bekend? Hoeveel compensatieaanvragen voor frequente vertragingen van meer dan vijftien minuten heeft de NMBS sinds 1 september ontvangen? Aan hoeveel gedupeerden werd een vergoeding betaald, hetzij via waardebonnen of via de elektronische portefeuille voor treinkaarthouders? Wat was het totale bedrag van de compensaties? Zijn er nog meer gedetailleerde cijfers beschikbaar over de aanvragen per lijn of per tijdstip? Indien ja, voor welke lijnen en/of tijdstippen werden de meeste aanvragen ingediend?

Mijn volgende vraag over de manier waarop de aanvragen moeten worden ingediend, kwam al aan bod in de plenaire vergadering. Ik heb in uw beleidsnota gelezen dat u belang hecht aan maatschappelijk verantwoord ondernemen, wat erop neerkomt dat leveranciers van openbare diensten zoals de NMBS meer rekening moeten houden met de opmerkingen van hun klanten als belangrijkste stakeholders van die ondernemingen.

Ik heb een aantal concrete vragen in aanloop naar de eerste evaluatie van de compensatieregeling op basis van de aanbevelingen die het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS daarover heeft geformuleerd in een document 07/05. Gaat u ermee akkoord dat de huidige procedure veel eenvoudiger en klantvriendelijker moet worden? Moet de NMBS streven naar een automatische compensatie bij vertragingen via de elektronische portefeuille van treinkaarthouders zodat de klant niet langer zelf het bewijs moet leveren van die vertragingen? Zal de drempel voor eenmalige vertragingen worden teruggebracht van 120 naar 30 minuten, zoals dat overigens ook in Nederland het geval is?

Zullen alle treingebruikers in aanmerking komen voor een compensatie ongeacht de aard van het vervoersbewijs, dus bijvoorbeeld ook de houders van een Railpass? Zal de hoogte van de compensatie variëren in functie van de frequentie van de vertragingen aangezien de opgelopen schade hoger ligt op dat vlak? Zullen reizigers die hun laatste trein missen door toedoen van de NMBS omwille van bijvoorbeeld een geschrapte trein voor rekening van de NMBS naar hun eindbestemming worden gebracht met een ander vervoermiddel? Ik denk daarbij aan bijvoorbeeld een taxi.

Zal de eerste evaluatie van de huidige compensatieregeling nog tijdens deze legislatuur gebeuren? Indien ja, zult u de aanbevelingen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers meenemen naar deze evaluatie?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, de huidige compensatieregeling – het gaat over uw tweede vraag, meer bepaald het eerste en tweede gedachtestreepje – speelt effectief in op de werkelijke reiservaring van de individuele klant. Zijn vertraging wordt berekend op basis van de volledige treinreis van zijn vertrek- tot bestemmingsstation. Dat impliceert dat de NMBS moeilijk kan nagaan wie precies welke vertraging ondervond. Om die reden wordt de klant gevraagd een compensatieaanvraag in te dienen voor zijn specifieke reis of reizen. Enkel op die manier kan een gepersonaliseerde compensatie toegekend worden. De compensatie voor treinkaarthouders wordt momenteel reeds toegekend via hun zogenaamde elektronische portefeuille.

Het beheerscontract bepaalt dat de huidige compensatieregeling geëvalueerd wordt. Onder meer de verlaging van de drempel van 120 minuten naar bijvoorbeeld 90 minuten dient bestudeerd te worden. U vermeldt een vergelijking met de Nederlandse spoorwegen. Zij hebben een andere norm gehanteerd voor de compensatieregeling, maar het is geven en nemen. Voor sommige zaken gaan zij verder, voor andere dan weer niet. Indien de verschillende systemen met elkaar vergeleken worden, dan moeten wij ze volledig vergelijken. De Nederlandse spoorwegen betalen bijvoorbeeld geen bedragen terug onder 2,20 euro, terwijl de NMBS bij langdurige vertraging steeds de helft van de ritprijs terugbetaalt, bovendien met een minimum compensatiebedrag van 2,5 euro. Op dat vlak is de situatie in België dus ruim beter dan in Nederland.

Bovendien was België het eerste land waar regelmatige vertragingen van een kwartier of meer ook in aanmerking voor compensatie genomen worden. Het Belgische systeem is in elk geval uniek. Het werd ons voorgesteld door de NMBS. Na bespreking hebben wij het ook aanvaard.

Ik kom tot uw vierde vraag: zullen alle treingebruikers in aanmerking komen voor een compensatie,

ongeacht de aard van hun vervoerbewijs? Dat is nu reeds het geval. Iedere klant kan ongeacht zijn type vervoerbewijs aanspraak maken op een compensatie.

Ik kom tot uw vijfde vraag: zal de hoogte van de compensatie variëren naargelang de frequentie van de vertraging? Dat is reeds het geval. Bij frequente vertragingen – minstens 25 vertragingen van 15 minuten of meer in een semester op een zelfde lijn – krijgt de klant effectief 10 procent van alle reizen met vertraging terugbetaald. Als hij meer dan 25 vertragingen ondervond, dan krijgt hij logischerwijze een hoger compensatiebedrag toegekend.

U vroeg – dat was uw voorlaatste vraag – of de reizigers die hun laatste trein missen, bijvoorbeeld door een geschrapte trein, voor rekening van de NMBS naar hun eindbestemming zullen worden gebracht. Ook dat is al het geval.

Wanneer een reiziger, wegens een vertraging van een binnenlandse trein, de aansluiting mist met de laatste trein van de dag, zorgt de NMBS voor alternatief vervoer - taxi - tot het bestemmingsstation of betaalt zij dit vervoer achteraf aan de klant terug. De NMBS verbindt zich daartoe trouwens in haar algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers, begeleide bagage en voor andere prestaties in het binnenlands verkeer, artikel 12 §2. Dat is allemaal niet nieuw. Dat gebeurt al vandaag.

Wat de eerste evaluatie betreft, om beide luiken van de huidige compensatieregeling degelijk te kunnen evalueren, dienden beide eerst uiteraard concreet te worden toegepast. De evaluatie kan dus ten vroegste plaatsvinden na de toekenning van de compensatie voor de frequente verplaatsingen. Wij begrijpen dat de NMBS momenteel de compensatieaanvragen voor de frequente vertragingen, opgelopen in de eerste referentieperiode, aan het verwerken is. Ik ga ervan uit dat zij eerstdaags hierover zal communiceren.

05.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, tenzij ik mij vergis heb ik u niets horen zeggen over het aantal compensatieaanvragen dat sedert 1 september werd ontvangen. De referentieperiode eindigde eind februari. Het is nu april.

05.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik vermoed dat u niet aandachtig was op het moment dat ik het antwoord gaf. Momenteel is de NMBS de gegevens aan het verwerken. Het spreekt voor zich dat men eerst de compensaties uitbetaalt alvorens de evaluatie af te ronden. Ik heb begrepen van de NMBS dat dit in de loop van de eerstvolgende dagen zal gebeuren. Er zal dan een volledig overzicht ter beschikking zijn.

05.05 Guido De Padt (VLD): Wat ik niet goed begrijp, is dat men anderhalve maand nodig heeft om te weten hoeveel aanvragen er zijn binnengekomen. Als er 51.293 zijn dan begrijp ik dat wel...

05.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat is juist maar dat maakt deel uit van de evaluatie. Deze en andere elementen van de evaluatie zullen eerstdaags worden gecommuniceerd en niet alleen naar u, maar ook naar het brede publiek.

05.07 Guido De Padt (VLD): Ik vraag mij af waarom wij hier nog zitten als zij die minimale gegevens niet kunnen meedelen. Moesten er ontelbaar veel zijn, zou ik het begrijpen maar men krijgt die aanvragen binnen en kan zo toch een lijst opstellen. Zijn het er 200, 300 of 500? Ik vraag geen evaluatie, maar gewoon het aantal. U zegt mij dat de NMBS dat nog niet weet.

05.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat wij daarover contact hebben gehad met de diensten van de heer Descheemaeker. Wij hebben begrepen dat eerstdaags de evaluatie volledig zal worden opgesteld en gecommuniceerd.

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

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de opmars van de zelfstandige postbode" (nr. 14698)

06 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la progression du phénomène des facteurs indépendants" (n° 14698)

06.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zowel de vakbonden als de topman bij De Post, Johnny Thijs, zien de opkomst van meer zelfstandige werknemers niet zitten. In het buitenland zou er steeds meer een beroep gedaan worden op zelfstandigen. Ook buitenlandse postbedrijven die op de Belgische markt actief zijn, zouden een beroep doen op zelfstandige medewerkers.

De vakbonden van De Post willen dat tegengaan. Zij vrezen namelijk dat ook De Post niet anders kan dan met zelfstandig personeel te gaan werken, een evolutie waarvan zij tegenstander zijn. In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor het probleem van de schijnzelfstandigen waarvan de sociale regelgeving bijvoorbeeld op het vlak van minimumlonen en vakantie niet wordt nageleefd.

Concreet wordt gepleit voor gelijke spelregels, en meer bepaald voor de afsluiting van een nationale sector-cao met vaste lonen. Bedeling van klanten en pakjes zou volgens de vakbonden niet meer mogen gebeuren door zelfstandigen maar door de reguliere postbode.

Mijnheer de staatssecretaris, in dat raam heb ik de volgende vragen.

Kunt u gegevens verschaffen omtrent de omvang van die evolutie in de postsector? Met hoeveel zelfstandige medewerkers werkt De Post momenteel en voor welke postdiensten? Hoe is de situatie bij buitenlandse operatoren? Welke is de evolutie over de voorbije tien jaar?

Hebt u enig idee van de omvang van de schijnzelfstandigheid? Hoeveel overtredingen van de sociale wetgeving werden reeds vastgesteld? Wordt er tegen dergelijke overtredingen opgetreden, en op welke manier?

Bent u van mening dat er een nationale sector-cao moet komen? Hoe ziet u de concrete invulling van het principe van gelijke spelregels? Betekent dat een gelijkschakeling van de lonen? Mag er in dat raam nog wel gewerkt worden met zelfstandigen?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, momenteel doet De Post geen beroep op zelfstandigen.

De dochtermaatschappijen Taxipost en Deltamedia daarentegen doen dat wel, naargelang de soort van dienstverlening.

In België werkt de dochtermaatschappij van TNT, met name Belgique Diffusion, hoofdzakelijk met zelfstandigen, die per stuk worden betaald.

Het lijkt erop dat ook kleinere operatoren op de markt zelfstandigen inzetten.

In de Europese Unie blijkt uit de studie die PwC in 2006 heeft uitgevoerd in opdracht van de Commissie dat in twee derde van de landen de nieuwkomers een gunstige arbeidskostprijs hebben, namelijk minstens 80% van de kostprijs van de operator. Dat loonverschil is het gunstigst in Noorwegen, 75%, en dan Zweden, Frankrijk, Italië, Griekenland en vooral in België, waar het 68% bedraagt.

De nieuwkomers hebben dus meestal een low cost business model en doen een beroep op zelfstandigen, wier arbeidsomstandigheden dus niet te vergelijken zijn met die van de historische operator. Als we het geval in Duitsland analyseren – daarover zijn er nauwkeurige cijfers beschikbaar –, stellen we vast dat de concurrenten verhoudingsgewijs minder voltijdse werknemers inzetten dan de historische operator. Uit het jaarverslag 2004 van de Duitse regulator blijkt inderdaad dat 99,3% van de werknemers bij Deutsche Post voltijds of deeltijds werken. Bij de concurrenten daarentegen daalt dat percentage tot ongeveer 42%, terwijl de Minijobs 58% van het totaal vertegenwoordigen. In Duitsland is het aandeel Minijobs dus groter in de postsector dan in bijvoorbeeld de schoonmaaksector of de cateringsector die traditioneel reeds heel flexibel zijn.

Bij gelijkblijvende omstandigheden lijkt de evolutie van de postmarkten in de toekomst te wijzen op een toenemende inzet van zelfstandigen en minijobs of hamburgerjobs, zoals ze soms worden genoemd. Het Duitse voorbeeld is daarvan een goede illustratie zoals ik u ook heb willen aantonen. In het jaarverslag 2006 legt de Duitse regulator uit dat de concurrenten van Deutsche Post in de periode 1999 tot 2005 12.000 voltijdse of deeltijdse jobs hebben gecreëerd. De bijkomende tewerkstelling of werkgelegenheid heeft het

jobverlies van 34.000 jobs over dezelfde periode bij de historische operator dus niet kunnen compenseren.

Hetzelfde fenomeen doet zich voor in andere, Europese landen. In Nederland bijvoorbeeld heeft de vakbond CNV onlangs Sandd en Selekt Mail, de twee voornaamste concurrenten van de historische operator TNT, verweten zijn distributiepersoneel te betalen tegen loonvoorwaarden die onder het minimumloon liggen. De uitreikers van de bedrijven zouden bovendien geen enkele pensioenregeling genieten, geen recht op verlof- of ziekte-dagen hebben en slechts per uitgereikte zending of zelfs per adres worden betaald.

Uw tweede vraag peilde naar de omvang van de schijnzelfstandigheid. Dat is in eerste instantie een vraag voor de minister van Economie veeleer dan voor mij. De Post doet geen beroep op zelfstandigen voor haar distributieactiviteiten. Ik heb dus geen informatie over mogelijke inbreuken op de sociale wetgeving door de privéoperators.

Tenslotte, in antwoord op uw derde vraag wijs ik erop dat, teneinde een billijke concurrentie te garanderen en elke vorm van sociale dumping uit te sluiten, aan een collectieve arbeidsovereenkomst zou kunnen worden gedacht. Voornoemde overeenkomst zou elke discriminatie tussen de concurrenten op de markt wegwerken met inbegrip van de historische operator. De maatregel zou wellicht voor een nettoverbetering van de sociale voorwaarden voor de loontrekkenden zorgen. Een dergelijke collectieve regeling zou voor de zelfstandigen echter logischerwijze helemaal niets uithalen.

