



CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**23-04-2007**

**Après-midi**

**maandag**

**23-04-2007**

**Namiddag**

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

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

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

## SOMMAIRE

## INHOUD

<p>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) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	1	<p>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) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	1
<p>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) <i>Orateurs: Valérie De Bue, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	3	<p>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) <i>Sprekers: Valérie De Bue, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	3
<p>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) <i>Orateurs: Greta D'hondt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	4	<p>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) <i>Sprekers: Greta D'hondt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	4
<p>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) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	7	<p>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) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	7
<p>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) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	9 9 9	<p>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) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	9 9 9
<p>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) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	12	<p>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) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	12
<p>Question de Mme Hilde Dierickx au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la</p>	15	<p>Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en</p>	15

consommation, sur "la baisse des coûts d'entretien de l'infrastructure ferroviaire" (n° 14699)

*Orateurs:* **Hilde Dierickx, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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)

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

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)

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

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)

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

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)

*Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, **Jean-Marc Delizée**

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

Consumentenzaken, over "de daling van de kosten voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur" (nr. 14699)

*Sprekers:* **Hilde Dierickx, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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)

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

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)

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

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)

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

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)

*Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, **Jean-Marc Delizée**

Vraag van de heer Pieter De Crem aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

consommation sur "les innombrables plaintes relatives au service de la SNCB en Flandre orientale" (n° 14569)

*Orateurs:* **Pieter De Crem**, président du groupe CD&V, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'offre ferroviaire insuffisante à Renaix" (n° 14910)

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

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le préchauffage de rames ferroviaires" (n° 14942)

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

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)

*Orateurs:* **Annelies Storms**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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)

*Orateurs:* **François-Xavier de Donnea**, **Éric Libert**, **Jean-Marc Delizée**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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)

*Orateurs:* **François-Xavier de Donnea**,

Consumentenzaken over "de regen van klachten over de NMBS-dienstverlening in Oost-Vlaanderen" (nr. 14569)

*Sprekers:* **Pieter De Crem**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

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

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

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

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)

*Sprekers:* **Annelies Storms**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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)

*Sprekers:* **François-Xavier de Donnea**, **Éric Libert**, **Jean-Marc Delizée**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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)

*Sprekers:* **François-Xavier de Donnea**,

**Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

- Questions jointes de 49  
 - 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) 49  
 - 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) 49

*Orateurs:* **Dylan Casaer, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

- Questions jointes de 52  
 - 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) 52  
 - 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) 52

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

**Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 49  
 - de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het station te Denderleeuw" (nr. 15083) 49  
 - 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) 49

*Sprekers:* **Dylan Casaer, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 52  
 - 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) 52  
 - 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) 52

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

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

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

LUNDI 23 AVRIL 2007

MAANDAG 23 APRIL 2007

Après-midi

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?

**01.01** Guido De Padt (VLD): Les cabines de signalisation de Zottegem, Grammont et Alost seront remplacées par une seule cabine située à Denderleeuw. La SNCB est convaincue que cette mesure sera bénéfique pour la ponctualité et la sécurité.

Nous émettons néanmoins des réserves. Une installation de signalisation centralisée est très vulnérable. Il suffit de songer à l'incendie de l'an dernier dans la cabine près de Bruxelles-Midi. Aujourd'hui encore, les effets de ce sinistre perturbent le trafic ferroviaire. Un incendie à Denderleeuw aurait pour effet de bouleverser toute l'organisation des convois vers la Flandre orientale et la Flandre occidentale.

La SNCB prévoit-elle un plan de secours en cas d'incendie ou de panne dans la cabine de signalisation?

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.*

**01.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les cabines de signalisation de Zottegem, de Grammont et d'Alost seront remplacées par une seule cabine, située à Denderleeuw. Cette opération devra être achevée en janvier 2012.

Étant donné qu'une installation centralisée est effectivement vulnérable, Infrabel prévoit des mesures pour limiter les conséquences d'un incendie. Ainsi, les données de signalisation sont continuellement sauvegardées dans chaque cabine de signalisation concentrée pour éviter que les données indispensables soient perdues. Afin d'assurer la continuité du service, des postes de secours mobiles sont prévus pour régler le trafic ferroviaire. Le système d'alimentation de secours sert à pallier les pannes d'alimentation électronique.

Par ailleurs, l'incendie évoqué n'a pas ravagé une cabine de signalisation mais une sous-station de traction, ce qui est tout à fait différent. Une station de traction renferme une installation génératrice d'énergie – du matériel (*hardware*) – et elle ne peut être remplacée par un poste de secours mobile. En revanche, une cabine de signalisation ne renferme en fait qu'une série d'ordinateurs dont les données – c'est-à-dire les logiciels (*software*) – sont particulièrement importantes.

**01.03** **Guido De Padt** (VLD): L'erreur est humaine. J'estime malgré tout que ce type de problème pourrait également se produire en cas d'incendie dans une cabine de signalisation.

**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

**02.01** Valérie De Bue (MR): Bevestigt u dat het aantal door de NMBS verkochte abonnementen voor de parking van het station van Nijvel twee keer zo hoog ligt als het aantal beschikbare plaatsen? Overweegt u andere formules, zoals van het "passtype" bijvoorbeeld?

**02.02** Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het aantal verkochte abonnementen is altijd hoger dan het aantal beschikbare plaatsen. Jammer genoeg kan de NMBS geen precieze cijfers verstrekken. In het kader van de uitbouw van het GEN zal de parking worden uitgebreid. Binnen afzienbare tijd zou die vierhonderd plaatsen moeten tellen.

De NMBS-holding heeft geen plannen voor een "passformule" voor de parkings van de 37 stations onder haar beheer.

**02.03** Valérie De Bue (MR): Waarom werd er niet gedacht aan een "passformule"? Zullen de parkings die nog aangelegd moeten worden, gratis zijn?

**02.04** Staatssecretaris Bruno Tuybens: Of parkeren al dan niet gratis zal kunnen, zal uitgemaakt

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.

worden na de heraanleg van de parking. Wat uw vraag over een eventuele "passformule" betreft, kan ik u niet zeggen waarom er geen specifieke oplossing uitgewerkt werd voor het station van Nijvel.

**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.

**02.05 Valérie De Bue (MR):** Dit dossier moet aandachtig gevolgd worden, want vele pendelaars zijn ontevreden. Wij willen de mensen uit hun auto en op de trein krijgen, maar die formule zorgt voor heel wat ongemakken.

**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.

**02.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Wij hebben demarches ondernomen om het ideale beleid uit te stippelen met betrekking tot de stations.

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

Er werd voorts overeengekomen dat alle overeenkomsten met de steden en de gemeenten zouden worden besproken. In dit specifieke geval werd beslist met de gemeenteraad van Nijvel samen te werken.

*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.

**03.01 Greta D'hondt (CD&V):** L'accessibilité des bâtiments remplissant une fonction publique tels que ceux de La Poste est très importante. Le secrétaire d'État a déjà répondu précédemment que La Poste a arrêté une programmation pluriannuelle en vue de rendre ses bureaux accessibles. Mais sur le terrain, je constate que les choses bougent peu.

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

À Zele, après que l'administration communale l'a demandé instamment, le seuil du bureau de poste vient d'être incliné mais

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 deurpomp geregeld is. Dat is hetgeen De Post mij zegt. De aanpassing aan die bestaande deurpomp werd ondertussen geregeld. Om het probleem definitief op te lossen zal De Post zo vlug mogelijk, zegt men mij, een automatische deurpomp of schuifdeur plaatsen. Daartoe engageert men zich. Blijkbaar zou de bestaande deurpomp 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

après ce seuil, un obstacle subsiste: une porte certes très belle mais aussi très lourde que ni les handicapés ni les personnes âgées ne peuvent ouvrir. Ne trouvez-vous pas consternant qu'en 2007, cette porte ne s'ouvre pas automatiquement?

Le secrétaire d'État pourrait-il me dire où en est la programmation pluriannuelle de La Poste?

**03.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La Poste m'a fait savoir que le ferme-portes existant dans le bureau de poste de Zele a été modifié. Afin de résoudre ce problème définitivement, il sera procédé le plus rapidement possible à la pose d'un ferme-portes automatique ou d'une porte coulissante.