06.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

07 Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de daling van de kosten voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur" (nr. 14699)

07 Question de Mme Hilde Dierickx au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la baisse des coûts d'entretien de l'infrastructure ferroviaire" (n° 14699)

07.01 Hilde Dierickx (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had graag een beetje nadere uitleg gekregen bij een schriftelijke vraag die ik u gesteld heb over de daling van de onderhoudskosten van de spoorweginfrastructuur. Het gaat meer bepaald over schriftelijke vraag nr. 1078, die ik ingediend heb op 7 september 2006 en waarop ik in maart 2007 een antwoord heb gekregen. Het blijkt namelijk uit uw antwoord dat er een sterke daling is, zowel van het onderhoud van de treinen als voor het spoornet zelf. Op twee jaar tijd, van 2003 tot 2005, daalden de kosten voor het onderhoud van het spoorweginet met 50 miljoen euro, van 325 miljoen euro naar 275 miljoen euro. De kosten voor het onderhoud van de treinen daalden met 20 miljoen euro, van 162 miljoen euro naar 142 miljoen euro. Ook het aantal personeelsleden dat instaat voor het onderhoud daalde van 4.920 in 2003 naar 4.070 in 2005. Dat is een daling van meer dan 18 procent.

Het is ook opvallend dat in 2005, 2006 en 2007 heel wat technische defecten aan de locomotieven, de overwegen en de infrastructuur in het algemeen zijn voorgekomen. Ik ondervind het ook regelmatig en dat is wel zeer jammer voor de treinreizigers. Ook op de treinverbinding Sint-Niklaas-Lokeren-Dendermonde-Brussel doen er zich zeer regelmatig problemen voor ten gevolge van moeilijkheden met de treinstellen. Begin maart bijvoorbeeld, kon de trein Dendermonde-Kortrijk van 07.06 uur, in het volle spitsuur, niet vertrekken vanwege technische problemen met de locomotief.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de reden voor de sterke daling in de onderhoudskosten van de spoorweginfrastructuur? Kan die vermindering in onderhoud niet leiden tot een verminderde veiligheid voor de treinreizigers? Het is toch duidelijk dat er regelmatig defecten zijn aan de treinstellen.

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Dierickx, de daling van deze kosten mag in ieder geval absoluut niet geïnterpreteerd worden alsof de NMBS minder met veiligheid zou bezig zijn. Dat zou bijzonder kort door de bocht zijn, indien u die conclusie zou trekken. Getallen kan men op bijzonder veel manieren interpreteren.

De onderhoudskosten van de spoorweginfrastructuur zijn gedaald. In 2003 was sprake van 325 miljoen

euro, in 2004 van 309 miljoen euro en in 2005 van 275 miljoen. Mijn antwoord op uw schriftelijke vraag, waarnaar u verwees, bevatte ook cijfers uit 2001 en 2002, toen het telkens ging om meer dan 300 miljoen euro. In 2006 gaat het over 285 miljoen euro. Dat is een nieuw cijfer ten opzichte van het antwoord op uw schriftelijke vraag.

De onderhoudskosten schommelen jaarlijks in functie van het uitvoeren van onderhoudswerken die niet jaarlijks moeten gebeuren, zoals het schilderen van bruggen en de revisie van bepaalde elektrische onderdelen. Als men bijvoorbeeld beslist om in een bepaald jaar alle bruggen te schilderen, krijgt men in dat jaar natuurlijk een piek van de kosten, die er in andere jaren niet is. De variatie in kosten moet men dus over een langere periode bekijken, anders maakt men inschattingsfouten.

De uitgaven voor onderhoud bedragen 285 miljoen euro. De daling tussen 2001 en 2006 bedraagt ongeveer 18 miljoen euro. Dat is gemiddeld 1,2% per jaar, gezien over een langere termijn. Hoe komt dat? Dat kan te maken hebben met het gebruik van onderhoudsvriendelijkere materialen, onderdelen voor vernieuwingswerken en modernisering van het netwerk, die aanleiding geeft tot de vermindering van onderhoudsbehoeften. Ik neem aan dat hier en daar ook productiviteitsverhogingen worden nagestreefd. Nogmaals, maak die analysefout dus niet.

Wat het materiaal betreft, de onderhoudskosten van de treinen voor 2006, kuisen niet inbegrepen, bedragen 152 miljoen euro: 52,6 miljoen euro voor de locomotieven, 70,6 miljoen euro voor de motorstellen en 29 miljoen euro voor de rijtuigen. De daling van de onderhoudskosten van de treinen is het resultaat van de dalende onderhoudsbehoeften, doordat de voorbije jaren iets meer nieuwe treinstellen en locomotieven, die minder onderhoud vragen, zijn besteld.

07.03 Hilde Dierickx (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, de daling van het aantal personeelsleden dat instaat voor het onderhoud met meer dan 18% is toch ook opvallend. Dit kan dezelfde reden van onderhoudsvriendelijkheid hebben, maar ik stel er toch vragen bij. Ik vind het een opvallende daling. Cijfers kunnen altijd worden geïnterpreteerd zoals men wil, maar met de verwijzing naar de defecten aan treinstellen en overwegen hoop ik toch dat een evaluatie wordt gemaakt van dit onderhoud en dat daarmee zeker rekening wordt gehouden.

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, de veiligheid en de betrouwbaarheid van het rollend materieel zijn altijd een topprioriteit geweest en dit zal zo blijven. Geen enkele maatregel werd genomen die de veiligheid of betrouwbaarheid van het rollend materieel enigszins zou verminderen, integendeel. Het blijft de permanente hoofdbekommernis om, waar mogelijk, de veiligheid en betrouwbaarheid nog te verhogen.

*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 manque de réaction de la SNCB suite à un incident survenu le 18 janvier 2007" (n° 14705)

08 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het uitblijven van een reactie van de NMBS na een incident op 18 januari 2007" (nr. 14705)

08.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il est assez fréquent que les trains aient du retard sur le réseau belge. Le trafic ferroviaire est également parfois perturbé à la suite d'incidents indépendants de la volonté de la SNCB, tels que la chute d'arbres sur le réseau ou des caténaires touchés. Tout cela engendre évidemment des désagréments pour les passagers.

Un voyageur m'a relaté un incident auquel la SNCB n'a pas vraiment pu faire face. Cela s'est passé le jeudi 18 janvier 2007 en fin d'après-midi. Un train venant de Bruxelles en direction de Charleroi s'est arrêté subitement peu avant la gare de Waterloo. Une tempête soufflait sur le pays et à la suite de fortes rafales de vent, des arbres s'étaient couchés sur la voie et sur certains caténaires. Cette personne, tout comme les nombreux voyageurs présents à cette heure de pointe, a attendu plus de cinq heures avant que la SNCB trouve une solution partielle au problème, d'abord en coupant les arbres tombés sur la voie et, ensuite, en reconduisant les passagers en gare de Bruxelles.

Il est vrai que certaines pistes, comme le transbordement de passagers, avaient été évoquées durant de longues heures mais aucune n'avait été concrétisée, laissant les voyageurs dans le doute et l'attente. Il aura donc fallu cinq heures pour que la SNCB se décide à renvoyer les passagers à leur point de départ!

Comme moi, vous pouvez convenir que c'est assez inadmissible et qu'en toute circonstance, la SNCB doit donner la priorité à ses voyageurs en les informant régulièrement de l'évolution de la situation via les accompagnateurs, en les prenant en charge dès l'apparition de la panne ou de l'incident jusqu'à sa résolution ainsi qu'en les aiguillant. Ce jour-là, il est apparu que la réaction de la SNCB était tout à fait inadaptée.

Au-delà du manque de réaction de la SNCB au moment de l'incident et dans les heures qui ont suivi, il faut également constater l'absence de réponse de la part de l'entreprise aux nombreux courriers des voyageurs, dont celui de mon interlocuteur. Il a en effet envoyé plusieurs courriers fin janvier à la SNCB et aux autorités de tutelle et, à l'exception d'un accusé de réception du ministre, aucune manifestation de la SNCB ne lui est parvenue. Là aussi, ce manque de communication est une aberration.

À cet égard, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais que vous m'éclairiez sur les mesures concrètes à prendre envers ces voyageurs, notamment en matière de dédommagement. Quelles leçons la SNCB a-t-elle tirées de cet incident du 18 janvier? Quelles structures de décision compte-t-elle mettre en œuvre lorsqu'un incident se reproduira à l'avenir? Jugez-vous normale l'attitude de l'entreprise publique en la matière?

Je pense qu'il faut tirer des conclusions constructives des erreurs du passé quant aux réactions futures.

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Chastel, les violentes rafales du 18 janvier 2007 ont gravement perturbé le trafic. Ceci vaut pour l'ensemble des moyens de transport tant en Belgique que dans les pays limitrophes. Un certain nombre d'opérateurs ferroviaires des réseaux voisins ont été amenés à interrompre complètement leurs services de trains. Or, malgré les circonstances difficiles, la SNCB a mis tout en œuvre pour amener ses clients à destination, alors que de nombreux opérateurs ferroviaires des réseaux voisins ont même décidé d'interrompre complètement leurs services de trains.

C'est ainsi qu'en maints endroits, des arbres, des clôtures, des barrières se sont retrouvés sur les voies ferrées entraînant de la sorte des bris de caténaires. Ces dégâts ont entraîné des retards et l'obligation de mettre en place des déviations, d'organiser des services de bus et de tracter des convois avec les locomotives diesel, etc. La SNCB a œuvré sans relâche pour rétablir la situation et garantir le retour à domicile des usagers des chemins de fer.

Fournir une information correcte et au bon moment était, dans une telle situation, extrêmement difficile. Ainsi, l'information n'a-t-elle malheureusement pas circulé partout de manière optimale. C'est exact. La SNCB a présenté ses excuses aux clients qui se sont adressés à elle pour les désagréments encourus.

Bien conscients de l'importance de l'information lors de perturbations du trafic, la SNCB a mis en route le projet "Information Real Time". Un certain nombre de mesures sont déjà mises en application. C'est ainsi qu'une attention toute particulière est réservée à la formation et au coaching du personnel dans ce domaine et que des agents ont été désignés en cas de perturbations du trafic de trains pour se consacrer en priorité à l'information aux voyageurs.

La réalisation d'autres objectifs tels que l'amélioration de l'équipement des gares, l'installation de sonorisation, d'écrans de crises, de systèmes d'annonces de trains, etc., était déjà en cours mais demande naturellement davantage de temps.

08.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Néanmoins, quand vous dites que la SNCB s'est excusée auprès des passagers, je n'en suis pas tout à fait sûr. J'ai en tout cas devant moi une lettre adressée à cette personne, que vous signez en tant que secrétaire d'État aux Entreprises publiques. Dans cette lettre, vous accusez réception, le 28 janvier, du courrier qu'elle vous adresse et vous lui répondez que vous avez demandé aux services concernés de la SNCB de soumettre ce dossier à un examen attentif et que vous ne manquerez pas de la tenir au courant du suivi de ce dossier. Je peux vous dire que cette personne attend toujours.

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, la SNCB va présenter ses excuses à ce client. Ce n'est pas à moi de répondre au nom du groupe SNCB. C'est à la SNCB de le faire.

08.05 Olivier Chastel (MR): Trois mois après, il est effectivement grand temps de présenter ses excuses!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'état général de la gare de Thuin" (n° 14783)

09 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de algemene staat van het station van Thuin" (nr. 14783)

09.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, ma question concerne la gare de Thuin. Monsieur le secrétaire d'État, nous en avons parlé ensemble le 12 mars. Suite à un avis rendu par le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, je vous avais interpellé sur l'état général de la gare de Thuin.

À l'époque, mon constat était le suivant: la gare de Thuin est dans un état déplorable, tout comme son auvent d'ailleurs. Outre cet état général désastreux, j'avais également pointé le problème relatif à la hauteur des quais, qui sont très bas et rendent l'accès aux trains difficile pour les personnes fragilisées. Le 12 mars, lors du débat, vous m'aviez précisé que depuis la fermeture des guichets et du bâtiment en 2005, la SNCB Holding et la ville de Thuin avaient signé une convention dans le cadre de la mise en place d'un EMS (un espace multiservices). La ville de Thuin avait obtenu à cette époque un subside de 150.000 euros de la Région wallonne pour couvrir en partie les travaux de rénovation du bâtiment. Dans votre réponse, vous évoquiez également que la direction Patrimoine avait cédé le bâtiment à la ville.

C'est avec une certaine surprise que j'ai appris depuis, par le bourgmestre de Thuin, qu'il a été convenu le 20 octobre 2005, lors de la signature de la convention, que la SNCB devait faire une proposition de bail emphytéotique à la ville, proposition qui devait se faire dans les six mois. La proposition de la SNCB devait donc arriver sur le bureau du bourgmestre de Thuin fin avril 2006. C'est seulement le 28 février 2007, il y a moins de deux mois, que la ville de Thuin a reçu cette proposition, soit avec un an de retard. Aujourd'hui, les travaux n'ont toujours pas débuté et la gare de Thuin est toujours dans cet état de délabrement.

Quand vous me répondiez le 12 mars que la SNCB Holding allait prendre en charge financièrement le renouvellement des marquises dès que la ville aurait procédé à la rénovation de la gare, cela me semble un peu déplacé dans le contexte d'aujourd'hui, vu les lenteurs administratives dans le chef de la SNCB. En plus, dans la réponse du 12 mars dernier, cette dernière fait preuve d'une certaine mauvaise foi. À cet égard, monsieur le secrétaire d'État, j'aurais voulu que vous me confirmiez quand la SNCB a vraiment remis une proposition de bail emphytéotique à la ville de Thuin. Quelles sont les conditions de ce bail? Lors des premières négociations, la SNCB voulait faire payer à la commune de Thuin un droit d'emphytéose de 500 euros par mois. Cela me semble fort cher pour un bien tombant en ruine. Enfin, je me demande si la SNCB, pour une fois, ne devrait pas montrer l'exemple et réaliser sa part de travaux, avant que la ville de Thuin n'effectue les siens.

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Chastel, mis à part votre opinion à ce sujet, vous avez posé deux questions: une question de confirmation et une question sur les conditions.

Premièrement, le bail emphytéotique a été transmis à l'administration communale de Thuin fin février 2007 et ce document a été soumis au conseil communal en date du 26 mars 2007. Je puis vous le confirmer.

Deuxièmement, en ce qui concerne les conditions, nous avons entendu du groupe SNCB que les principales conditions de ce bail ont été définies, après accord verbal de l'administration communale de Thuin, par le conseil d'administration de la SNCB Holding.

09.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je profite de ma dernière réplique sous cette législature pour dire au secrétaire d'État – je l'avais d'ailleurs déjà dit à son prédécesseur – que, plus que régulièrement, les entreprises publiques se moquent des parlementaires dans leur réponse.

Monsieur le secrétaire d'État, vous n'êtes évidemment que le relais verbal de ce qu'elles veulent bien nous donner comme réponse. Ce n'est donc pas à vous que j'adresse mes accusations, mais bien à l'entreprise publique. Cela vaut pour La Poste mais surtout pour la SNCB, tant elle fait preuve de mauvaise foi. En effet,

quand, dans l'accord, la SNCB devait proposer un document liant la ville de Thuin et le holding SNCB dans les six mois et qu'elle ne le fait qu'après un an et demi – soit avec plus d'un an de retard –, il est déplacé de critiquer, dans une réponse à un parlementaire, la ville en question parce qu'elle n'a rien fait sur ce chantier.

Or, le 12 mars dernier dans votre réponse, la SNCB était particulièrement critique par rapport aux autorités communales de la ville de Thuin, expliquant que la ville de Thuin n'avait pas fait sa part du travail. Quand on sait que la SNCB a envoyé, avec plus d'un an de retard, un document de convention, je trouve que ce n'est pas très correct!

Monsieur le secrétaire d'État, vous ne pouvez évidemment pas me donner une autre réponse que celle que vous prépare la SNCB. Cependant, comme c'était ma dernière réplique sous cette législature, je tenais à vous le dire.

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, si mon rôle se limitait à lire les réponses du groupe SNCB, ma vie politique se serait achevée en deux semaines!

Cela signifie que mon cabinet a effectué un grand travail ces derniers dix-huit mois pour calmer le jeu, pour vérifier le contenu des réponses et pour qu'il soit répondu plus rapidement aux parlementaires. Cela représente beaucoup de travail. Si, un jour, vous avez l'occasion de le faire vous-même, vous vivrez la même expérience que moi.

09.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je tiens à remercier le secrétaire d'État tant pour sa franchise quant aux réponses que lui fournit la SNCB que pour ce que lui et son cabinet ont pu faire pour arrondir les angles dans les relations entre les parlementaires et nos entreprises publiques.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de geplande afschaffing van de intercitytrein Brussel-Amsterdam" (nr. 14810)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de internationale Beneluxtrein" (nr. 14873)

10 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la suppression prévue du train IC Bruxelles-Amsterdam" (n° 14810)

- 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 "l'avenir du train international Benelux" (n° 14873)

10.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, volgens het ontwerp van de nieuwe dienstregeling 2007-2009 van de Nederlandse Spoorwegen zou de treinreiziger tegen 2009 nog enkel kunnen kiezen voor een hst-verbinding tussen Brussel en Amsterdam. Door de klassieke Beneluxverbinding af te schaffen zou sporen tussen Nederland en België een pak duurder worden. De Nederlandse reizigersorganisatie Rover heeft reeds een klacht ingediend bij de Nederlandse mededingingsautoriteit die toeziet op de eerlijke concurrentie. Volgens hen misbruiken de Nederlandse Spoorwegen hun machtspositie door op termijn alleen nog het dure alternatief aan te bieden. De Belgische Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers schaaft zich achter deze klacht. Bij de NMBS zou men nog geen commentaar willen geven op de plannen van de Nederlandse zusterorganisatie.

Vandaar mijn vragen. Hebt u al kennis genomen van het plan van de NS om de klassieke Beneluxtrein tegen 2009 af te schaffen? Zult u hierover overleg plegen met de Nederlandse voogdijminister van de Nederlandse Spoorwegen? Zo ja, welk standpunt zult u dan innemen? Welke gevolgen zou het plan van de NS hebben voor de dienstverlening van de NMBS op Belgisch grondgebied? Steunt u het voorstel van het Europees Parlement om het internationaal reizigersvervoer te liberaliseren om op die manier nationale machtsposities te doorbreken en goedkopere alternatieven een kans te geven?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij uiteraard aan bij de vraag van

collega De Padt. Het is een problematiek die ik hier al een aantal keren heb aangehaald. Het past natuurlijk allemaal in het treinaanbod dat zal worden gecreëerd nadat de nieuwe spoorlijn, de HSL Noord, in gebruik zal worden genomen. De gevolgen daarvan voor de internationale Beneluxtrein zullen ook heel wat gevolgen hebben voor lijn 12 waarvan de Beneluxtrein momenteel nog gebruikt maakt. Ze vormt een interessante verbinding van Roosendaal, Dordrecht en dergelijke tot Antwerpen. Het ziet er inderdaad naar uit – de Nederlandse Spoorwegen bevestigen dat keer op keer – dat deze Beneluxtrein zal verdwijnen en plaats zal moeten maken voor de hogesnelheidstrein. Het gevolg daarvan is dat er toch een zeker verlies is aan flexibiliteit voor de mogelijke spoorreizigers enerzijds en voor de spoorreizigers uit de steden zoals Roosendaal of Dordrecht om een goede verbinding te hebben met België, vooral Antwerpen en Brussel.

Vandaar ook mijn vragen. Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, wat is het standpunt van de NMBS over het blijven rijden van de Beneluxtrein op het moment waarop de hst-verbinding met Amsterdam operationeel zal zijn?

Ten tweede, kunt u zich terugvinden in het standpunt van uw Nederlandse collega? De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings heeft namelijk het standpunt ingenomen dat de Beneluxtrein zou moeten blijven bestaan.

Ten derde, bent u bereid om dit standpunt zo mogelijk samen met uw Nederlandse collega te verdedigen bij de betrokken spoorwegmaatschappij?

Ik wil hier graag nog een bijkomende vraag aan toevoegen. Indien de Nederlandse Spoorwegen het spel hard blijven spelen en dus geen Beneluxtrein meer willen inleggen, bestaat er dan een mogelijkheid om het station Roosendaal te bedienen met een intercitytrein boven op het bestaande aanbod aan stoptreinen?

De Nederlandse Spoorwegen verwijzen ter zake trouwens naar de Belgische spoorwegen. Ik citeer hun woordvoerder: "Als zij nog een intercity tussen Roosendaal en Antwerpen willen hebben, is dat hun zaak". Zij kaatsen de bal dus in het kamp van de Belgische spoorwegen.

Tot daar mijn vragen.

10.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, bij het inleggen van internationale treinen tussen Brussel en Amsterdam wordt het aanbod uiteraard met de buitenlandse partner bepaald. Zowel de Nederlandse Spoorwegen als de NMBS zijn hierbij betrokken. Het internationale reizigersverkeer moet op een commerciële basis worden geëxploiteerd met voldoende rentabiliteit.

Om het reizigersvervoer per spoor op de verbinding Brussel-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam aantrekkelijk te maken en alzo meer reizigers uit de auto naar de trein te lokken, hebben de Belgische en Nederlandse regeringen een akkoord gesloten voor de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen beide landen, die het mogelijk moet maken de reistijd gevoelig in te korten. Om deze nieuwe infrastructuur te kunnen berijden, hebben de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS ander materiaal nodig, dat hiervoor geschikt is en gehomologeerd. Eind 2007 zal dit al gedeeltelijk mogelijk zijn, weliswaar tegen een beperkte snelheid, terwijl er vanaf oktober 2008 tegen 250 kilometer per uur en meer moet kunnen worden gereden op deze hogesnelheidslijn.

Ik heb reeds met de heer Eurlings gesproken over de dossiers die voor beide landen van belang zijn. Tijdens dit gesprek werd de verbinding Brussel-Amsterdam kort besproken. De heer Eurlings heeft mij toen bevestigd dat het mogelijke voortbestaan van de klassieke verbinding zou worden onderzocht. Ik heb daarop tot nu toe nog geen volledig antwoord gekregen. In uw vraag over Roosendaal zegt u dat de Nederlanders de bal terugspelen naar de Belgen. Ik zou de bal terug naar u willen slaan, mijnheer Van den Bergh. Dit is een zeer voorwaardelijke vraag. Het hangt in eerste instantie af van de afspraken die op dit vlak tussen de heer Eurlings en de Nederlandse Spoorwegen worden gemaakt.

(...): (...).

10.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Akkoord, maar afhankelijk van de uitkomst van die besprekingen in dat verband binnen de Nederlandse instanties, kan dit probleem zich voordoen. Op dat ogenblik zal de NMBS naar alle waarschijnlijkheid onderzoeken of een IC-verbinding naar Roosendaal kan worden ingelegd. Vermits het een hypothetische vraag is, is er op dit ogenblik nog geen antwoord te geven.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn enigszins vage antwoord. Ik begrijp ook wel dat het vaag is, omdat er blijkbaar nog een aantal onderzoeken bezig is.

Het is al positief te vernemen dat wordt onderzocht of de Beneluxtrein nog kan blijven bestaan. Het voortbestaan zou in elk geval voor de reiziger een goede zaak zijn.

Er wordt verwezen naar de concurrentie met de auto. De HSL werd aangelegd om mensen uit hun auto te lokken. Wij moeten oppassen dat wij een aantal mensen niet opnieuw de trein uitjagen, omdat er een reserveringsplicht komt, omdat er duurdere tarieven komen en omdat een ander traject wordt gevolgd dat bepaalde steden die nu wel worden bediend, niet langer aandoet. Op dat vlak is er dus ook een andere kant van de medaille.

De potentiële IC-verbinding met Roosendaal wordt momenteel reeds door de NMBS onderzocht. Er werd vanuit Nederlandse hoek, in samenwerking met het Belgisch-Nederlands Grensoverleg, een vervoerwaardestudie opgemaakt. Blijkbaar was de studie vrij positief. Nu onderzoekt de NMBS verder of het haalbaar is om een dergelijke trein in te leggen. Ik had enkel gevraagd of u in dat verband al meer nieuws had. Het onderzoek is echter wellicht lopende.

10.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het is belangrijk om de leefbaarheid qua rentabiliteit van het bestaan van zowel een hogesnelheidslijn als de Beneluxtrein goed te onderzoeken. Dat zal niet vanzelfsprekend zijn. Het is aan de Nederlandse autoriteiten om op dat vlak de knoop door te hakken.

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

De **voorzitter:** De heer Verhaegen is niet aanwezig om zijn vraag nr. 14827 te stellen. De heer Vandenberg is er wel om zijn vraag nr. 15144 te stellen. Hun vragen gingen over de verdeling van de lottogelden.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Mark Verhaegen aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toewijzingsmodaliteiten voor steunprojecten van de Nationale Loterij" (nr. 14827)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verdeling van het lottogeld" (nr. 15144)
- de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de concrete invulling door de provincies van de verzekering lichamelijke schade voor vrijwilligers" (nr. 14939)

11 Questions jointes de

- M. Mark Verhaegen au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les modalités de répartition des aides de la Loterie Nationale" (n° 14827)
- 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 répartition des subsides de la Loterie Nationale" (n° 15144)
- M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la mise en oeuvre par les provinces de l'assurance dommages corporels en faveur des volontaires" (n° 14939)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding voor mijn vraag over de verdeling van de lottogelden is enerzijds de verschijning in het Staatsblad op 28 maart van de jaarlijkse verdeling van de lottogelden en, anderzijds de problematiek van de uitvoering van de wet op het vrijwilligerswerk, wat niet voldoende aan bod komt in mijn schriftelijke voorbereiding zoals ik ze indiende.

Voor al het aspect van de vrijwilligersverzekering loopt zeer moeizaam. Het gaat over het deel aangaande de aansprakelijkheid en de verzekering. De artikelen ter zake zijn in werking getreden op 1 januari 2007. Noch aangaande de collectieve polis waarvoor uw collega Verwilghen verantwoordelijk is, noch inzake de collectieve verzekering waarin u voorziet via de subsidies van de Nationale Loterij en die door de provinciebesturen verder uitgewerkt zou moeten worden, is er vooruitgang te merken. Dat is toch nogal

problematisch voor een maatregel die al sinds 1 januari van kracht is. Vooral bij de gemeentebesturen groeit het ongeduld. Voor de lokale vrijwilliger wordt het moeilijk om door de bomen nog het bos te zien.

Daarom lijkt het me gepast om een aantal vragen te stellen over die problematiek.

De eerste vraag heeft minder te maken met de vrijwilligersregeling, maar alles met de verdeling van de lottogelden. Er zijn namelijk nogal wat vrijwilligersorganisaties die zich vragen stellen bij de verdeling van de lottogelden, meer bepaald bij de dotaties aan instellingen en organisaties van een bijzonder maatschappelijk belang. Dat zijn de dotaties onder rubriek 2.1, waaronder bijvoorbeeld het Rode Kruis, maar ook organisaties als de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers – om bij het onderwerp te blijven – en Natuurpunt zijn vevat. We zouden ons kunnen afvragen waarom die organisaties wel en andere organisaties niet zijn vevat. Zijn die laatste van minder maatschappelijk belang, misschien?

De concrete vraag is de volgende. Wat zijn de specifieke criteria om als organisatie van bijzonder maatschappelijk belang in aanmerking te komen?

Ik haal er eentje uit onder rubriek 2.1.14.6. Daar is er sprake van de organisatie “Nacht van de vervoering”. Ik weet dat er zo’n “Nacht van de vervoering” is georganiseerd, maar ik vraag me af welke organisatie erachter zit. Misschien kunt u ter zake enige duiding geven. Graag verneem ik ook wat de criteria zijn die in aanmerking worden genomen.

Over de vrijwilligersverzekering heb ik de volgende vragen.