Après une vérification approfondie, trois cents bureaux de poste environ se sont avérés inaccessibles et trois cents autres, difficilement accessibles. L'amélioration de l'accessibilité des bureaux fait partie intégrante du plan stratégique 2006-2011 de La Poste. En outre, l'accessibilité a été incluse dans le programme normal d'investissements pour les nouvelles constructions ou les transformations structurelles, ce qui a eu pour effet de rendre d'ores et déjà totalement accessibles 35 bureaux de poste. Et d'ici à 2011, des travaux d'infrastructure seront réalisés dans vingt autres bureaux.

Outre le budget normal d'investissements, nous avons lancé un programme spécifiquement axé sur des travaux d'adaptation visant à améliorer l'accessibilité. Une étude de faisabilité a déjà été menée pour 22 des 56 projets jugés prioritaires. En 2007, plus de 250.000 euros seront dégagés à cette fin.

Les mesures prévues dans le

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.

cadre du plan quinquennal doivent ramener à 10 %, d'ici à 2011, les 45 % de bureaux de poste qui sont aujourd'hui difficilement accessibles ou inaccessibles aux utilisateurs de chaise roulante, ce qui implique l'adaptation de trois quarts des bureaux de poste.

L'accessibilité des Points Poste sera également améliorée.

**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.

**03.03 Greta D'hondt (CD&V):** Je souhaiterais pouvoir disposer des résultats du screening, que je n'ai pas retrouvés dans le rapport de La Poste.

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.

L'échéance 2012 est naturellement encore éloignée. Je souhaiterais connaître les bureaux de poste dont on envisage d'améliorer l'accessibilité. Où puis-je trouver ces informations?

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.

Des travaux ont peut-être été effectués à la pompe du bureau de Zele mais les problèmes ne sont pas résolus pour autant. Quand peut-on escompter une solution définitive?

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.

**03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** En tout état de cause avant 2012. La Poste s'est en effet engagée à résoudre le problème dans les meilleurs délais.

Je vais demander que me soient communiquées les données que

vous sollicitez.

**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.

**04.01** **Guido De Padt** (VLD): Depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire et de l'incendie dans la cabine de signalisation de Bruxelles-Midi, de nombreux trains accusent des retards. Des voyageurs mécontents se plaignent auprès du médiateur. Il ressort d'une enquête que j'ai menée avec le sénateur Willems que le médiateur observe le mutisme depuis des mois.

Le ministre a-t-il connaissance de la lenteur avec laquelle le médiateur réagit aux plaintes dont il est saisi? Dans quel délai le médiateur répond-il normalement aux lettres? Quelle mesures le ministre compte-t-il prendre pour résorber les retards?

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.

**04.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le médiateur répond à toute plainte dans les trois jours. Il informe de la réception de la plainte et indique si elle est recevable. Si c'est le cas, il précise le numéro de dossier. Le client est ensuite tenu au courant de toutes les évolutions de celui-ci. Tel est l'état de la situation, sans interruption depuis 1993.

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.

Les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête ne rendent donc pas toujours correctement compte des faits et peut-être MM. De Padt et Willems devraient-ils s'interroger sur la valeur scientifique de leur enquête.

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.

Toutefois, il est arrivé fréquemment qu'on confonde le service des réclamations de la SNCB et le médiateur. Le service des réclamations s'efforce de respecter un délai de six semaines, bien que ce ne soit pas toujours possible en périodes de pointes. C'est parfois à ce niveau que les plaintes qui arrivent en définitive chez le médiateur ont subi du retard.

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

**04.03 Guido De Padt** (VLD): Je ne suggère rien, je me fais l'écho de ce que les citoyens me signalent. Selon toute apparence, il n'y a aucun problème. L'enquête doit seulement me permettre de connaître le vécu des gens. Elle n'a aucune visée scientifique, mais plus d'une personne sur quatre a répondu à notre questionnaire.

**05.01 Guido De Padt** (VLD): En février, le ministre n'était pas encore en mesure de me communiquer des données concernant les demandes de compensation pour des retards fréquents. Ces chiffres sont-ils entre-temps disponibles? Combien de demandes relatives à des retards fréquents de plus de 15 minutes la SNCB a-t-elle déjà reçues depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2006? À combien de personnes ayant subi ce type de retards a-t-on versé une indemnité et sous quelle forme? À quel montant total s'élèvent ces compensations? Dispose-t-on de chiffres plus détaillés concernant les demandes de compensation par ligne et/ou par moment? Quelle est la ligne connaissant le plus grand nombre de retards?

Dans ses notes de politique

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?

générale, le secrétaire d'État a toujours souligné l'importance d'une entreprise socialement responsable. Les fournisseurs de services publics doivent davantage tenir compte des observations des clients. Le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU) a formulé un grand nombre d'observations quant au régime de compensation des retards de trains, tout en proposant une série de recommandations visant à lui faire mieux épouser les attentes des clients.

Le secrétaire d'État convient-il que ce régime doit être simplifié et mieux répondre aux besoins des clients? La SNCB doit-elle tenter d'élaborer un système automatique de compensations à l'égard des détenteurs de cartes-train? Les 120 minutes de retard actuellement nécessaires pour obtenir une compensation seront-elles réduites à 30 minutes? Tous les voyageurs pourront-ils prétendre à une compensation, indépendamment de la nature de leur titre de transport? Le montant de la compensation va-t-il varier en fonction de la fréquence du retard? Les voyageurs qui ratent le dernier train par la faute de la SNCB seront-ils acheminés jusqu'à leur destination finale par un autre moyen de transport? L'évaluation des régimes de compensation actuels sera-t-elle encore réalisée durant cette législature? Les recommandations du CCU seront-elles prises en considération?

**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.

**05.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'actuel régime de compensation est en effet axé sur l'expérience du voyageur. Le retard est calculé de la gare de départ à la gare d'arrivée. Il est très difficile à la SNCB de le faire pour tous les usagers et c'est pourquoi le client doit introduire une demande de compensation. La question sera réglée par le biais du portefeuille électronique pour les clients qui possèdent une



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.

carte de train.

Le contrat de gestion dispose que l'actuel régime de compensation doit faire l'objet d'une évaluation. L'auteur de la question établit une comparaison avec les chemins de fer néerlandais qui recourent à une autre norme pour le régime de compensation. Le système néerlandais n'est toutefois pas plus avantageux à tous égards que le belge. Quand on compare des systèmes, il faut veiller à prendre tous les éléments en considération.

La Belgique est en outre le premier pays où des retards réguliers d'un quart d'heure ou plus sont pris en considération. Le système belge nous a été proposé par la SNCB et nous l'avons accepté.

Actuellement déjà, tous les usagers du chemin de fer peuvent prétendre à une compensation, quelle que soit la nature de leur titre de transport. De même, la hauteur de la compensation varie en fonction de la fréquence du retard. Enfin, les voyageurs qui manquent leur dernier train, par exemple parce qu'il a été supprimé, sont transportés vers leur lieu de destination au frais de la SNCB qui leur fournit alors un autre mode de transport, par exemple un taxi jusqu'à la gare de destination, ou rembourse ultérieurement le transport au client.

L'évaluation pourra avoir lieu au plus tôt après le traitement des demandes de compensation pour la première période de référence. Cette évaluation sera terminée dans les prochains jours. Une communication sera faite à ce sujet.

**05.03** Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, tenzij ik

**05.03** Guido De Padt (VLD): Le

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.

secrétaire d'État n'a rien dit à propos du nombre de demandes correspondant à la première période de référence. Celle-ci s'est achevée fin février et nous sommes déjà fin avril.

**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.

**05.04** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Comme je l'ai dit, le traitement des demandes par la SNCB est toujours en cours. Des informations ne seront communiquées que lorsqu'un aperçu complet sera disponible.

**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.

**05.07** **Guido De Padt** (VLD): Je ne comprends pas qu'il faille un mois et demi pour connaître le nombre de demandes introduites. Quel est encore le sens de notre présence ici si l'on n'est même pas en mesure de nous communiquer des informations élémentaires? Comment se peut-il que la SNCB ignore le nombre de demandes qui lui ont été adressées?

**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.

**05.08** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je n'ai pas dit qu'elle ignorait ces chiffres. J'ai uniquement dit que l'évaluation sera terminée dans quelques jours et qu'elle fera ensuite l'objet d'une communication.

*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

**06.01** **Guido De Padt** (VLD): À l'étranger, le secteur postal fait appel de plus en plus à des

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?

indépendants et, de même, les entreprises de courrier étrangères qui sont présentes sur le marché belge sollicitent souvent les services de collaborateurs indépendants.