Het bedrag in rubriek 8 is bestemd voor de vrijwilligersverzekering. Er werd altijd gezegd dat de Nationale Loterij daarvoor 850.000 euro zou vrijmaken. Ik meen ook dat vorig jaar in hetzelfde bedrag werd voorzien voor de vrijwilligersverzekering. Nu is er blijkbaar een verhoging tot 1 miljoen euro. Nochtans zijn de provinciebesturen blijkbaar nog altijd niet klaar met een bepaalde regeling. Zou het niet nuttig zijn dat de federale overheid die tenslotte verantwoordelijk is voor de wetgeving ter zake, ervoor zorgt dat die regeling snel klaar is en dat er snel duidelijkheid is aangaande de vrijwilligersverzekering en de middelen die daarvoor worden vrijgemaakt zodat er een duidelijk beeld komt over de verdeling van die middelen aan de organisaties?

Daarbij aansluitend heb ik, logisch, de volgende vraag. Op welke basis zal de som van 1 miljoen euro worden verdeeld, aangezien het over een gesloten enveloppe gaat? Komen enkel die organisaties in aanmerking die het eerst een dossier indienen? Krijgen zij geld tot zolang de voorraad strekt, of zijn er andere criteria bepaald, of wordt dat gewoon helemaal aan de provinciebesturen overgelaten?

Voorzitter: Guido De Padt.

Président: Guido De Padt.

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Wat uw eerste vraag betreft, mijnheer Van den Bergh, worden de specifieke dotaties bedoeld in rubriek 2.1 vastgesteld op voordracht van de voogdijminister bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit. U vroeg specifiek naar bijvoorbeeld “De nacht van de vervoering.” Dat is de naam voor een bijkomend initiatief in het raam van de Trein-Tram-Busdag. Het heeft dezelfde organisatiestructuur en wordt ook door de NMBS-groep georganiseerd.

De collectieve verzekering voor vrijwilligers staat los van – en is ook bedoeld als losstaand van – de wetgevende initiatieven die de heer Verwilghen ter zake neemt. In dit verband onderstreep ik dat de verdeelsleutel toegepast wordt op basis van het bevolkingsaantal per provincie en op basis van ingediende dossiers. Over de precieze modaliteiten en procedures wordt autonoom door de provincies beslist. Ondertussen hebben, een aantal weken geleden, tal van gedeputeerden voor Welzijn in de diverse provincies samengezeten. Zij zijn nu bezig het hele plan van aanbesteding te finaliseren om zo tot een uiteindelijke aanbesteding te komen.

Kortom, de slagkracht van het dossier, of de mate waarin in dat dossier vooruitgang wordt geboekt, ligt in eerste instantie bij de gedeputeerden voor Welzijn van de vijf Vlaamse provincies, en wat Wallonië betreft van de Duitstalige Gemeenschap en van de provincies in het Franstalige landsgedeelte. Zij werken daar in ieder geval gestaag aan verder. Ik verwacht dat zij eerstdaags letterlijk tot een volledige afsluiting van het dossier zullen overgaan zodat men zeker voor de vakantieperiode – wat voor heel wat verenigingen van vrijwilligers toch belangrijk is, denk maar aan de verschillende groepsreizen van scouts en anderen –

daarvan zal kunnen genieten.

Maar nogmaals, de slagkracht hangt vooral af van de verschillende gedeputeerden voor Welzijn in de provincies.

Ik meen dat dit de belangrijkste antwoorden zijn.

Voor dit totaal nieuwe initiatief is er inderdaad 850.000 euro vrijgemaakt. Dit jaar heb ik de mogelijkheid gehad dat bedrag te verhogen tot 1 miljoen euro. Het kan uiteraard de vrijwilligers alleen maar ten goede komen dat dit bedrag verhoogd is geworden. Zo zullen meer initiatieven die gedragen worden door vrijwilligers een verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid, rechtsbijstand en fysieke ongevallen kunnen afsluiten.

De **voorzitter**: Voor u repliceert, mijnheer Van den Bergh, ik heb gezien dat de heer Delizée een gelijkaardige vraag heeft. Misschien kan ik die even laten aansluiten, om u nadien te laten repliceren.

11.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, en parcourant l'ordre du jour, je ne me suis pas aperçu que le point 22 et donc les questions jointes n° 14827 et n° 15144, portant sur la répartition des gains du Lotto, avaient trait, notamment à l'assurance en faveur des volontaires.

C'est en entendant la réponse du ministre que j'ai pris conscience qu'il répondait, en tout cas partiellement, à ma question. Monsieur Van den Bergh, vous me pardonnerez donc de poser ma question telle qu'elle a été déposée.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 21 décembre dernier, vous teniez une conférence de presse annonçant une intervention de la Loterie Nationale pour la couverture en assurance de certaines activités de volontaires. Il s'agissait – si l'on peut dire – d'une sorte de cadeau de Noël.

En tant que coauteur de la proposition de loi, c'est avec acharnement que j'ai défendu cette dernière dans notre assemblée. Sur le principe, je me suis donc réjoui de son adoption. Cependant, quelques mois après, je me suis interrogé quant à l'application sur le terrain de ce cadeau de Noël.

Je ne mets aucunement en doute vos intentions à l'égard des volontaires. Il s'agit ici d'un secteur que vous connaissez bien et pour lequel vous avez vraisemblablement travaillé – si je puis m'exprimer ainsi – dans une vie antérieure. Je répète que je n'ai aucun doute quant à votre bienveillance envers ce secteur. Toutefois, dans la pratique, on peut se poser une série de questions et, peut-être, serait-il opportun de revoir certains points.

Est-il exact que le chiffre de 850.000 euros aurait, par la suite, fait l'objet d'une décision complémentaire? J'ai entendu dire qu'il s'agissait désormais d'un million d'euros. Pouvez-vous confirmer l'augmentation de ce montant?

Vous avez décidé d'octroyer ces subventions par l'intermédiaire des provinces. C'est un choix; peut-être existait-il d'autres options. Les provinces ont donc été choisies à titre de partenaires devant mettre en œuvre ce dispositif. Dans le document qui leur a été distribué, il est précisé qu'elles peuvent confier cette somme soit directement aux services provinciaux soit à une ASBL qu'elles auraient désignée. Encore faut-il que les provinces introduisent un dossier de subvention.

Vous avez écrit en début d'année une lettre adressée aux gouverneurs. Celui de ma province étant à la préretraite, il n'a pas donné suite à cette possibilité. Étant interpellés par des associations qui en ont été informées par la presse, nous nous sommes rendu compte que le dispositif n'était même pas connu par certaines instances provinciales. En février dernier, j'ai pris l'initiative d'écrire aux cinq gouverneurs francophones ainsi qu'aux présidents des Collèges provinciaux, qui ont également un rôle à jouer. Le mois suivant, j'ai reçu une série d'accusés de réception. La plupart de mes correspondants – en tout cas, les députés provinciaux – n'avaient pas l'air très au courant. Ils se penchaient sur le dossier, selon la formule de rigueur. La situation actuelle est toujours la même: ils ne se sont pas encore redressés de leur dossier pour apporter un début de solution.

Selon les notes, la répartition se présentait comme suit: 508.000 euros pour la "Vereniging van de vlaamse provincies", 341.000 pour l'Association des provinces wallonnes. Je suppose qu'un éventuel supplément

budgétaire sera réparti selon la même clef proportionnelle. Sans doute, monsieur le secrétaire d'État, pourrez-vous me le confirmer.

Mes questions sont les suivantes.

Les provinces vous ont-elles informé du suivi éventuel dans ce dossier, par exemple par le truchement de la Loterie Nationale? Ont-elles confié la tâche à leurs services propres ou bien l'ont-elles accordée à des ASBL ou des fondations?

Quelles sont les provinces francophones et néerlandophones qui ont introduit un dossier de subvention, condition sine qua non pour qu'elles obtiennent les sommes proportionnellement calculées?

Qu'en est-il, accessoirement, du territoire de Bruxelles, administré par un gouverneur, mais dépourvu d'instance provinciale?

Des provinces ont-elles organisé leur marché public? Si oui, lesquelles?

Enfin, savez-vous si des citoyens et des associations ont introduit des demandes auprès des provinces? Où en est le processus d'application?

Je souhaitais également vous interroger sur le caractère annuel de la subvention. Il s'agit d'une somme octroyée pour l'année 2007, et j'imagine que la Loterie travaille par décision annuelle.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

En fin de législature, il est difficile de garantir une pérennité. Néanmoins, si le système était opérationnel, cela permettrait de faire en sorte que les futurs décideurs de la Loterie Nationale et du gouvernement poursuivent le mécanisme. Dans le cas contraire, je crains que l'opération n'en reste là.

Je voulais également savoir ce qu'il adviendra du solde non dépensé en 2007. Je crains d'ailleurs que tout ne soit pas dépensé puisqu'il s'agit d'une année de transition et que les provinces ont des procédures relativement lourdes pour mettre cela en ordre. Ce solde non dépensé sera-t-il perdu pour les provinces, fondations, services provinciaux ou ASBL désignées ou pourra-t-il être reporté? Je crois savoir que la Loterie a un système de justificatifs des dépenses.

Comment les provinces vont-elles faire la différence entre les activités occasionnelles des très petites associations et les activités plus régulières qui sont le fait d'ASBL plus structurées alors qu'elles n'ont aucune expérience? Vont-elles refuser des dossiers d'ASBL pour conserver l'argent pour les petites associations?

En conclusion, j'estime que des informations complémentaires doivent être fournies aux communes et au secteur du volontariat. N'estimez-vous qu'il y aurait lieu de prendre des initiatives en la matière pour faire en sorte que cette mesure soit mieux connue, suivie et appliquée par les provinces?

11.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, il est exact que, dans le cadre du plan provisoire de répartition des subsides pour l'exercice 2006, le Conseil des ministres a provisionné un montant de 850.000 euros en guise de soutien à une assurance collective volontaire. Pour 2007, il est question d'un montant de 1.000.000 d'euros.

11.05 Jean-Marc Delizée (PS): En plus?

11.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Non. 850.000 euros ont été prévus pour 2006 et 1.000.000 d'euros pour l'année suivante.

Pour cette année, l'exercice – si je puis dire – commencera aux environs du mois de mai, ce sur la base des subsides de 2006.

11.07 Jean-Marc Delizée (PS): Et en 2008, ce sera sur la base des subsides de 2007?

11.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Exactement.

11.09 Jean-Marc Delizée (PS): Sans possibilité de cumul sur la même année. Toutefois, cela implique une garantie pour deux ans ou en tout cas, pour deux exercices.

11.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Tout à fait.

Ce montant est accordé respectivement à l'Association des provinces wallonnes et à l'Association des provinces flamandes (Vereniging van Vlaamse provincies) et vise à soutenir une assurance collective pour les volontaires émanant des services provinciaux compétents, d'une fondation ou ASBL désignée à cet effet et organisée par ceux-ci.

Les provinces doivent d'abord prendre elles-mêmes l'initiative en la matière.

La procédure précise et les modalités d'exécution sont déterminées de manière autonome par chaque province. Chacune d'elles reçoit un droit de tirage sur une partie du montant global sur la base du chiffre de population et des dossiers introduits.

La seule exigence est que l'assurance couvre également et en tout cas les activités temporaires et occasionnelles des associations.

En outre, la police doit au moins répondre aux conditions minimums du règlement prévu.

Pour la conclusion du contrat, les provinces font appel à une procédure de marché public parmi au moins cinq compagnies d'assurance.

Ce règlement a été annoncé lors d'une conférence de presse dans les deux langues, le 20 décembre 2006 et a été porté à la connaissance des gouverneurs par lettre, le 15 décembre 2006.

Quel est l'état de la question? Les provinces flamandes ont d'emblée créé un groupe de travail et opté en faveur d'une assurance collective volontaire et d'une procédure uniforme. Ce groupe de travail a entre-temps établi un cahier des charges qui a été remis, ce jour, à la "Beleidscommissie Welzijn".

Après approbation au cours de cette semaine, la procédure de mise en concurrence sera publiée sous peu et clôturée fin mai. Ce n'est que lorsque l'assureur aura été sélectionné et que toutes les modalités auront été fixées définitivement qu'une vaste campagne d'information conjointe pourra être lancée à l'intention des organisations de volontaires. Cette campagne d'information est prévue pour fin mai. On s'attend à ce que l'assurance collective volontaire puisse être proposée encore avant le début des vacances d'été.

En ce qui concerne les provinces wallonnes, une première concertation a eu lieu le 17 avril à ma cellule stratégique. Y étaient présents, outre l'Association des provinces wallonnes, les provinces de Brabant wallon, de Namur, de Luxembourg et de Liège ainsi qu'une délégation de la Communauté germanophone. D'après ce que j'ai compris, la proposition sera présentée aux députés le 7 mai. Je ne puis qu'exhorter les provinces wallonnes à mettre en œuvre le plus rapidement possible cette assurance collective volontaire. Tel était, bien entendu, le but de mon initiative.

Le plan de répartition de la Loterie Nationale est arrêté chaque année, sur la proposition du ministre compétent et par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. La question de savoir si des moyens seront également prévus à partir de 2008 dépend du succès que rencontrera cette initiative.

En ce qui me concerne, je suis d'ores et déjà convaincu du succès de cet engagement important à l'égard des organisations de volontaires. L'expérience acquise en Flandre occidentale, où une telle assurance collective existe déjà, nous apprend que les moyens octroyés l'ont été suffisamment largement pour les groupes cibles visés. Il appartient toutefois aux provinces d'étendre l'assurance comme bon leur semble. Il s'agit d'un plan de répartition provisoire, les subsides non utilisés étant réaffectés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

11.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord, dat in tweede instantie zelfs nog vollediger was.

11.12 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...) niet gelinkt aan de voorgaande spreker. U hebt gelijk.

11.13 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is in elk geval goed nieuws dat er eindelijk schot in de zaak blijkt te komen. Heel die vrijwilligerswet – en vooral het luik van de verzekeringen – leek op een paarse maatregel, een maatregel die wordt aangekondigd en waarover ook wordt gestemd, maar waarvan de uitwerking wat op zich laat wachten of waarbij we zeker vraagtekens kunnen zetten. Nu nog het luik Verwilghen en dan zijn we er helemaal. Het is nog maar af te wachten of dat nog in orde komt voor 10 juni.