Les syndicats représentés à La Poste craignent que leur entreprise ne suive cette tendance et ils s'y opposent. Ils demandent au gouvernement de prêter attention au problème des faux indépendants qui échappent à la législation sociale applicable aux travailleurs salariés et ils plaident en faveur d'une CCT sectorielle nationale imposant des salaires fixes.

Le secrétaire d'État pourrait-il communiquer des données chiffrées qui donnent une idée de l'ampleur de ce phénomène dans le secteur postal? Combien de collaborateurs indépendants compte La Poste? Quelle est la situation chez les opérateurs étrangers? Comment cette situation a-t-elle évolué au cours de ces dix dernières années?

Le gouvernement s'attaque-t-il aux faux indépendants? Combien d'infractions a-t-il déjà constatées?

Le secrétaire d'État soutient-il l'idée d'une CCT sectorielle nationale?

**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

**06.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Actuellement, La Poste ne fait pas appel à des indépendants mais ses filiales Taxipost et Deltamedia, oui. En Belgique, la filiale de TNT, Belgique Diffusion, travaille principalement avec des indépendants. Et il semble que les petits opérateurs présents sur notre marché recourent à des indépendants.

Selon une étude de PwC commandée par la Commission européenne, les nouveaux venus sur le marché ont un coût du travail inférieur au nôtre dans la plupart des pays européens. Ces

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 ziekteperioden 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.

nouveaux venus appliquent généralement un modèle de bas coûts et font appel à des indépendants.

En ce qui concerne la situation en Allemagne, nous disposons de chiffres précis qui montrent qu'à la Deutsche Post presque tout le personnel est occupé sous un statut de salarié à temps plein ou à temps partiel. Chez ses concurrents, le pourcentage de salariés n'est que de 42 %, les «mini-emplois» représentant 58 % du total, ce qui est davantage que dans les secteurs traditionnellement très flexibles comme le catering ou le nettoyage.

L'évolution sur les marchés postaux semble indiquer un accroissement du recours à des indépendants dans le cadre d'emplois de type « hamburger ». Selon le rapport annuel pour 2006 du régulateur postal allemand, les concurrents de la Deutsche Post ont créé 12.000 emplois à temps plein ou à temps partiel au cours de la période de 1999 à 2005, beaucoup moins dès lors que les 34.000 qui auraient été supprimés chez l'opérateur historique.

Aux Pays-Bas, le syndicat CNV a reproché aux deux principaux concurrents de TNT de payer à son personnel un salaire inférieur au salaire minimum. Ces travailleurs ne bénéficieraient en outre d'aucun régime de pension et n'auraient pas droit à des jours de congé ni à des jours de maladie. Ils ne seraient payés que par envoi distribué.

La question relative aux faux indépendants s'adresse au ministre de l'Economie. Ainsi qu'il a été dit, La Poste ne recourt pas à des indépendants et je ne possède pas de données sur d'éventuelles infractions à la législation sociale commises par des opérateurs privés.

Une CCT sectorielle nationale permettrait de lutter contre la concurrence déloyale sur le marché et d'induire sans doute une amélioration des conditions sociales applicables aux travailleurs. Une telle convention collective serait toutefois sans effets pour les indépendants.

**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 spoorwegnet 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.

**07.01** **Hilde Dierickx** (VLD): Il ressort de chiffres qui m'ont été communiqués par le secrétaire d'État en réponse à une question écrite que les coûts d'entretien annuels du réseau ferroviaire et des trains ont sensiblement baissé. Le nombre des membres du personnel chargés de l'entretien a également fortement diminué. Dans le même temps, les voyageurs se voient de plus en plus souvent confrontés à des retards provoqués par des problèmes techniques.

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.

Quelles sont les raisons de la diminution importante des frais d'entretien? La sécurité des voyageurs ne s'en trouve-t-elle pas menacée?

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

**07.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Une diminution des coûts n'implique nullement que la SNCB

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 inschattingfouten.

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.

se préoccupe moins de la sécurité des voyageurs. En 2001 et en 2002, les coûts d'entretien de l'infrastructure ferroviaire se sont élevés, pour chacune de ces années, à 300 millions d'euros. En 2003, 2004, 2005 et 2006, ils se sont élevés respectivement à 325, 309, 275 et 285 millions d'euros.

Les frais d'entretien varient d'une année à l'autre parce que certains travaux, comme la peinture des ponts et la vérification de certains éléments électriques, ne doivent pas être réalisés chaque année. Pour éviter toute erreur d'estimation, il convient de considérer la variation des coûts sur une plus longue période. Entre 2001 et 2006, la diminution des dépenses d'entretien s'est élevée à un peu moins de 18 millions d'euros. Sur une plus longue période, ce montant représente une moyenne annuelle de 1,2%. Cela peut s'expliquer par l'utilisation de matériaux et de composants dont l'entretien est plus aisé, ainsi que par la modernisation du réseau, qui a comme effet de diminuer les besoins en matière d'entretien. Une augmentation de la productivité est aussi recherchée dans certains domaines. Le coût de l'entretien des trains – à l'exclusion du nettoyage – s'est chiffré à 152 millions d'euros en 2006 : 52,6 millions d'euros pour les locomotives, 70,6 millions d'euros pour les automotrices et 29 millions d'euros pour les voitures. La réduction des frais d'entretien des trains résulte de la diminution des besoins en matière d'entretien, car on a commandé ces dernières années un peu plus de rames et de locomotives neuves, qui nécessitent moins d'entretien.

**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

**07.03 Hilde Dierickx (VLD):** La diminution de 18 % des effectifs du personnel d'entretien est tout aussi frappante et m'interpelle, même si elle est peut-être liée à la facilité d'entretien. J'espère que

defecten aan treinstellen en overwegen hoop ik toch dat een evaluatie wordt gemaakt van dit onderhoud en dat daarmee zeker rekening wordt gehouden.

lors de l'évaluation de l'entretien, on tiendra compte des défauts des rames et des passages à niveau.

**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.

**07.04** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La sécurité et la fiabilité du matériel roulant demeureront la priorité absolue à l'avenir et seront encore améliorées dans la mesure du possible. Aucune des mesures prises à ce jour n'a réduit d'une quelconque manière la sécurité ou la fiabilité du matériel roulant.

*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.

**08.01** **Olivier Chastel** (MR): Op 18 januari 2007 raakte een trein die van Brussel naar Charleroi reed geblokkeerd voor Waterloo: door stormweer waren bomen op de sporen en sommige bovenleidingen terechtgekomen. De reizigers hebben meer dan vijf uur moeten wachten alvorens de NMBS besliste om hen terug naar het vertrekpunt te brengen! Zoiets is onaanvaardbaar. Bovendien heeft de NMBS niet geantwoord op de klachten die ze nadien van de reizigers heeft ontvangen. Eind januari heeft een van hen zowel de NMBS als de bevoegde overheid meermaals aangeschreven. Op een ontvangstbewijs van de minister na heeft die persoon geen enkele reactie van de NMBS gekregen.

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!

Welke maatregelen, met name wat de schadeloosstelling betreft, zal u ten aanzien van die reizigers nemen? Welke lering heeft de NMBS uit dat incident getrokken? Welke besluitvormingsstructuren zal de NMBS opzetten teneinde dergelijke incidenten te voorkomen? Vindt u de houding van het overheidsbedrijf in dit

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.

geval normaal?

**08.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De hevige rukwinden van 18 januari 2007 hebben het treinverkeer grondig in de war gestuurd, zowel in België als in de buurlanden, waar de dienst zelfs werd onderbroken. Als gevolg van de schade moesten treinen worden omgeleid, bussen worden ingelegd, enz.

De NMBS heeft alles in het werk gesteld om de toestand recht te trekken en ervoor te zorgen dat de reizigers terug naar huis konden. Het was bijzonder moeilijk tijdig voor correcte informatie te zorgen. De NMBS heeft haar verontschuldiging aangeboden aan de klanten die zich tot haar hebben gewend.

De NMBS beseft hoe belangrijk het is de reizigers correct te informeren en heeft daarom het project "Information Real Time" op poten gezet. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar de opleiding van het personeel. Daarnaast werden ook personeelsleden belast met het prioritair informeren van de reizigers in geval het treinverkeer ontregeld wordt. Met de realisatie van andere doelstellingen, zoals de verbetering van de uitrusting van de stations, het aanbrenge



van een geluidsinstallatie, enz., was al een aanvang genomen, maar die maatregelen vergen meer tijd.

**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.

**08.03 Olivier Chastel (MR):** Als u zegt dat de NMBS zich bij de reizigers heeft verontschuldigd, dan heb ik daar toch mijn bedenkingen bij. Ik heb hier immers een ontvangstbewijs dat u naar die persoon hebt gestuurd: u zegt dat u de NMBS heeft verzocht het dossier nader te onderzoeken en dat u hem op de hoogte zal houden. Die persoon wacht echter nog steeds op een antwoord!

**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.

**08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** De NMBS zal inderdaad haar verontschuldiging aan de betrokkene aanbieden. Het is echter niet mijn taak om namens de NMBS-groep te antwoorden.

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

**08.05 Olivier Chastel (MR):** Drie maanden na de feiten wordt het wel hoog tijd dat men zich verontschuldigt!

*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 SCNB, je vous avais interpellé sur l'état général de la gare de Thuin.

**09.01 Olivier Chastel (MR):** In uw antwoord van 12 maart jongstleden deelde u me mee dat de NMBS-Holding en de stad Thuin een overeenkomst voor de bouw van een polyvalente dienstenruimte hadden ondertekend, dat de stad een subsidie van 150.000 euro van het Gewest had bekomen voor de renovatie van het station en dat de Directie Patrimonium het gebouw aan de stad had afgestaan. Ik heb evenwel vernomen dat op 20 oktober 2005 werd beslist dat de NMBS een erfpachtvoorstel aan de stad zou voorleggen. Hoewel een en ander binnen een termijn van zes maanden moest

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

gebeuren, heeft de stad dat voorstel pas op 28 februari 2007 ontvangen. Vandaag zijn de werken nog steeds niet begonnen en bevindt het station zich nog steeds in dezelfde belabberde toestand.

U hebt me tevens geantwoord dat de NMBS-Holding de luifels zou vernieuwen van zodra de renovatie van het station door de stad rond was. Gelet op de administratieve logheid van de NMBS lijkt dat antwoord me evenmin gepast. Wanneer heeft de NMBS een erfpachtvoorstel aan de stad Thuin voorgelegd? Welke voorwaarden bevat die overeenkomst? Moet men vijfhonderd euro per maand neertellen voor een ruïne? Kan de NMBS niet het voorbeeld geven en haar deel van de werken vóór die van de stad uitvoeren?

**09.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De erfpachtregeling werd eind februari 2007 aan het gemeentebestuur van Thuin overgemaakt. Dat document werd op 26 maart 2007 aan de gemeenteraad voorgelegd. De NMBS-Groep laat weten dat de raad van bestuur van de NMBS-Holding de belangrijkste voorwaarden na mondeling akkoord van het gemeentebestuur van Thuin heeft vastgelegd.

**09.03** **Olivier Chastel** (MR): In hun antwoorden nemen de overheidsbedrijven wel vaker een loopje met de parlementsleden. Volgens het akkoord diende de NMBS binnen de zes maanden een overeenkomst tussen de stad Thuin en de NMBS-Holding op te stellen, maar dat heeft in werkelijkheid anderhalf jaar geduurd. In die omstandigheden is het misplaatst om de stad te verwijten dat ze er geen werken heeft laten uitvoeren, zoals u in uw antwoord van 12 maart

parce qu'elle n'a rien fait sur ce chantier.

jongstleden heeft gesteld.

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.

**09.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Als ik hier enkel de antwoorden van de NMBS-Groep zou moeten komen aflezen, zou mijn politieke carrière er binnen de twee weken opzitten. De jongste achttien maanden heeft mijn kabinet bergen werk verzet om zo vlug mogelijk een antwoord te kunnen verstrekken en de inhoud ervan te checken.

**09.0409.05** **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.

**09.040** **Olivier Chastel** (MR): Ik dank de staatssecretaris voor de openheid waarmee hij de antwoorden van de NMBS behandelt en voor alles wat hijzelf en zijn kabinet gedaan hebben om de verhouding tussen de parlementsleden en de overheidsbedrijven bij te schaven.

*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

**10.01** **Guido De Padt** (VLD): Selon un projet d'horaires de service des Nederlandse Spoorwegen, seule une liaison à grande vitesse serait à la

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 schaart 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?

disposition du voyageur ferroviaire en 2009 pour relier Bruxelles à Amsterdam. Le train Benelux classique serait supprimé et voyager en train deviendrait dès lors beaucoup plus onéreux. L'organisation néerlandaise de défense des droits des voyageurs Rover a déjà déposé une plainte auprès des autorités néerlandaises de la concurrence et estime que les Nederlandse Spoorwegen abusent de leur position dominante. En Belgique, le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* se rallie à la plainte. Il semblerait que la SNCB ne souhaite formuler aucun commentaire sur ce projet pour l'instant.

Le secrétaire d'État a-t-il déjà pris connaissance du projet des NS? Se concertera-t-il avec le ministre de tutelle néerlandais? Quelle position le secrétaire d'État adoptera-t-il? Quelle serait l'incidence du projet pour le service de la SNCB en Belgique? Le secrétaire d'État soutient-il la proposition du Parlement européen visant à libéraliser le transport de voyageurs international et ainsi à lutter contre les positions dominantes à l'échelle nationale?

**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?

**10.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il semble bien que le train Benelux sera supprimé au profit du train à grande vitesse. Le voyageur disposerait alors de moins de possibilités et il sera ainsi par exemple plus difficile de prendre le train à Roosendaal et à Dordrecht pour se rendre à Anvers et à Bruxelles. La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse Nord aura en effet des répercussions pour la ligne 12, actuellement utilisée par le train Benelux.

Quelle est la position de la SNCB? Le secrétaire d'État est-il d'accord avec le ministre néerlandais M. Eurlings qui estime que le train Benelux doit être maintenu? Le

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.

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

secrétaire d'État est-il prêt à défendre ce point de vue avec son collègue néerlandais auprès des autorités ferroviaires? Si la société néerlandaise des chemins de fer devait tout de même décider de supprimer le train Benelux, la ville de Roosendaal pourra-t-elle être desservie par un train IC en plus de l'offre existante de trains locaux?

**10.03** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'offre ferroviaire entre Bruxelles et Amsterdam est déterminée en concertation avec le partenaire étranger. Tant les NS que la SNCB sont impliqués dans cette question. Le trafic voyageurs international doit être exploité d'une façon commerciale, c'est-à-dire avec une rentabilité suffisante.

Les gouvernements belge et néerlandais ont décidé de construire une ligne à grande vitesse dans le but de rendre attrayant le transport sur cette ligne, de réduire les temps de trajet et d'attirer un plus grand nombre d'automobilistes vers le rail. Les NS et la SNCB ont cependant besoin d'un matériel spécifique pour circuler sur la nouvelle ligne. Des circulations à vitesse limitée seront possibles dès la fin 2007. Dès octobre 2008, une vitesse minimale de 250 km/h devra être réalisable sur la ligne à grande vitesse.

Le ministre Eurlings m'a confirmé que le maintien de la liaison par trains classiques ferait l'objet d'une étude de faisabilité, mais je n'ai encore reçu aucune réponse

complète à ce sujet.

**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.

**10.04** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La mise en place d'une nouvelle liaison IC vers Roosendaal dépendant des accords passés par mon homologue néerlandais avec les NS, cette question revêt un caractère plutôt hypothétique. Selon toute vraisemblance, la SNCB étudiera cette option en fonction des résultats de la concertation menée aux Pays-Bas.

**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.

**10.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le secrétaire d'État nous donne une réponse vague. Toutefois, il est positif que la question du maintien des trains Benelux soit examinée. La ligne à grande vitesse a été construite pour inciter les automobilistes à laisser leur véhicule au garage, mais on risque à présent de les dissuader également de prendre le train. Le TGV est en effet plus onéreux, il faut réserver sa place et le train dessert d'autres villes. La SNCB étudie par ailleurs déjà la possibilité d'une nouvelle liaison IC vers Roosendaal. Les résultats d'une étude menée aux Pays-Bas en collaboration avec l'organe de concertation frontalier *Grensoverleg* sur la valeur liée à ces transports sont assez positifs. La SNCB mène actuellement une étude de faisabilité en la matière.