Wat het eerste luik van mijn vraag betreft, over criteria voor instellingen of organisaties van bijzonder maatschappelijk belang, is duidelijk wat we al lang wisten. Hiervoor bestaan helemaal geen criteria. Dat is gewoon een speelpot van de regering, waarmee men een aantal mensen een plezier kan doen.

Ik dank u voor uw antwoord.

11.14 **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse qui me donne une vue d'ensemble de la situation sur le territoire car je ne connaissais pas la situation dans les différentes provinces.

Effectivement, il faut en tout cas être vigilant au suivi des provinces wallonnes. J'ai noté qu'elles n'étaient pas toutes présentes. Il y a une question à laquelle vous n'avez peut-être pas répondu et qui concerne le caractère annuel du subsidie et le droit de tirage. Actuellement, les provinces wallonnes doivent introduire les dossiers de subvention, organiser les mises en concurrence, les cahiers des charges et autres. Mais le droit de tirage en fin d'année est-il perdu ou reporté?

11.15 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Cela dépend d'une décision du Conseil des ministres. J'ai déjà répondu à cette partie de votre question. Je confirme que cela sera réglé à ce moment-là par un arrêté royal du Conseil des ministres.

11.16 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er kunnen goede redenen voor zijn, maar wat was de reden om dit naar de provincies te sturen? Wij stellen nu vast dat men dit daarheen verstuurt om misschien regionale verschillen te kunnen realiseren, maar de provincies gaan nu samenzitten om een globale regeling uit te werken. Had men dit dan niet beter vanuit Brussel gedaan?

11.17 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Om twee redenen. Ten eerste was er al een zeer succesvol precedent in West-Vlaanderen. Bovendien staan de provincies zeer dicht bij het maatschappelijk weefsel en de vrijwilligersorganisaties zijn daar toch een belangrijk deel van. Ten derde hebben wij bijzonder veel vertrouwen in de gedeputeerden voor Welzijn van de provincies die dat moeten uitwerken. Alleen merk ik op dat het toch veel meer tijd vergt dan ik zelf had verhoopt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van de heer Pieter De Crem aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de regen van klachten over de NMBS-dienstverlening in Oost-Vlaanderen" (nr. 14569)**

12 **Question de M. Pieter De Crem au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les innombrables plaintes relatives au service de la SNCB en Flandre orientale" (n° 14569)**

12.01 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er is een regen van klachten met betrekking tot de dienstverlening van de NMBS in de provincie Oost-Vlaanderen.

De nieuwe dienstregeling is nu meer dan vijf maand in werking. Ik ontvang veel correspondentie maar ook mondelinge klachten. Ik ben zelf ook al een paar keer het slachtoffer geweest van een gebrekkige dienstverlening op de lijnen Dendermonde-Brussel en Gent-Brussel. Dat gebeurt vooral tijdens de piekuren. Het gaat over vertragingen, overvolle treinen en gemiste aansluitingen. De problemen zijn niet conjunctureel. Bij de invoering van een nieuw dienstrooster krijgt men altijd te maken met een soort inschikkelijkheid, die men van de gebruikers ook mag verwachten, maar het probleem is belangrijk en er is weinig beterschap.

Het gaat over een van de drukst bezette lijnen van het land. De lijnen 50 en 50bis zijn bijzonder belangrijk, zoals u weet, omdat ze Oost- en West-Vlaanderen, het Scheldeland, maar ook het Denderland en een stuk van het Waasland bedienen.

Zonder te veel in details te treden, zou ik, ten eerste, graag van u willen vernemen of de incidentie van klachten die er nu is gelijklopend is met de klachtenincidentie die men altijd heeft bij de NMBS. Het is namelijk altijd mogelijk om klachten in te dienen.

Ten tweede, wat het is procentuele aandeel van de treinen richting Oostende-Brussel en Dendermonde-Brussel, enerzijds, en de richting Brussel – Oostende en Brussel – Dendermonde, anderzijds, tijdens de piekuren, in de treinen die vertraging hebben in het station van aankomst, sedert de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling? Zijn er grote verschillen? Het gaat natuurlijk over een subjectief aanvoelen, dat echter heel vaak ook materieel, in de feiten, vertaald wordt.

Ten derde, dit is mijn belangrijkste vraag, is er een redelijke verklaring voor de klachten die worden ingediend? Volgens mijn berekeningen hebben ze in meer dan 80% van de gevallen te maken met vertragingen. Het gaat zelden of nooit over de toestand van de rijtuigen, de perrons en het station, het gaat gewoon over het aanbod van de treinen.

Ten vijfde, welke perspectieven zijn er om de zaken te verbeteren? In het raam van een voortdurende rendementsverbetering speelt dat ongetwijfeld een belangrijke rol. Heeft men zicht op het tekort aan zitplaatsen, vooral tijdens de piekuren, op de voornoemde lijnen? Het gaat dus niet over de treinen tijdens de daluren, maar vooral tijdens de piekuren. Bestaat er enige inventarisatie daarover? Zou de aankoop van dubbeldekrijtuigen een perspectief kunnen bieden? Zo ja, vanaf wanneer?

12.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Crem, ik weet dat u een druk bezet man bent. Ik heb in deze commissie, op basis van verschillende vragen, al omstandig geantwoord op vragen over de redenen van vertragingen sinds midden december.

Het zou voor de commissie niet goed zijn om dat in detail te herhalen. U kan er in dat verband de parlementaire stukken op naslaan.

Wij antwoordden heel uitgebreid – de heer Van den Bergh zal dat waarschijnlijk kunnen getuigen – op bedoelde vraag.

Wat betreft uw specifieke vragen, de centrale klachtendienst registreerde inzake incidenten van 12 oktober 2006 tot 28 februari 2007 voor de lijn 50A 179 klachten en voor de lijn 60 236 klachten over de dienstregeling. Wanneer het ging over het verstoorde treinverkeer, respectievelijk 62 en 33 klachten.

Is er een basis voor vergelijking van een gelijkaardige periode die aan de huidige dienstregeling voorafging? Een dergelijke vergelijking is volgens de NMBS niet beschikbaar omdat bij vorige registraties de gegevens per lijn vaak ontbraken. De wijze van classificatie van klachten bij de centrale klantendienst werd sindsdien aangepast, teneinde gesignaleerde problemen zo snel mogelijk te kunnen opsporen.

In antwoord op uw tweede vraag over de stiptheidspercentages zonder de neutralisatie tijdens de ochtendpiek van de treinen op beide lijnen, zij het dat het gaat over de treinen die met ten hoogste vijf minuten vertraging in Brussel aankwamen, duid ik aan dat het stiptheidspercentage voor de lijn Oostende-Brussel in oktober 2006 86,4%, in november 2006 86,8%, in januari 2007 89,6% en in februari 2007 88,6% bedroeg. Dat was voor lijn 60 Dendermonde-Brussel respectievelijk 95,5%, 91,5%, 88,4% en 87,5%. U merkt dat het voor de lijn Dendermonde-Brussel effectief over een verminderde stiptheid gaat, terwijl het voor de lijn Oostende-Brussel over een verhoogde stiptheid gaat.

Wat zijn de voornaamste oorzaken voor de vertragingen?

Ook over voornoemde vraag bespraken wij in de commissie reeds heel uitgebreid de gevolgen van de stroombeperking door de brand op 18 december 2006 in het tractieonderstation van Brussel-Zuid. Door de brand moest er qua stroomvoorziening in ieder geval bijzonder veel fout lopen. Gelukkig werd tijdens die periode geen grote vrieskou genoteerd. Anders zouden de problemen nog veel groter zijn geweest.

Ten tweede, er was de korte herbenutting in Dendermonde met bijbehorende koppelingen of

ontkoppelingen, zodat elke vertraging aan de volgende trein van de relatie in de andere richting werd doorgegeven.

De derde voornaamste oorzaak zijn de verschillende defecten aan het materiaal.

Voor de lijn 50A gaat het dus ook over de brand in het tractieonderstation. Bovendien was er de diefstal van kabels voor de seininrichting, waren er wisselstoringen en was er de staking van de treinbestuurders.

U sprak over een tekort aan zitplaatsen. Voornoemd probleem werd ten andere ook al in de commissie naar voren gebracht. Bij het begin van de periode voor de investeringen 2000-2006 werd uitgegaan van een stijging van het treingebruik door passagiers met ongeveer 25%. Voornoemd ambitieus cijfer van 25% meer reizigers gedurende zes jaar werd met 30,5% sterk overtroffen.

Dat betekent dat er globaal genomen minder treinstellen werden aangeschaft dan noodzakelijk was gezien het succes van de trein. Door het succes dat de NMBS nu heeft, holt zij een beetje achter de feiten aan en probeert zij versneld bijkomende treinstellen aan te schaffen zodat alle mensen een zitplaats op de trein zouden hebben.

Wat uw vraag betreft over de verbale en fysieke agressie op deze lijnen tijdens de piekuren, ging het in 2006 op de lijn Brussel-Oostende om 12 incidenten en op de lijn Brussel-Dendermonde om 21 incidenten. De treinbegeleiders gaan in geval van problemen hun verantwoordelijkheid zeker niet uit de weg en lichten de reizigers in over de reden van de vertraging. Het is evident dat zij niet door alle treingebruikers kunnen worden gezien tijdens de spitsperiode. Op maximaal gevulde treinen is het eveneens moeilijk om een volledige controle te doen. De veiligheidstaken primeren immers altijd.

Welke maatregelen werden genomen of zijn gepland op de lijn 60? Eind maart werden de stroombeperkingen, een maatregel genomen ingevolge de brand, opgeheven. De afgeschafte en omgeleide treinen rijden nu weer volgens hun voorziene dienstregeling, wat een goede zaak is.

Sinds 19 februari 2007 krijgen twee treinen vanuit Geraardsbergen naar Dendermonde een ruimere rittijd. Sinds 5 februari 2007 worden treinen vanuit Brussel-Zuid en vanuit Dendermonde versterkt. Sinds 26 februari 2007 worden de ontkoppelingen en koppelingen in Dendermonde tijdens de piekuren vermeden door het uitwijken van een rijtuigenset in Denderleeuw om plaats te maken voor de inzet van vier motorstellen in Geraardsbergen. Bovendien wordt nog een aantal treinen verder versterkt.

Ten slotte werden er aankondigingen gedaan via de omroepinstallaties van de stations waar problemen werden vastgesteld. Voor de lijn 50A werden geen specifieke maatregelen genomen om de regelmaat te verbeteren omdat de oorzaken punctuele incidenten zijn. Sinds eind maart zou de opheffing van de stroombeperkingen ingesteld na de brand ook de stiptheid van het treinverkeer op de lijn 50A gunstig moeten beïnvloeden.

Wat uw zesde vraag betreft, de NMBS volgt wekelijks de probleemtreinen op wat overbezetting betreft. Indien er materieel beschikbaar is, worden deze treinen versterkt. Indien deze treinen reeds met een maximale samenstelling rijden, wordt onderzocht of het mogelijk is de omliggende treinen te versterken en de reizigers aan te moedigen deze alternatieve treinen te gebruiken.

12.03 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn uitvoerig antwoord. Het probleem ligt natuurlijk bij de cijfers. Ik weet dat de operationele diensten van de NMBS altijd proberen oplossingen te vinden bij een tekort aan rollend materieel. Het probleem van de klachten over vertragingen is er echter een van ieder zijn waarheid. Als men eerst een bepaalde tijd vertraging moet hebben alvorens men in de statistieken wordt opgenomen als een vertraging hebbende trein bij aankomst...

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat is een Europese standaard. Daarover is geen discussie.

12.05 Pieter De Crem (CD&V): Dat kan wel zijn, mijnheer de staatssecretaris, maar de treinen komen in elk geval later toe dan aangegeven. Ik heb vlug het gemiddelde berekend van de maanden die u sinds het late najaar tot het vroege voorjaar, bijvoorbeeld op lijn 50A, hebt vermeld. Dat wil zeggen dat ongeveer 12,5% van de treinen op tijd aankomt. Als men geen rekening houdt met die vijf minuten, zal dat cijfer natuurlijk anders zijn. Dat is natuurlijk een subjectief gevoel. Ik wil daar niet demagogisch over zijn. Het op tijd aankomen van de treinen blijft echter, zeker op deze lijnen, zeker in Oost-Vlaanderen, problematisch. Er blijft

een gigantisch probleem met het reizigerscomfort en de aansluitijden.

12.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Kunt u mij zeggen hoe u uit de cijfers concludeert dat 12,5% van de treinen op tijd zijn? Het gaat om 12,5% van de treinen die meer dan vijf minuten vertraging hebben.

12.07 **Pieter De Crem** (CD&V): Neen, wij goochelen niet met cijfers zoals de regering. Ik heb mij verkeerd uitgedrukt, ofwel was er een auditief probleem bij u. Het kan natuurlijk ook een probleem van selectief gehoor geweest zijn.

Er is en blijft een gigantisch probleem van vertraging en aansluitijden bestaan, zeker op de Oost-Vlaamse lijnen, zeker in een hinterland dat al niet optimaal van lijnen is bediend. Dat weet u. Ik zal de problematiek van het Meetjesland en van de lijnen die verder gaan dan Dendermonde en het Waasland niet aanhalen. Ik denk dat daar hoe dan ook veel werk te doen is.

Bedankt, mijnheer de staatssecretaris.

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

13 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het gebrekkige treinaanbod in Ronse" (nr. 14910)**

13 **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'offre ferroviaire insuffisante à Renaix" (n° 14910)**

13.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de gebruikers van het openbaar vervoer van Ronse, met wie ik wat contacten had, klagen over de gebrekkige dienstverlening van de NMBS. Zo is er maar om het uur een trein van en naar Oudenaarde, vanwaar dan verder naar Brussel of Gent kan worden gespoord, en de verbinding met Gent vanuit Oudenaarde is traag. Er is ook geen verbinding meer met Wallonië, enzovoort.

Ronse zou vroeger 6 spoorlijnen hebben gehad. Dat is nu gereduceerd tot één lijn. Vele Ronsenaars zouden trouwens met de wagen – wat wij toch zouden moeten verhinderen, meen ik – naar Oudenaarde rijden om daar de trein te nemen.