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.

**10.06** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il faudra consacrer une analyse approfondie à la viabilité et à la rentabilité de la ligne TGV et de la ligne Benelux. Rien n'est encore décidé. Il appartient aux autorités néerlandaises de trancher en la matière.

*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.

Vooraf 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 vervat. We zouden ons kunnen afvragen waarom die organisaties wel en andere organisaties niet zijn vervat. 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?

**11.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les mesures relatives à la responsabilité et à l'assurance des volontaires sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Aucun progrès n'a toutefois été enregistré, ni en ce qui concerne la police collective pour laquelle M. Verwilghen est compétent, ni en ce qui concerne l'assurance collective que les administrations provinciales doivent mettre en place à l'aide des subventions de la Loterie nationale. Les administrations communales s'impatientent et les volontaires ne s'y retrouvent plus.

Les organisations de volontaires sont nombreuses à se poser des questions sur la répartition des fonds de la Loterie nationale parue au *Moniteur belge* le 28 mars 2007. La Croix Rouge, le *Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers* et *Natuurpunt* entre autres reçoivent une dotation en tant qu'organisations d'intérêt social particulier. Pourquoi telle organisation bénéficie-t-elle de fonds et telle autre pas?

Je me demande quels critères spécifiques sont pris en considération pour octroyer une subvention à l'une ou l'autre organisation. Je donne un exemple concret: pourquoi "La nuit des transports en commun"

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

bénéficie-t-elle d'une subvention de la Loterie nationale?

La Loterie nationale s'est engagée à verser une contribution de 850.000 euros dans le cadre de l'assurance collective pour les volontaires. Je constate que le montant final est légèrement plus élevé, à savoir 1 million d'euros. Dans l'intervalle, les administrations provinciales n'ont pas terminé l'élaboration des modalités relatives à la répartition de l'aide entre les différentes associations. Les autorités fédérales ne devraient-elles pas inciter les provinces à faire preuve d'un peu plus de diligence? Je me demande une fois encore quelle sera la répartition des subventions. Sera-t-elle entièrement déterminée par la députation provinciale?

**11.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les dotations spécifiques telles que visées à la rubrique 2, point 1, sont fixées sur la proposition du ministre de tutelle par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

La "Nuit des Transports en commun" est le nom d'une initiative qui s'inscrit dans le cadre général de la Journée Train-Tram-Bus. Elle est totalement intégrée dans la même organisation et dans la même structure et est organisée en collaboration avec le groupe SNCB.

Les subventions octroyées par la Loterie nationale à l'assurance collective pour les organisations de volontaires n'ont aucun lien avec les projets de loi élaborés en la matière par le ministre Verwilghen. La clé de répartition des subventions tient compte du



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.

nombre d'habitants par province ainsi que du nombre de dossiers introduits. Les modalités sont en principe établies par les administrations provinciales, en toute autonomie. Dans l'intervalle, plusieurs députés permanents chargés du Bien-être dans différentes provinces ont mis en place une structure de coopération en vue d'élaborer le plan d'attribution. Ce plan devrait être finalisé prochainement. La rapidité avec laquelle les subventions peuvent être réparties dépendra bien sûr de l'approche des administrations provinciales. L'on s'attend à ce que les choses soient réglées avant le début de la période de vacances, qui est extrêmement importante pour bon nombre d'organisations travaillant avec des volontaires.

Il est exact que le montant de la subvention octroyée par la Loterie nationale a entre-temps été porté à 1 million d'euros. Cette augmentation ne peut être que profitable aux nombreuses organisations qui font appel à des volontaires.

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.

**11.03 Jean-Marc Delizée (PS)**: Ik heb vragen over de manier waarop de Nationale Loterij de verzekering voor vrijwilligerswerk in de praktijk mee financiert.

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.

Klopt het dat er achteraf een bedrag van 850.000 euro bijkomend zou verdeeld zijn? Ik heb vernomen dat het ondertussen al over een miljoen euro zou gaan. Kan u die stijging bevestigen?

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.

U heeft ervoor gekozen om die subsidies via de provincies toe te kennen. De regeling voorziet in de indiening van een subsidiëringdossier en de implementering via een eventuele vzw-structuur. Wij hebben vastgesteld dat bepaalde

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?

provinciale instanties niet op de hoogte waren van het bestaan van de regeling.

De verdeling zag eruit als volgt: 508.000 euro voor de Vereniging van de Vlaamse Provincies, 341.000 euro voor de *Association des Provinces Wallonnes*. Kan u bevestigen dat een eventuele begrotingstoeslag volgens dezelfde verdeelsleutel zal worden verdeeld?

Hebben de provincies u in kennis gesteld van hun follow-up van dat dossier?

Welke provincies, in het Vlaamse en Waalse landsgedeelte, hebben een dossier ingediend?

Hoe zit het met het Brussels grondgebied?

Hebben bepaalde provincies al een overheidsopdracht uitgeschreven? Zo ja, welke?

Zijn er burgers en verenigingen die een aanvraag bij de provincies hebben ingediend? Hoe zit het met de toepassing van een en ander?

Het toegekende bedrag zal jaarlijks worden uitbetaald, maar kan men op het einde van de zittingsperiode garanderen dat die subsidie een blijvend karakter zal hebben?

Wat gebeurt er met het in 2007 niet uitgegeven saldo?

Hoe zullen de provincies het onderscheid maken tussen occasionele activiteiten van kleine verenigingen en meer regelmatige activiteiten van sterker gestructureerde vzw's?

De gemeenten en de vrijwilligerssector hebben bijkomende informatie nodig. Wat zal u in dat opzicht ondernemen?

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.

**11.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De Ministerraad heeft, ter ondersteuning van een gemeenschappelijke verzekering voor de vrijwilligers, een bedrag van 850.000 euro uitgetrokken voor 2006 en van één miljoen voor 2007, bedragen die worden toegekend aan de *Association des Provinces wallonnes* en aan de Vereniging van de Vlaamse provincies.

**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 1.000.0000 d'euros pour l'année suivante.

**11.06** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Voor dit jaar begint het boekjaar, bij wijze van spreken,

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

omstreeks mei, op basis van de subsidies van 2006.

**11.07 Jean-Marc Delizée (PS):** In 2008 gebeurt zulks dan op basis van de subsidies van 2007?

**11.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Inderdaad.

**11.09 Jean-Marc Delizée (PS):** Zonder de mogelijkheid binnen eenzelfde jaar te cumuleren, maar hoe dan ook met een waarborg voor twee jaar?

**11.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Zo is dat. Het zijn de provincies die het initiatief moeten nemen. Elke provincie krijgt een trekkingsrecht op een deel van het totale bedrag. De verzekering moet de tijdelijke of toevallige activiteiten van de verenigingen verzekeren en de polis moet minstens aan de voorwaarden van het reglement voldoen. De provincies moeten met een openbare aanbesteding werken waaraan ten minste vijf verzekeringsmaatschappijen deelnemen.

Het reglement werd op 15 december ter kennis van de gouverneurs gebracht en werd op 20 december aangekondigd op een persconferentie.

De Vlaamse provincies hebben al gekozen voor een eenvormige verzekering en procedure. Hun mededingingsprocedure zal eind mei worden afgesloten. Eens de verzekeraar gekozen is, zal een informatiecampaignede van de vrijwilligersorganisaties van start kunnen gaan. De gemeenschappelijke verzekering voor vrijwilligers zou nog voor de zomervakantie beschikbaar moeten zijn.

Het eerste overleg met de Waalse provincies vond pas op 17 april plaats. Ik spoor ze aan om die verzekering zo snel mogelijk in te voeren.

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

Het verdelingsplan van de Nationale Loterij wordt jaarlijks vastgesteld op voorstel van de bevoegde minister en bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. De middelen voor 2008 hangen van het succes van het initiatief af, waar ik trouwens niet aan twijfel.

West-Vlaanderen beschikt reeds over een dergelijke verzekering. De toegekende middelen volstaan ruimschoots voor de beoogde doelgroep.

Dat verdelingsplan is maar voorlopig en de ongebruikte subsidies krijgen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit een nieuwe bestemming.

**11.13 Jef Van den Bergh (CD&V):** C'est une bonne nouvelle. Les choses progressent enfin dans le dossier de l'assurance pour les volontaires. Espérons que le volet relevant de la compétence du ministre Verwilghen sera bouclé avant le 10 juin.

En ce qui concerne ma question sur les critères, il s'avère qu'il n'existe aucun critère pour les institutions et les organisations d'intérêt social particulier. Il s'agit donc ici d'une « cagnotte » du gouvernement dont celui-ci se sert pour faire plaisir à certaines personnes.

**11.14 Jean-Marc Delizée (PS):** Ik

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.

kende de toestand in de diverse provincies niet.

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 subside 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?

We moeten aandachtig toezien op de opvolging van de Waalse provincies die niet allemaal op de vergadering aanwezig waren.

**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?

**11.16 Jef Van den Bergh** (CD&V): Pourquoi ce dossier a-t-il été confié aux provincies? On voulait sans doute rendre possibles des différences régionales alors que maintenant, les provinces vont se concerter de façon à produire un effet global.

**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.

**11.17 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il y avait déjà un exemple de réussite en Flandre. De plus, la province est le niveau de pouvoir qui est le plus proche du tissu social et des organisations de volontaires. Nous faisons confiance aux députés permanents compétents pour le Bien-être qui vont être appelés à élaborer un règlement. Le seul problème, c'est que ça va prendre plus de temps que prévu.

*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.

**12.01 Pieter De Crem** (CD&V): Depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires en décembre 2006, les plaintes ne cessent d'affluer concernant les services de la SNCB, principalement aux heures de pointe, sur les lignes Termonde-Bruxelles et Gand-

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 rijkswegen, 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

Bruxelles.

Combien de plaintes écrites la SNCB a-t-elle reçues à ce propos? Quelle était la situation, au niveau des plaintes, avant l'entrée en vigueur des nouveaux horaires? Quel est le pourcentage de trains accusant un retard à leur arrivée en gare de destination, sur ces lignes, aux heures de pointe? Note-t-on une différence importante avec la situation qui prévalait à l'époque des anciens horaires? Peut-on apporter une explication raisonnable à ces retards touchant, selon mes calculs, 80 % des trains? Peut-on s'attendre à une amélioration? Les horaires feront-ils prochainement l'objet de modifications? Dans l'affirmative, quand va-t-on procéder à ces adaptations? La SNCB a-t-elle connaissance du nombre exact de places assises manquantes sur ces lignes aux heures de pointe? L'acquisition de nouvelles voitures à double étage permettra-t-elle d'améliorer la situation et dans l'affirmative, à partir de quand?

**12.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Des réponses ont déjà été fournies à plusieurs reprises au sein de cette commission concernant les retards. Je me réfère dès lors aux documents parlementaires y afférents.

En ce qui concerne les lignes 50A et 60, le service central de traitement des plaintes de la SNCB a recensé entre le 12 octobre 2006 et le 28 février 2007 respectivement 179 et 236 plaintes relatives aux horaires et 62 et 33 plaintes concernant des

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.

perturbations de la circulation ferroviaire. Aucune comparaison n'est cependant possible avec la période ayant précédé l'introduction des nouveaux horaires, étant donné qu'aucune statistique n'était alors établie par ligne. Le mode de classification des plaintes a été entre-temps modifié dans le but de pouvoir déceler aussi rapidement que possible la cause des problèmes signalés.

En ce qui concerne les pourcentages de régularité pendant les heures de pointe du matin, les chiffres pour la ligne 50A Ostende-Bruxelles sont passés de 86,4 % à 88,6 % pour la période d'octobre 2006 à février 2007 pour les trains qui accusaient un retard de maximum 5 minutes à leur arrivée en gare de Bruxelles. La régularité s'est donc améliorée sur cette ligne. En revanche, ce pourcentage est passé de 95,5 à 87,5 % sur la ligne 60 Termonde-Bruxelles.

J'ai déjà largement expliqué les raisons de ces retards lors de réponses antérieures. Il y a d'abord eu l'incendie à Bruxelles-Midi, le 18 décembre 2006, qui a entraîné des problèmes d'alimentation électrique. La faible marge de temps disponible pour les opérations de couplage ou de découplage du matériel à Termonde entraînent par ailleurs un report des retards d'un train à l'autre. Du matériel défectueux a aussi été à l'origine d'un certain nombre de problèmes.

Les retards sur la ligne 50A étaient dus à l'incendie survenu dans la station de traction, au vol de câbles, à des pannes d'aiguillages et à la grève des conducteurs.

Le manque de places assises a déjà fait l'objet de nombreuses discussions au sein de cette commission. Alors que les investissements 2000-2006 étaient basés sur une croissance du



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 rijtuigstel 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.

nombre de passagers de 25 %, l'augmentation réelle s'est élevée à 30,5 %. Ce succès signifie qu'un nombre insuffisant de rames ont été acquises par rapport aux besoins. La SNCB tente à présent de procéder à un achat accéléré de nouvelles rames.

En 2006, 12 incidents liés à des agressions verbales ou physiques ont été à déplorer sur la ligne Bruxelles-Ostende, 21 survenant sur la ligne Bruxelles-Termonde. Les accompagnateurs de train ne se dérobent nullement à leurs responsabilités et donnent des indications sur les raisons des retards. Aux heures de pointe, il est logique que tous les voyageurs ne puissent rencontrer un accompagnateur étant donné que les tâches liées à la sécurité ont toujours la priorité.

Les limitations imposées au niveau de l'alimentation électrique à la suite de l'incendie sur la ligne 60 ont été levées fin mars. Les trains supprimés ou détournés roulent à nouveau selon l'horaire normal. Deux trains partant de Grammont à destination de Termonde ont vu leurs temps de parcours allongés depuis le 19 février 2007. Par ailleurs, les opérations de dételage et d'accouplement normalement réalisées à Termonde ont pu être évitées aux heures de pointe dès le 26 février 2007. Plusieurs trains sont encore renforcés.

Les problèmes décelés ont fait l'objet d'annonces orales. Aucune mesure n'a été prise sur la ligne 50A, les retards ayant été causés par des incidents ponctuels. La ponctualité de cette ligne devrait être meilleure depuis la fin mars étant donné la levée des limitations au niveau de l'alimentation électrique.

La SNCB surveille chaque semaine les problèmes de surpopulation des trains. Le cas échéant, la composition des trains

est renforcée ou les voyageurs sont encouragés à utiliser d'autres trains.

**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...

**12.03 Pieter De Crem** (CD&V): Les chiffres relatifs aux retards doivent bien évidemment être maniés avec précaution. Seuls les trains affichant un retard dépassant cinq minutes à leur arrivée en gare terminus figurent dans les statistiques.

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

**12.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat is een Europese standaard.

**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.

**12.05 Pieter De Crem** (CD&V): Il n'en reste pas moins que les trains arrivent à destination en retard. Les retards sur les lignes en Flandre orientale constituent toujours un problème gigantesque, tout comme le confort des voyageurs et les temps de correspondance.

**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.

**13.01 Guido De Padt** (VLD): Les voyageurs qui prennent le train à Renaix se plaignent qu'il n'y a qu'un train par heure en direction d'Audenarde, où la correspondance pour Gand laisse en outre à désirer.

Combien de voyageurs prennent quotidiennement le train à Renaix et vers quelles destinations? Quelle a été l'évolution entre 2001 et 2006? Le secrétaire d'État reconnaît-il que l'offre est insuffisante? Des mesures seront-elles prises pour améliorer l'offre, y compris en matière d'emplacements de stationnement?

**13.02 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: En 2001, on dénombrait en moyenne 761 voyageurs par jour de semaine embarquant à Renaix, contre 830 en 2003 et en 2005. Globalement, le nombre de voyageurs qui prennent le train à Renaix est en hausse. Les destinations les plus populaires sont Bruxelles, Gand et Audenarde.

Sur la ligne Audenarde-Gand, un train par heure s'arrête en gare de Renaix dans les deux sens. Deux trains P sont prévus pour les navetteurs le matin et trois trains P le soir en direction d'Audenarde, de Gand ou de Bruxelles. Aux heures de pointe, les voyageurs disposent donc en fait toutes les demi-heures d'un train entre Renaix et Audenarde, avec lequel une bonne correspondance à destination de Bruxelles est assurée. Une offre semblable est organisée dans des gares comparables.

La SNCB-Holding (Patrimoine) souhaite réaménager le parking à la gare de Renaix. Ce projet sera mis à l'étude dès le second

semestre de 2007. Une concertation avec *De Lijn* est en cours en vue d'une rénovation parallèle de la gare routière.