Ik heb slechts enkele vragen, mijnheer de staatssecretaris. Hoeveel reizigers maken dagelijks gebruik van het station van Ronse, en met welke bestemmingen? Wat was de evolutie over de jaren 2001 tot 2006? Zo zou men een zicht kunnen krijgen op de overschakeling van het openbaar vervoer op de wagen om naar Oudenaarde te rijden.

Erkent u dat het aanbod van het openbaar vervoer per trein van en naar Ronse te wensen overlaat? Welke maatregelen zullen er genomen worden om de dienstverlening aldaar op te waarderen en onder andere de frequentie van de treinen op te trekken? Zijn er plannen om de parkeervoorzieningen te verbeteren?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in ieder geval wil ik de heer De Padt toch de evolutie van het aantal instappende reizigers per weekdag in Ronse aanduiden. In 2001 waren dat er 761, in 2003 830, in 2005 ook 830, daar stagneert het weliswaar, maar het globale zit in ieder geval in stijgende lijn. Top 3 van de bestemmingen zijn zone Brussel, zone Gent en Oudenaarde.

Ronse heeft één trein per uur van en naar Oudenaarde-Gent. De pendelaars naar Oudenaarde of verder naar Gent of Brussel, beschikken 's morgens over 2 P-treinen en 's avonds over 3 P-treinen, waardoor er in feite tijdens de piekuren, tussen Ronse en Oudenaarde een half-uur-bediening bestaat. In Oudenaarde is er een goede overstapmogelijkheid voor de reizigers naar Brussel.

Het treinaanbod in Ronse is aangepast aan het aantal instappende reizigers. Vergelijkbare stations qua reizigersaantal beschikken over hetzelfde aanbod, bijvoorbeeld Harelbeke of Sy. De Holding Patrimonium heeft plannen om in Ronse de autoparking te verbeteren. Dat is ook reeds aangekondigd. De start van de studie is gepland voor de tweede helft van dit jaar. Er is momenteel overleg tussen de diensten en de Lijn om na te gaan of het mogelijk is het autobusstation en de pendelparking gelijktijdig te vernieuwen. Indien De

Lijn op korte termijn niet de nodige budgetten ter beschikking kan hebben, zal de patrimoniumafdeling van de Holding de heraanleg van de parking onafhankelijk van de vernieuwing van het autobusstation uitvoeren.

13.03 Guido De Padt (VLD): Heb ik goed begrepen, mijnheer de staatssecretaris, dat u enkel cijfers hebt tot 2003?

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Neen, 2005 heb ik aangeduid, is ook 830, dus daar stagneert het. Ik heb geen cijfer voor 2006, maar ik neem aan dat dit in dezelfde lijn zal liggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het warmdraaien van treinstellen" (nr. 14942)

14 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 "le préchauffage de rames ferroviaires" (n° 14942)

14.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, elke ochtend worden de bewoners van sommige stationsbuurten geconfronteerd met warmdraaiende treinstellen. Dat warmdraaien is noodzakelijk omdat de elektrische locomotieven gedurende 15 minuten moeten ventileren om condensatievocht te verdrijven.

Naar aanleiding van eerdere klachten in de Kempen werd door de NMBS en Infrabel beslist de treinstellen 200 meter verderop te laten warmdraaien. Ondanks die maatregel blijven op sommige plaatsen buurtbewoners klagen over lawaaihinder die al vanaf 4 uur 's morgens van start gaat.

Vandaar een aantal vragen. Hoeveel klachten ontving de NMBS in 2005, 2006 en 2007 over geluidshinder door treinstellen? Op welke plaatsen in België kan men die klachten terugvinden? Hoe lang voor het echte vertrek van een trein wordt gestart met het warmdraaien? Welke maatregelen neemt de NMBS in het algemeen na het krijgen van meerdere klachten over eenzelfde locatie? Is het verplaatsen van de treinstellen niet een beetje nutteloos, daar enkele meter verder waarschijnlijk andere mensen hinder zullen krijgen van het geluid? Hebt u al onderzocht of er alternatieven zijn voor het warmdraaien nabij woonwijken?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, ik weet dat u bijzonder graag parlementaire vragen stelt. Telkens in een artikel in de krant het woord "NMBS" staat, staat u met de pen in de aanslag om een vraag te stellen.

In de periode 2005, 2006 en 2007 heeft de NMBS 9 klachten in verband met het stationair draaien van locomotieven en treinstellen gehad, met name te Lier, Turnhout, Hasselt, Tongeren, Merelbeke, Geraardsbergen – dus 1 in Geraardsbergen – Gent-zeehaven, Quicambois en Monceau. Enkel de klachten uit Turnhout en Geraardsbergen houden verband met het klaarmaken van treinstellen voor het vertrek. Zo kunnen we natuurlijk over alles parlementaire vragen beginnen te stellen. Sorry dat ik het zo formuleer.

De ventilatoren voor afkoeling van de elektrische tractiemotoren moeten enkel draaien indien dat echt nodig is. Bij vochtig weer en dooi moeten de ventilatoren minstens een kwartier draaien alvorens de motoren onder spanning mogen worden gezet. Een trein die is samengesteld uit dieselmotorwagens moet ongeveer een uur voor het vertrek van de trein opgestart worden. Na ongeveer 45 minuten – die tijd is afhankelijk van de lengte van de trein – wordt die trein aan het perron gebracht. Elke klacht wordt onderzocht. Meestal betreft het een zeer lokaal probleem en in de mate van het mogelijke wordt er naar een oplossing gestreefd in overleg met de lokale stationsdiensten en de betrokken bureaus. In het beperkte aantal gevallen waarin wordt geklaagd over het stationair draaien van een alleenstaande locomotief, kan het verplaatsen van de geluidsbron een oplossing bieden, tot op het ogenblik dat dit andere mensen zou storen logischerwijze. Het verplaatsen van een enkele honderden meters lang treinstel is bovendien niet zo evident. In het geval van de klacht in Turnhout oordeelden de stationsdiensten dat deze maatregel op dit ogenblik mogelijk en zinvol zou zijn.

14.03 Guido De Padt (VLD): Ik neem er akte van dat de staatssecretaris het aantal klachten eerder belangrijk vindt dan het feit dat een pak mensen eventueel door een of twee feiten 's nachts worden gestoord of 's morgens wakker worden. Als het negentig keer of negenhonderd keer moet gebeuren vooraleer het zinvol is op een vraag te antwoorden, dan weze het zo. Ik weet niet op voorhand hoeveel

klachten er zijn in ons land en dat is de reden waarom ik dit vraag: om het te vernemen.

Ik zal misschien in het vervolg – er zal mogelijk geen vervolg komen – vooraf informeren in welke mate een vraag al dan niet zinvol genoeg is om gesteld te worden in functie van het antwoord dat ik zou krijgen. Het weze zo. Als u zo stekelig reageert op een vraag die wij vanuit een zekere bezorgdheid willen stellen niet in functie van ons belang, maar van het belang van wie daarmee wordt geconfronteerd, dan is dat zo. Mijnheer de staatssecretaris, u begint een beetje op uw collega Landuyt te lijken. U moet niet lachen met ons!

14.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De ene heeft een tsunami aan vragen, de andere heeft er een paar specifieke. Ik kan dat enkel samen met u vaststellen.

14.05 **Guido De Padt** (VLD): Dat is juist, maar wat wint u ermee door op die manier te antwoorden?

14.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik wilde daar gewoon mijn mening over geven, zoals u mijn mening af en toe vraagt.

14.07 **Guido De Padt** (VLD): Ik ga nu naar huis met de NMBS!

14.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat is goed. Goede reis.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van mevrouw **Annelies Storms** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekenning van het diversiteitslabel aan de NMBS" (nr. 14957)

15 Question 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 "l'octroi du label de diversité à la SNCB" (n° 14957)

15.01 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 22 maart 2007 werd aan tien bedrijven uit de publieke sector en de privésector het label voor gelijkheid en diversiteit toegekend.

Die tien bedrijven krijgen dat label omdat zij het afgelopen half jaar grote inspanningen hebben gedaan om de diversiteit in het bedrijf te bevorderen en om discriminatie te bestrijden. Een van die tien bedrijven was de NMBS. Uit cijfers die ik nog van u gekregen heb, blijkt volgens mij echter dat de NMBS nog een lange weg te gaan heeft op het vlak van diversiteit. Uit de cijfers blijkt dat de NMBS op 1 november 2006 37.699 bezoldigde personeelsleden telde, van wie 110 niet de Belgische nationaliteit hadden, waaronder twee niet-Europeanen. Dat is dusheel weinig.

Om de geloofwaardigheid van het label niet te ondermijnen, lijkt het mij van bijzonder groot belang dat de beslissing om een bedrijf te lauweren voor zijn diversiteits- en gelijkheidspolitiek, weloverwogen is en bovendien gebaseerd is op tastbare resultaten en concrete vooruitgang. Ik heb morgen ook nog een vraag voor minister Dupont. Ik zal daarin een aantal bedenkingen formuleren omtrent het opzet van het label op zich.

Ook bij de toekenning van het label aan de NMBS heb ik toch een aantal vragen en bedenkingen.

Ten eerste, op basis van welke criteria werd het label aan de NMBS toegekend?

Ten tweede, gaat het hierbij om vooropgestelde initiatieven en goede intenties of hebben bepaalde acties reeds tastbare resultaten gehad op het terrein? Hoe worden die resultaten gemeten? Heeft de NMBS, in het kader van het label, beslist om met streefcijfers te werken? De NMBS is momenteel bezig met een grote aanwervingscampagne, waarbij zij tot 2.500 nieuwe personeelsleden aanwerft. Op welke manier worden de doelstellingen van diversiteit en gelijkheid gewaarborgd bij deze aanwervingen?

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Storms, het label "Gelijkheid en Diversiteit" is een gemeenschappelijk initiatief van de federale ministers van Werk, Peter Vanvelthoven, en

van Gelijke Kansen, Christian Dupont, die bijgevolg ook de criteria van toekenning van de te volgen procedure bepaalden.

Een belangrijke voorwaarde voor de toekenning van het label is de aandacht voor de verschillende doelgroepen op het gebied van diversiteit. Er werden ook 11 verschillende duidelijke criteria bepaald waaraan het kandiderende bedrijf moet voldoen. Aangezien zowel het opzet van het label, namelijk het aanmoedigen van bedrijven om daadwerkelijk en efficiënt aan diversiteit te werken, als de daartoe gewenste structurele instrumenten duidelijk overeenstemmen met initiatieven die de drie directiecomités op dit gebied reeds hadden genomen, heeft de NMBS-groep een kandidaatsdossier ingediend; ook wetend dat hierdoor een aantal reeds opgezette projecten konden worden versneld.

Door het comité Gelijkheid en Diversiteit en de Diversiteitscel werd een reeks initiatieven genomen, vooral in verband met het onthaal, de samenwerking op de werkvloer en de bewustmaking in verband met de voordelen die een divers personeelsbeleid biedt. Daarnaast wordt zowel in de externe als in de interne communicatie het beeld van diversiteit sterk benadrukt en wordt ook rond selectie en aanwerving de nadruk gelegd op meer diversiteit. Onder meer in samenwerking met de universiteit van Hasselt werd een aantal gerichte projecten opgezet om op korte termijn de evolutie te versnellen en de juiste instrumenten te ontwikkelen die een open bedrijfscultuur kunnen genereren zodat diversiteit niet alleen een statement blijft van het management.

Hoewel het merendeel van de vacante jobs niet van aard is om op korte termijn op het gebied van diversiteit een grote vooruitgang te waarborgen in absolute cijfers, kunnen we toch reeds vaststellen dat het aandeel van vrouwelijke personeelsleden in het globale personeelsaantal van ongeveer 38.000 mensen, als gevolg van die initiatieven gedurende het laatste jaar is gestegen van 7,9 naar 8,4%, terwijl het aantal niet-Belgische personeelsleden in die periode steeg van 100 naar 122.

De evolutie van het personeelsbestand wordt nauw opgevolgd door de diversiteitsverantwoordelijke en de Diversiteitscel. Naast kwantitatieve worden ook kwalitatieve analyses gemaakt aan de hand van directe gespreksgroepen op de werkvloer. De NMBS heeft zich volledig ingeschreven in de doelstellingen van het label op elk van de 11 vooropgestelde prioriteiten. Het label stelt geen streefcijfers voorop en gaat ook niet uit van een kwantitatieve beoordeling. Dit betekent echter niet dat de merkbare evolutie in het personeelsbestand onbelangrijk zou zijn. Het is dan ook onder meer aan de hand van de vooruitgang op dat vlak dat diversiteitsprojecten worden opgevolgd en bijgestuurd.

Wij zien de aanwervingen die nu en in de komende jaren nodig zijn, inderdaad als een belangrijke opportuniteit in verband met onze doelstellingen van Gelijkheid en Diversiteit. De werking van de Diversiteitscel richt zich op dit ogenblik dan ook prioritair op een verankering van diversiteit als invalshoek voor selectie, onthaal en samenwerking op de werkvloer. Zo zal er onder meer bij de opleiding van selectiejury's en lokale verantwoordelijken speciaal aandacht gaan naar het objectief beoordelen van cultuurverschillen en het vermijden van onbewuste discriminatie.

15.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Diversiteit in het bedrijfsleven is erg belangrijk voor spirit. We vinden dat de overheidsbedrijven daarin een belangrijke rol te spelen hebben. Ik hoop dat dit label effectief een verdere dynamiek zal brengen en een diversiteitsbeleid bij de NMBS. Als u zegt dat het aantal vrouwen is gestegen van 7,9 tot 8,4%, dan denk ik dat dit een goede evolutie is. Het aantal niet-Belgen is gestegen van 100 tot 122. Ik denk dat daar nog heel wat achterstand kan ingehaald worden.