**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?

**14.01** **Guido De Padt** (VLD): Tous les matins, les riverains des gares subissent des nuisances sonores engendrées par le préchauffage des convois ferroviaires. À la suite de plaintes introduites en région campinoise, la SNCB et Infrabel ont décidé de faire procéder aux opérations de préchauffage à une distance de 200 mètres des gares.

Combien de plaintes relatives à des nuisances sonores la SNCB a-t-elle reçues de 2005 à 2007 inclus? Quelle est la localisation de ces plaintes? Quelle est la durée du préchauffage requis avant le départ? La SNCB prend-elle des mesures après réception de plusieurs plaintes? Est-il bien opportun de déplacer l'endroit du préchauffage, dès lors que d'autres riverains seront alors victimes de nuisances sonores? D'autres solutions sont-elles envisageables en ce qui concerne le préchauffage des convois à proximité de quartiers résidentiels?

**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.

**14.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: M. De Padt se plaît particulièrement à poser des questions parlementaires. On peut évidemment poser des questions sur tout.

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.

Entre 2005 et 2007, la SNCB a reçu neuf plaintes à propos de moteurs de trains qui tournent au ralenti. Seules les plaintes déposées à Turnhout et à Grammont concernent la préparation de trains avant le départ.

Les ventilateurs pour le refroidissement des motrices électriques ne doivent tourner que si c'est vraiment nécessaire. Il faut démarrer les moteurs diesel d'un train environ une heure avant le départ.

Chaque plainte est examinée. Il s'agit généralement d'un problème très local. Dans le nombre restreint de cas où des plaintes sont émises à propos d'une locomotive isolée dont les moteurs tournent au ralenti, le déplacement de la source de bruit, comme à Turnhout, peut constituer une solution, mais celle-ci n'est toutefois pas toujours applicable.

**14.03 Guido De Padt (VLD):** Le nombre de plaintes est manifestement plus important aux yeux du secrétaire d'État que le fait que des gens ne parviennent pas à dormir. J'ignore le nombre de plaintes et c'est la raison pour laquelle je pose cette question.

Le secrétaire d'État réagit de manière très susceptible. Il doit cesser de se moquer de nous.

**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 dus heel 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.

**15.01 Annelies Storms** (sp.a-spirit): Le 22 mars 2007, dix entreprises ont obtenu le label *Égalité et Diversité*, en raison des grands efforts qu'elles ont déployés au cours de l'année écoulée pour encourager la diversité au sein de l'entreprise. Ce label a également été octroyé à la SNCB. Or, pas plus de 110 des 37.699 agents de la SNCB ont une nationalité étrangère et pas plus de deux sont non européens.

J'interrogerai M. Dupont concernant le label proprement dit, mais je voudrais demander au secrétaire d'État sur la base de quels critères ce label a été octroyé à la SNCB. Est-il question d'initiatives prévues et de bonnes intentions ou de résultats tangibles? De quelle manière ces résultats sont-ils mesurés? La SNCB a-t-elle élaboré des objectifs chiffrés en la matière? Dans quelle mesure l'importante campagne de recrutement en vue de l'engagement de 2.500 agents tient-elle compte du critère de la diversité?

**15.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les critères d'attribution du label «Égalité et Diversité» sont fixés par les initiateurs, à savoir les ministres de l'Emploi et de l'Égalité des chances. L'attention

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.

portée aux différents groupes-cibles est une condition importante. En outre, l'on a déterminé 11 critères précis auxquels une société doit satisfaire. La SNCB s'est portée candidate, non seulement parce que l'objectif du label correspond aux initiatives de ses trois comités de direction, mais aussi parce qu'il permet ainsi d'accélérer une série de projets mis sur pied.

Le comité Égalité et Diversité et la cellule Diversité de la SNCB ont déjà pris des initiatives en ce qui concerne l'accueil, la collaboration sur le lieu de travail et la conscientisation quant aux avantages qu'offre une politique diversifiée en matière de personnel. L'image de la diversité est mise en évidence dans la communication externe et interne, et l'accent est également mis sur la diversité dans le cadre des sélections et du recrutement. En collaboration avec l'Université d'Hasselt, plusieurs projets ont été mis sur pied en vue d'accélérer l'évolution à court terme. La diversité ne doit pas rester un simple discours émanant de la direction.

Grâce aux efforts consentis l'an dernier, la part des femmes au sein du personnel est passée de 7,9 % à 8,4 %. Le nombre de non-Belges est quant à lui passé de 100 à 122. Le responsable de la diversité et la cellule Diversité suivent cette évolution de près.

La SNCB s'inscrit tout à fait dans le cadre des objectifs du label. Le label n'impose ni objectifs ni évaluations quantitatives - ce qui ne veut pas dire que l'évolution marquante ne serait pas importante. Les projets en matière de diversité sont en effet adaptés en fonction des progrès réalisés.

Les recrutements nécessaires dans l'immédiat et dans les prochaines années offrent une opportunité importante. La cellule

Diversité se concentre surtout sur l'ancrage de la diversité dans le cadre des sélections, de l'accueil et du recrutement. C'est pourquoi, lors de la formation des membres du jury de sélection et des responsables locaux, l'on est particulièrement attentif à évaluer les différences culturelles et à éviter toute discrimination involontaire.

**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 terecht komen 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 advertenciacampagne 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.

**15.03 Annelies Storms** (sp.a-spirit): La diversité de la vie économique constitue un aspect important pour Spirit. À cet égard, les entreprises publiques doivent certainement donner le bon exemple. Nous espérons que ce label se traduira par une évolution positive mais un retard considérable doit encore être résorbé.

Il importe également de veiller à ce que les vacances atteignent le groupe cible et suscitent son intérêt. Pour les personnes d'origine étrangère, un emploi dans les services publics ne constitue souvent pas une évidence.

J'espère que le label sera davantage qu'un bel autocollant et que de réels progrès seront réalisés dans le cadre de la composition de l'effectif de personnel. Certaines fonctions revêtent une grande visibilité à la SNCB, qui est donc bien placée pour donner le bon exemple.

**15.04 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: Je suis tout à fait d'accord avec Mme Storms.

Le graphisme de la campagne de publicité menée en vue du recrutement des 2.500 personnes annoncées tient clairement compte de la diversité. Par ailleurs, des managers de la SNCB ont organisé des soirées d'information à l'intention des personnes d'origine étrangère pour les encourager à postuler, avec un succès variable. La SNCB



est en tout état de cause déjà sur la bonne voie.

*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

16.01 François-Xavier de Donnea (MR): Blijkbaar wil u het beheerscontract van de NMBS-Holding wijzigen en de garantie dat het toekomstige Nationaal Spoorwegmuseum op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal worden opgericht, afschaffen. Een Vlaams decreet over het onroerend erfgoed bepaalt evenwel dat elk stuk dat in Vlaanderen wordt ondergebracht daar ook dient te blijven, wat er ook gebeurt. Stemt die vaststelling overeen met de werkelijkheid? Vreest u niet dat u een nieuw communautair geschil in het leven zal roepen?

16.02 Éric Libert (MR): Het idee om in het Brussels Hoofdstedelijk

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

Gewest een Nationaal Spoorwegmuseum op te richten, is al een tiental jaren oud. Ik verneem echter dat men dat museum nu in Oostende wil onderbrengen, wat indruist tegen de wens van de NMBS en tegen het beheerscontract dat tussen de NMBS en de federale overheid werd afgesloten. Hoever staat het ondertussen met dit dossier?

**16.03 Jean-Marc Delizée (PS):** Er doen zich enkele nieuwe wendingen voor met betrekking tot de inplanting van het toekomstige Museum van de Belgische Spoorwegen. In ons land zijn er nog vijf verenigingen die treinen op oude lijnen laten rijden. De NMBS heeft nooit aandacht gehad voor die verenigingen en ook nooit echt oog gehad voor de bescherming van dat erfgoed.

Volgens de beheersovereenkomst zal het museum in Brussel gevestigd worden. Kan u dat bevestigen?

Zullen de Gemeenschappen en de Gewesten bij het project betrokken worden en zo ja, hoe?

Net als de heer de Donnea wil ik uw aandacht vestigen op de eigendoms kwestie van het uitzonderlijk historisch patrimonium van de NMBS dat voor het brede publiek ontoegankelijk blijft. Wat is uw mening hierover?