De nieuwe aanwervingsgolf van 2.500 mensen moet echt wel aangegrepen worden. Wat daarbij misschien nog aan bod kan komen is de manier waarop de NMBS zich richt tot de arbeidsmarkt om precies uit die doelgroepen te rekruteren. Dat is immers niet zo eenvoudig. Er leeft nog steeds een soort raar idee bij mensen van vreemde origine rond tewerkstelling in overheidsbedrijven of bij de overheid "tout court". Ik denk dat daar toch een belangrijke opdracht ligt voor de diversiteitsambtenaar en de cel die daarrond werkt om na te gaan of die vacatures wel terechtkomen bij de mensen die ze willen aanwerven. Dat kan nog een belangrijk punt zijn in het diversiteitsbeleid van de NMBS.

Ik hoop dus dat het label meer zal zijn dan een mooie sticker of een mooi uithangbord voor de NMBS en dat er effectief vooruitgang zal geboekt worden in de diverse samenstelling van het personeel. We komen elke dag op de trein controleurs en conducteurs tegen. Het is een heel zichtbare functie. Ook achter de loketten zou het mooi zijn mochten daar meer vrouwen en meer kleur aanwezig zijn. Zo kan de overheid haar

voorbeeldfunctie waarmaken.

15.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik ben het uiteraard eens met mevrouw Storms. Het is zo dat in de advertentiecampagne specifiek voor de aanwerving van die 2.500 mensen in 2006-2007 effectief rekening is gehouden met diversiteit, in de beeldvorming op de advertenties. Bovendien is het zo dat leidinggevende managers bij de NMBS-groep effectief een aantal informatieavonden hebben georganiseerd, specifiek voor mensen van vreemde origine om hen te laten solliciteren bij de NMBS. Dat heeft wisselend succes, zoals ook blijkt uit de cijfers. Ik denk dat de NMBS op dat gebied in elk geval de goede weg is ingeslagen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la modification du contrat de gestion de la SNCB" (n° 14778)

- M. Éric Libert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'installation du futur Musée des Chemins de Fer belges" (n° 14963)

- M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la valorisation du patrimoine ferroviaire et le Musée du Chemin de fer" (n° 15039)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de wijziging van het beheerscontract van de NMBS" (nr. 14778)

- de heer Éric Libert aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inplanting van het toekomstig Spoorwegmuseum" (nr. 14963)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het opwaarderen van het spoorwegpatrimonium en het Spoorwegmuseum" (nr. 15039)

16.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il semble qu'il serait dans vos intentions de modifier le contrat de gestion de la SNCB Holding. Pour ce faire, l'arrêté royal du 5 juillet 2005 doit être revu et un nouvel arrêté royal devrait voir le jour.

J'ai entendu dire que le projet d'arrêté en gestation supprime la garantie contenue dans l'article 33, garantie très importante en ce qu'elle impose que le futur Musée national des Chemins de Fer soit obligatoirement édifié en Région de Bruxelles-Capitale. À supposer que le futur musée s'établisse dans une autre Région, toutes les pièces du musée ne seraient dès lors plus nationales mais pourraient être en quelque sorte accaparées par l'une ou l'autre Région. Le risque est particulièrement important en Flandre. En effet, un décret flamand sur le patrimoine immobilier stipule que toute pièce arrivée en Flandre y restera, quoi qu'il advienne.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Ce constat correspond-il à la réalité? Que vous inspire-t-il?

En modifiant l'article 33, n'avez-vous pas peur de créer une nouvelle source de conflit communautaire?

Étant donné le caractère bicommunautaire ou national du Musée des Chemins de Fer, ne serait-il pas plus judicieux de maintenir l'article 33 qui impose que celui-ci soit édifié dans la Région de Bruxelles-Capitale?

16.02 **Éric Libert** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous questionne également à propos de ce dossier, vieux déjà d'une dizaine d'années et qui concerne tant le patrimoine de ce futur musée dédié à l'histoire des chemins de fer dans notre pays que le lieu de son installation. C'est précisément sur le point du lieu que je souhaiterais aujourd'hui vous interroger.

En effet, en vertu de la décision prise par le conseil d'administration de la SNCB le 5 octobre 2000 ainsi qu'en vertu de l'article 33 qui vient d'être évoqué par M. de Donnea, de l'arrêté royal du 5 juillet 2005 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB Holding, il est prévu qu'un Musée national des Chemins de Fer verra le jour en Région bruxelloise, permettant de sauvegarder ainsi le riche patrimoine historique de la SNCB, matériel roulant, archives, etc.

Or, il ressort également des informations qui me sont parvenues qu'il serait envisagé d'installer finalement ce musée à Ostende, ce qui est manifestement contraire à la volonté de la SNCB elle-même, d'une part, et au contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB, d'autre part.

Par conséquent, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me faire connaître l'état actuel de ce dossier et me faire savoir si une décision prochaine doit être prise à ce propos et dans quel sens?

16.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, l'objet de ma question est quelque peu différent de celui des questions qui viennent d'être posées.

Monsieur le secrétaire d'État, j'habite dans une région où la valorisation du patrimoine ferroviaire est bien connue. Certains connaissent peut-être le "Chemin de fer à vapeur des trois vallées", ainsi qu'un autre musée qui porte à peu près le même nom et qui existe depuis longtemps.

Le point à l'ordre du jour me donne l'occasion, même si nous sommes en fin de législature, d'aborder ce sujet et je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'État, vous interroger quant à la politique de valorisation du patrimoine ferroviaire dans notre pays.

Depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, cette politique est malheureusement assez inexistante.

Il doit rester dans notre pays cinq associations qui font rouler des trains sur d'anciennes lignes SNCB désaffectées, voire sur des lignes privées. Il reste – je le répète – le "Chemin de fer à vapeur des trois vallées" qui est de loin le plus important. Il doit rester du côté de Rebecq, le "Petit train du Bonheur" qui circule sur quatre kilomètres. Il y a aussi "Het Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs"; la "Veenbahn" ne circule malheureusement plus malgré les gros efforts fournis par la Communauté germanophone. Il s'agissait dans ce cas d'une centaine de kilomètres de voies. Je pense aussi à "Het stoomcentrum Maldegem", "de lijn Eeklo-Maldegem" et la petite ligne As-Eisden dans le Limbourg.

Malheureusement, force est de constater qu'au fil des années, la SNCB n'a jamais vraiment porté attention à ces associations ou aux exploitations occasionnelles qu'il ne faut pas oublier de mentionner. Sa vision a toujours été d'ordre financier. Elle n'a jamais réellement eu le souci de la mise en valeur du patrimoine. Pourtant, ce dernier est une vitrine pour le rail de manière générale. On construit l'avenir à partir de notre histoire. Valoriser cette dernière, c'est aussi valoriser l'intérêt pour le train en tant que moyen de transport actuel.

Étant en fin de législature, il ne sera plus possible de prendre des mesures en faveur de la valorisation de ce patrimoine. Toutefois, j'ose espérer que ce sera le cas lors de la prochaine législature. Ainsi, peut-être un musée national pourra-t-il voir le jour. J'espère en tout cas que cela pourra se faire dans le cadre d'un partenariat entre les Régions et les Communautés, les associations et les différents musées, quelle que soit leur taille.

Dans certains pays voisins – Grande-Bretagne, France, Allemagne –, il existe des musées nationaux depuis bien longtemps. L'État français, l'État anglais, l'État allemand ont consacré des moyens considérables, ce peut-être au prorata de leur taille, mais aussi de leur intérêt pour l'histoire des chemins de fer à vapeur. Je citerai notamment le "National Railway Museum" de York qui est vraiment exceptionnel. Il est vrai que le patrimoine ferroviaire est le deuxième hobby des Anglais, avant le football et après la pêche; il existe de nombreuses associations anglaises comprenant des milliers de bénévoles.

C'est très spécifique, c'est lié à leur histoire. En France aussi, il y a le Musée national à Mulhouse. Malheureusement, nous n'avons pas d'équivalent dans notre pays.

Tant mieux, si le contrat de gestion prévoit la construction d'un musée. Reste la question de savoir où et comment s'organiser en fonction des Régions et des Communautés. C'est le choix du gouvernement. Le contrat de gestion prévoit qu'il sera installé à Bruxelles. Si c'est le cas, c'est très bien. Par contre, si c'est

ailleurs, il faudra examiner comment collaborer et instaurer un partenariat.

Selon moi, il faut associer les Communautés et les Régions, voir ce qu'elles ont déjà investi dans ce domaine pour construire des musées et mettre en valeur le patrimoine ferroviaire, voir s'il y a moyen d'aider quiconque valorise le patrimoine ferroviaire. M. de Donnea a également soulevé la question de la propriété du patrimoine historique de la SNCB qui est effectivement exceptionnel, qui n'est pas valorisé auprès du grand public mais remisé dans des hangars peu ouverts au public. Des trésors de patrimoine ferroviaire existent mais ne sont pas du tout mis en valeur, ce qui est vraiment regrettable.

Monsieur le secrétaire d'État, comment envisagez-vous à l'avenir, non plus sous cette législature malheureusement, une coopération avec les Régions et les Communautés? Peut-on imaginer d'investir dans les trois Régions du pays? Il y a en effet suffisamment de matériel pour en exposer à plusieurs endroits. S'il y a un musée national, j'espère qu'il collaborera et travaillera en partenariat avec d'autres musées existants. On pourrait par exemple imaginer des échanges de matériel qui serait présenté dans une Région ou l'autre, des promotions communes et une série d'éléments qui valorisent notre patrimoine.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est un peu différente de celles de mes collègues. Néanmoins, je ne manquerai pas d'écouter l'intégralité de votre réponse.

16.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, nous commencerons donc par le patrimoine pour terminer avec le musée du chemin de fer. En application de l'article 33 du contrat de gestion, la SNCB s'efforce de chercher et de préserver les engins et objets les plus représentatifs de l'évolution ferroviaire de notre pays. Les archives et documents photographiques sont compris dans cette tâche de conservation.

En outre, elle organise la présentation de matériels, d'archives et d'affiches, mais aussi la circulation spéciale de locomotives à vapeur ou au diesel, en particulier pour fêter l'anniversaire de certaines lignes ferroviaires.

Les affiches ferroviaires ont récemment fait l'objet d'une étude universitaire, dont la synthèse a débouché sur la publication d'un livre vendu en librairie. J'ajoute que le service des archives et la photothèque sont ouverts sur rendez-vous.

Des coopérations avec les Régions sont examinées avec intérêt. Des partenariats peuvent être conclus à l'occasion de l'une ou l'autre manifestation en tenant compte, entre autres, des possibilités techniques et budgétaires.

La SNCB Holding a déjà effectué des prêts de matériels à des musées et associations ferroviaires. Des objets sont également prêtés régulièrement pour des expositions ou des manifestations en rapport avec la thématique ferroviaire. Ces prêts sont décidés en fonction d'un thème particulier mis en valeur, des possibilités et contraintes techniques, des garanties présentées par l'emprunteur et – le cas échéant – des valorisations mutuelles envisageables.

Pour répondre à votre quatrième question, monsieur Delizée, l'étude de l'édification d'un musée national du chemin de fer n'empêchera pas le développement d'une collaboration avec d'autres institutions et associations, compte tenu des possibilités. Des présentations du matériel historique ont déjà eu lieu à différents endroits à l'occasion de certaines commémorations. Un système d'expositions itinérantes appelle toutefois certaines réserves, en raison des importantes contraintes techniques, sécuritaires, financières et organisationnelles liées au transfert, à la protection et à la mise en valeur d'engins parfois très anciens et ne pouvant être déplacés que moyennant de très sévères restrictions.

En ce qui concerne les trois questions sur la localisation du musée national, aucune décision définitive n'a encore été prise, et plusieurs options sont actuellement examinées.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, il n'est actuellement pas question de modifier l'article 33 du contrat de gestion. Personnellement, j'estime que le Musée des Chemins de Fer devra être érigé. Cependant, l'aspect économique de ce dossier ne peut nous échapper. Le musée doit se construire à un prix raisonnable et à un endroit facilement accessible au plus grand nombre.

16.05 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je me réjouis de ce que le ministre n'ait

pas l'intention de changer l'article 33 du contrat de gestion. C'est une mise au point importante de sa part.

Par ailleurs, je rappelle que la logique veut qu'un musée national soit installé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les possibilités existent en marge des terrains de la gare de Schaerbeek-Formation et sans devoir empiéter sur la réserve foncière de cette gare, car une objection pourrait fuser en ce sens. Or, nous ne voulons pas priver la ville de Bruxelles d'une partie de sa réserve foncière, qui sera bien utile pour d'autres affectations.

Il y a des bâtiments ferroviaires qui existent en marge de la réserve foncière et qui pourraient être facilement utilisés pour y développer un musée national, ce qui ne préjuge évidemment en rien de la nécessité et de la possibilité de faire cela en bonne entente avec les deux autres régions qui disposent vraisemblablement aussi d'un certain patrimoine. M. Delizée en a fait la description pour la Wallonie. Il en va assurément de même pour la Flandre et on peut très bien imaginer un musée central situé à Bruxelles en coopération avec les deux autres Régions.

16.06 **Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je fais mienne la réplique de M. de Donnea et pour le surplus, je vous remercie de votre réponse qui s'est voulue rassurante.

16.07 **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le président, je serai bref. Le sujet me passionne mais le temps imparti pour la question étant limité, je prends acte des réponses de M. le ministre et l'en remercie. Nous aurons probablement l'occasion de suivre les débuts de la future législature en la matière. Je ne doute pas qu'on reviendra sur ce dossier, mais tant mieux si la valorisation du patrimoine ferroviaire de notre pays évolue de manière positive et concrète!

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het Gewestelijk Expresnet" (nr. 14767)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vertraging bij de verwezenlijking van het GEN" (nr. 14844)

17 **Questions jointes 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 "le Réseau express régional" (n° 14767)
- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les retards quant à la réalisation du réseau RER" (n° 14844)

17.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le ministre, fin mars, l'administrateur délégué d'Infrabel – M. Lallemand – qui gère l'infrastructure de la SNCB, a annoncé pour le RER quatre années de retard par rapport au planning initial. Ce constat est évidemment catastrophique dans la mesure où, comme vous le savez, le RER est le seul outil susceptible de désengorger les accès de Bruxelles qui sont de plus en plus embouteillés.

On a l'impression d'assister à un jeu de ping-pong en ce qui concerne l'établissement des responsabilités. M. Lallemand dit que les lenteurs administratives de la Région bruxelloise en matière de délivrance des certificats d'urbanisme nécessaires à la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies, Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Denderleeuw sont responsables de ce retard. Quant à la Région, elle répond qu'Infrabel a mis un an et demi à introduire les demandes de permis d'urbanisme suite à la délivrance des certificats d'urbanisme.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir ce qu'il en est. J'ai été bien placé pour connaître la lourdeur des procédures administratives en matière urbanistique en Région bruxelloise. J'espère d'ailleurs que ces procédures seront un jour simplifiées. Ceci dit, je pense aussi qu'Infrabel doit faire le nécessaire pour accélérer au maximum ce dossier d'importance stratégique non seulement pour Bruxelles mais aussi pour tous les navetteurs et tous les visiteurs de Bruxelles qui perdent un temps fou dans leur trajet vers la capitale chaque matin et au retour chaque soir.

J'ai deux questions à vous poser. À quel niveau se situent les responsabilités pour ce retard très important de quatre ans? À quelle date peut-on espérer que le RER entrera effectivement en fonction, notamment le volet wallon, puisque c'est celui qui a pris le plus de retard?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur de Donnea, je peux vous confirmer qu'Infrabel a introduit les dossiers de demandes d'autorisation pour chaque chantier dans chaque Région concernée entre novembre 2002 et décembre 2003. Lors de la conclusion de l'accord de coopération en octobre 2001, les Régions s'étaient engagées à délivrer les permis nécessaires dans un délai de 18 mois. Force est de constater que ces procédures prennent plus de temps.

Quatre permis ont été délivrés et sept procédures sont encore en cours. En Wallonie, tous les permis importants ont été délivrés. Infrabel a par ailleurs ouvert le chantier sur la ligne 124 ce matin-même. En Flandre, les dossiers sont en phase finale. Nous constatons néanmoins que les autorités bruxelloises prennent beaucoup de temps pour décider, après l'avis rendu par les commissions de concertation. Le gouvernement fédéral, M. Verhofstadt et moi-même, avons insisté régulièrement auprès de la Région de Bruxelles-Capitale pour mieux avancer dans ces dossiers qui sont par ailleurs de première importance dans l'intérêt de la mobilité et du développement économique de Bruxelles.

Quelles sont les causes de ces retards? Je constate que le groupe SNCB n'a pas fait son travail. Il faut bien se rendre compte que la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires dans une agglomération urbaine n'est pas chose simple: il y a des expropriations, les riverains s'inquiètent du niveau de bruit, les études d'impact environnemental sont complexes, il faut de multiples avis sur beaucoup d'aspects, l'administration peut demander des études supplémentaires, les citoyens et les communes peuvent s'adresser aux tribunaux pour contester des décisions prises. Cette dernière faculté est de plus en plus utilisée.

Si nous ne respectons pas ces règles, je crains que les mêmes personnes qui nous critiquent aujourd'hui à cause des retards n'hésiteraient pas à nous accuser d'avoir mal préparé les dossiers.

Infrabel doit donc respecter les procédures.

17.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je prends évidemment acte de la réponse du secrétaire d'État.

Je crois que tout ceci illustre une chose que nous savons tous: les procédures en matière urbanistique sont beaucoup trop complexes à Bruxelles et doivent absolument être simplifiées. Des simplifications sont déjà intervenues ces dernières années, mais il faut aller plus loin. Le principe de subsidiarité entre communes et Régions doit être mieux appliqué à Bruxelles. Cela implique probablement un renforcement des compétences de la Région en matière d'urbanisme et une diminution des pouvoirs retardataires des communes dans la même matière. Ceci est un avis purement personnel qui me vaudra sans doute beaucoup d'inimitié de la part de certains de mes collègues municipalistes bruxellois.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het station te Denderleeuw" (nr. 15083)
- de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de belabberde staat van het station te Haaltert" (nr. 15084)

18 Questions jointes de

- M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la gare à Denderleeuw" (n° 15083)
- M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'état déplorable de la gare à Haaltert" (n° 15084)

18.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb twee informatieve vragen. Het gaat over twee gemeenten die, niet toevallig, in de buurt van Aalst liggen. Ze liggen iets verder van Zwalm, maar dat ligt toch ook nog min of meer in de buurt. Oost-Vlaanderen is hier vanmiddag reeds goed aan bod gekomen. Het schijnt dat er verhoogde belangstelling is voor Oost-Vlaanderen de volgende weken.

Mijn eerste vraag gaat over het station van Denderleeuw. Collega De Padt heeft daarnet reeds benadrukt dat dit in het hele treingebeuren een knooppunt is richting Brussel. Ook in het raam van het Gewestelijk Expressnet is er een belangrijke rol voor Denderleeuw weggelegd. Die belangrijke rol heeft tot gevolg dat er daar een aantal werkzaamheden plaatsvindt. Er komt een nieuw seinhuis, een logistiek centrum en op langere termijn komen er bijkomende sporen richting Brussel.

Recente berichten leren ons dat er in de buurt van het station van Denderleeuw een probleem zou zijn inzake parkeerplaatsen. Er zou een tekort aan parkeerplaatsen zijn. Anderzijds zijn er een aantal problemen, die niet moeten overschat en overdreven worden, inzake veiligheid.

Specifiek over die parking, aan de achterzijde is er een redelijk groot terrein dat eigendom is van de NMBS, maar dat verhuurd wordt aan de gemeente, die daar de uitbating verzorgt via een private maatschappij.

Doordat Denderleeuw een knooppunt is, heeft het een grote aantrekkingskracht op een ruimere regio. Het gaat dan over mensen die de wagen nemen tot Denderleeuw en dan de snelle treinverbinding met Brussel gebruiken. Daardoor is het aantal parkeerplaatsen blijkbaar onvoldoende gelet op de vraag, ondanks het feit dat het wel degelijk een betalende parking is.

Daarom heb ik de volgende vragen over Denderleeuw.

Hoeveel reizigers telt het station van Denderleeuw dagelijks? Welke werken zijn er voorzien op middellange en langere termijn in Denderleeuw?

Er is blijkbaar een meningsverschil met het gemeentebestuur van Denderleeuw, dat het seinhuis liever op een andere plaats zou zien omdat dat blijkbaar een aantal parkeerplaatsen zal kosten. De vraag is of er daar overleg is geweest en wat de impact is van de inplanting van het seinhuis op het aantal parkeerplaatsen.

Inzake veiligheid, zijn er specifieke investeringen voorzien?

Ten slotte, de gemeente Denderleeuw is, naar het voorbeeld van een aantal andere gemeenten, waaronder Aalst, blijkbaar vragende partij om de gehele stationsomgeving in een nieuw, moderner kleedje te steken, waarbij ook andere elementen zoals kantoorruimte en appartementsgebouwen zouden kunnen betrokken worden. De vraag is of er hier reeds overleg is geweest en of er daarvoor plannen bestaan.

Ik ga dan direct over naar mijn vraag over Haaltert.

Mijnheer de voorzitter, Haaltert is in tegenstelling tot Denderleeuw niet zo groot en druk bereisd. Het is ook geen knooppunt in het hele net. Het heeft echter toch een aantal reizigers. Ik ben mij, na het ontvangen van een aantal klachten, zelf van de toestand van de infrastructuur gaan vergewissen. Ik besef uiteraard dat men niet elk station van vandaag op morgen kan moderniseren en uitrusten met alle nieuwigheden, maar in Haaltert is de tijd toch een beetje blijven stilstaan. Het loket is slechts enkele uren bemand. Het meubilair in de wachtzaal is verouderd. Ook de aanduidingen op de perrons kunnen beter. De toegang tot een van de twee perrons is moeilijk. Ook, en dat vind ik een echt pijnpunt, het sanitair is echt ondermaats.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel reizigers komen er dagelijks in het station van Haaltert? Zijn ook hier in investeringen voorzien om aan de noden tegemoet te komen en een zekere modernisering door te voeren?

18.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Casaer, de directie Patrimonium binnen de holding heeft de intentie om voor het station van Denderleeuw een masterplan op te maken. Men is momenteel bezig om de behoeften van alle diensten binnen de NMBS-groep te verzamelen en te bekijken welke gebouwen in de toekomst leegkomen, wanneer het logistiek centrum Infrastructuur en het seinhuis in dienst zullen zijn. Zodra dit duidelijk is, zal ook met andere besturen, onder andere het gemeentebestuur en De Lijn, worden bekeken wat hun toekomstvisie voor de stationsomgeving is.

Infrabel voorziet op middellange en/of langere termijn de verhoging van de perrons en het toegankelijk maken van de perrons voor minder mobiele reizigers, inclusief rolstoelgebruikers. De perronverhoging wordt uitgevoerd om een beter instapcomfort te verzekeren voor het GEN-materiaal en dat ten behoeve van dagelijks ongeveer 10.000 reizigers.

De stedenbouwkundige aanvraag die destijds bij de gemeente werd ingediend, voorziet in de inplanting van het seinhuis ter hoogte van de ingang van de onderdoorgang Kantkouterbaan. De directie Patrimonium heeft hiervoor een stedenbouwkundige vergunning van de gemeente gekregen. Zij zijn niet op de hoogte van de wens van het gemeentebestuur om het seinhuis elders in te planten. Het dossier is bij hen ook te ver gevorderd om de inplanting opnieuw in vraag te stellen. Door de inplanting van het seinhuis zal een 70-tal parkingplaatsen voor treinreizigers verloren gaan. Het gemeentebestuur is hiervan al geruime tijd op de hoogte gebracht. Men heeft toen zelf voorgesteld om na te gaan of een aantal parkeerplaatsen kon worden gerecupereerd door de inrichting van de parking te optimaliseren.

Inzake de veiligheid van personeel, reizigers en gebruikers beschikt Denderleeuw over een eigen securitybrigade.

Bovendien zal in het kader van het plan-Malaga het station van Denderleeuw in de loop van 2008 met camerabewaking worden uitgerust.

Het station van Haaltert maakt deel uit van het GEN. Het zal worden gemoderniseerd, onder meer door perronverhoging en verharding, door verwarmde schuilhuisjes en door een betere verlichting. Het huidige aantal stationsnaamborden is inderdaad beperkt. Op korte termijn zullen inwendig verlichte stationsnaamborden worden bijgevoegd. Er werd aan de lokale diensten ook gevraagd om de situatie van de toegang tot perron 2 te onderzoeken.

Voor het stationsgebouw zal de directie Patrimonium bekijken welke werken mogelijk zijn om de toestand van de gemiddeld ongeveer 600 instappende reizigers op werkdagen te verbeteren. Het cijfer 600 is wel het resultaat van een telling van oktober 2005. Ik wil het cijfer dus licht nuanceren. Wellicht zal het cijfer ondertussen iets hoger zijn.

18.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, hebt u enig idee van de uitvoeringsperiode voor Haaltert? U spreekt immers over het GEN, waarvan de realisatie voor 2010 of 2012 is gepland.

18.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het GEN zal rond de door u genoemde periode volledig zijn afgewerkt. Het zal in 2012 niet allemaal uit de lucht vallen. Het project voor Haaltert zal dus in ieder geval tussen vandaag en 2012 in uitvoering komen. Ik ga ervan uit dat het zeker niet tot de door u genoemde einddatum zal duren.

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

18.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik moet blijkbaar een telefoontje plegen.

De **voorzitter:** ik wacht nog even. Ook mijn vraag zal heel kort zijn. Het antwoord kan niet lang zijn. *(De staatssecretaris telefoneert.)*

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het beroep dat werd gedaan op het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele" (nr. 15033)

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inschakelen door de NMBS van het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele" (nr. 15061)

19 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recours aux services du bureau d'avocats de M. Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB" (n° 15033)

- 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 recours par la SNCB au bureau d'avocats de Maître Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB" (n° 15061)

19.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, dit zijn twee schriftelijke vragen waarop ik van u nog geen antwoord heb gekregen. U bent trouwens niet alleen; een paar andere

ministers had mij evenmin een antwoord bezorgd.

Ik hoor al enkele jaren allerlei verhaaltjes over een meer dan goede relatie tussen de regering en het advocatenkantoor van Marc Uyttendaele, de echtgenoot van de minister van Justitie.

Ik vraag aan alle regeringsleden - staatssecretarissen en ministers - hoe vaak zij in 2003, 2004, 2005 en 2006 tegen betaling een beroep hebben gedaan op de juridische diensten van dat advocatenkantoor en welk bedrag aan onkosten en erelonen zij daarvoor hebben betaald. Ik stel u die vraag wat uw kabinet betreft en wat de spoorwegen betreft.

19.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Eynde, ik heb als antwoord van de NMBS gekregen dat zij op twee jaar tijd zeven keer een beroep hebben gedaan op dit advocatenkantoor.

Gezien de kwaliteit van de interventies is het heel waarschijnlijk dat de NMBS-groep later nog een beroep zal doen op dit kantoor.

Wat mijn beleidscel betreft, er werd geen beroep gedaan op het door u genoemde advocatenkantoor.

19.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Heeft de NMBS u meegedeeld hoeveel in totaal werd betaald?

19.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS heeft mij dat niet meegedeeld.

19.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Zou dat nog kunnen worden meegedeeld? Dat was immers een deel van mijn vraag.

19.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Alles is gerelateerd aan de zwaarte van een dossier dat op een bepaald ogenblik aan een advocatenkantoor wordt toevertrouwd.

Ik heb daar geen cijfers over, in ieder geval.

19.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Uw collega's hebben ze mij allemaal al gegeven.

Mocht u dat nog schriftelijk meedelen....

19.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat stond niet in de vraag. Daarom hebben wij er niet op geantwoord. Of staat dat wel in de vraag? Toch wel. Sorry.

19.09 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ja, het is daarom dat ik durf aan te dringen.

19.10 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Men heeft mij dat niet gegeven. Ik zal het navragen.

19.11 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Dat is heel vriendelijk. Ik dank u bij voorbaat.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.17 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.17 heures.*