Zou men in onze drie Gewesten kunnen investeren?

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

**16.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Krachtens artikel 33 van het beheerscontract neemt de NMBS-Holding de nodige maatregelen voor het onderzoek, de bescherming, het behoud, de restauratie en de herwaardering van de meest representatieve voertuigen en voorwerpen van de spoorwegevolutie in ons land, inclusief archieven en fotografische documenten.

Voorts stelt de NMBS-Holding materieel, archiefmateriaal en affiches ter bezichtiging, en organiseert zij het speciale spoorwegverkeer van stoom- of diesellocomotieven.

Eventuele mogelijkheden voor samenwerking met de Gewesten worden met belangstelling onderzocht.

De NMBS-Holding heeft reeds materieel uitgeleend voor manifestaties in het teken van de spoorwegen.

De oprichting van een Nationaal Spoorwegmuseum zal samenwerking met andere instellingen en verenigingen niet in de weg staan. Ten aanzien van een systeem van reizende tentoonstellingen moet evenwel enig voorbehoud gemaakt worden, gezien de aanzienlijke technische beperkingen van zo'n opzet.

Over de plaats waar het nationale museum zal worden geopend werd nog niet definitief beslist.

Er is momenteel geen sprake van een wijziging van artikel 33 van het beheerscontract. Volgens mij moet het Spoorwegmuseum er komen. Men mag evenwel het economisch aspect van dat dossier niet uit het oog verliezen.

**16.05 François-Xavier de Donnea (MR)**: Logischerwijze zou

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.

**16.06** **Éric Libert** (MR): U wilde een geruststellend antwoord geven en ik sluit mij aan bij de repliek van de heer de Donnea.

**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!

**16.07** **Jean-Marc Delizée** (PS): Des te beter als men het spoorwegpatrimonium van ons land beter tot zijn recht wil laten komen.

*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.

**17.01** **François-Xavier de Donnea** (MR): Eind maart kondigde de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, aan dat het GEN-project vier jaar achterligt op de oorspronkelijke planning.

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

Infrabel wijt een en ander aan de administratieve traagheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat op zijn beurt antwoordt dat Infrabel er na de aflevering van de stedenbouwkundige attesten anderhalf jaar over heeft gedaan om de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen.

Wie is nu precies verantwoordelijk voor die aanzienlijke achterstand van vier jaar?

Wanneer zal het GEN effectief in werking treden, met name het Waalse gedeelte ervan?

**17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Ik bevestig dat Infrabel de dossiers voor de vergunningsaanvraag tussen november 2002 en december 2003 heeft ingediend. In tegenstelling tot de verbintenis die de Gewesten, in 2001, zijn aangegaan om de noodzakelijke vergunningen binnen een termijn van achttien maanden af te leveren, zijn er nog altijd zeven procedures lopende.

In Wallonië zijn alle belangrijke vergunningen afgeleverd en zijn de werken deze morgen van start gegaan. In Vlaanderen zitten de dossiers in het eindstadium. De Brusselse overheden doen er lang over om te beslissen ondanks het aandringen van de federale overheid om deze belangrijke dossiers te laten vooruitgaan. Het lijkt erop dat de NMBS haar werk niet heeft gedaan.

Het aanleggen van een GEN in een stadszone is geen eenvoudige zaak: onteigeningen, ongerustheid wegens het lawaai, milieustudies, burgers die steeds vaker wettelijke middelen gebruiken om

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.

beslissingen aan te vechten, enz. Wij moeten de procedures naleven.

**17.03 François-Xavier de Donnea (MR):** De stedenbouwkundige procedures in Brussel moeten vereenvoudigd worden. De subsidiariteit tussen gemeenten en Gewesten moet beter worden toegepast door de stedenbouwkundige bevoegdheden van het Gewest te versterken en de verdragingsmiddelen van de gemeenten af te bouwen. Ik ben mij ervan bewust dat deze persoonlijke mening mij zeer ongeliefd zal maken bij mijn collega's gemeentemandatarissen.

*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.

**18.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit):** La gare de Denderleeuw est une jonction importante pour différentes lignes en direction de Bruxelles. Dans le cadre du projet RER, la gare bénéficiera d'une nouvelle cabine de signalisation, d'un centre logistique et à plus long terme, de voies supplémentaires. Des problèmes se sont posés récemment en matière de sécurité. À la suite de l'augmentation du nombre de voyageurs, la gare est également confrontée à un manque d'emplacements de stationnement.

Combien de voyageurs la gare accueille-t-elle chaque jour? Quels sont les travaux prévus à moyen et à long terme à Denderleeuw?

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

Il semblerait que la commune souhaite que la nouvelle cabine de signalisation soit installée à un autre endroit étant donné que l'emplacement actuel entraînerait la perte d'emplacements de stationnement. Un accord est-il intervenu dans l'intervalle à ce sujet? Combien d'emplacements seraient éventuellement perdus?

Des investissements de sécurité sont-ils prévus?

La commune de Denderleeuw souhaite un réaménagement de l'ensemble de l'environnement de la gare. Existe-t-il des plans en la matière? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec la commune?

Je suis également préoccupé par le mauvais état de la gare d'Haaltert. Combien de voyageurs cette gare accueille-t-elle chaque jour? Des investissements sont-ils prévus?

**18.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La direction Patrimoine du Holding a l'intention d'élaborer un masterplan pour la gare de



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.

Denderleeuw. Elle souhaite inventorier les besoins au sein du groupe SNCB et examiner quels bâtiments seront libérés au moment de la mise en service de la nouvelle cabine de signalisation et du centre logistique. Il sera ensuite possible d'examiner avec d'autres administrations, dont l'administration communale et De Lijn, les possibilités de réaménagement des environs de la gare.

Infrabel surélèvera les quais et les rendra accessibles aux voyageurs à mobilité réduite. La surélévation des quais est nécessaire pour garantir un meilleur confort d'embarquement à bord des rames RER.

La gare accueille 10.000 voyageurs par jour environ.

Selon le permis d'urbanisme introduit à l'époque auprès de la commune et approuvé par celle-ci, la cabine de signalisation sera placée à la hauteur du passage souterrain Kantkouterbaan. Une septantaine d'emplacements de stationnement seront ainsi perdus. La commune en est informée depuis quelque temps déjà et a même proposé d'examiner si quelques places de stationnement ne pourraient pas être récupérées en améliorant l'aménagement du parking.

En matière de sécurité, Denderleeuw dispose de sa propre brigade de sécurité. Dans le cadre du plan Malaga, la gare sera par ailleurs équipée de caméras de surveillance dans le courant de l'année 2008.

La gare de Haaltert sera modernisée dans le cadre de la construction du RER ; ainsi, le quai sera surélevé et recouvert d'un revêtement en dur, des abris chauffés seront installés et l'éclairage sera amélioré. Des panneaux indicateurs de gare à éclairage intérieur seront

également mis en place à brève échéance. Par ailleurs, les services locaux ont été invités à examiner les problèmes concernant l'accès au quai à la voie 2.

Quant au bâtiment de la gare, la direction Patrimoine étudiera quels travaux peuvent être mis en œuvre en vue de l'amélioration de la situation des quelque 600 voyageurs qui prennent le train dans cette gare les jours ouvrables. À noter cependant que ce chiffre de 600 voyageurs est le résultat d'un recensement qui remonte à 2005, et qu'il faudra donc sans doute le revoir à la hausse.

**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.

**18.03** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Le RER sera achevé à l'horizon 2010-2012. Les voyageurs à Haaltert devront-ils donc encore attendre si longtemps?

**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.

**18.04** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les améliorations seront concrétisées d'ici à 2012. Elles ne tomberont donc pas du ciel en 2012.

*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

**19.01** **Francis Van den Eynde**

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 beleidsceel 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.

(Vlaams Belang): A combien de reprises le cabinet du secrétaire d'État a-t-il fait appel au bureau d'avocats de Maître Marc Uyttendaele au cours de la période 2003-2006? Quels étaient les frais et honoraires versés? Je voudrais vous poser les mêmes questions pour ce qui concerne la SNCB.

**19.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: En deux ans, le groupe SNCB a fait appel à sept reprises audit bureau d'avocats. Étant donné la qualité des interventions de ce dernier, il y aura sans doute encore recours à l'avenir. Ma cellule stratégique n'a pas fait appel à ce bureau d'avocats.

**19.03** **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Quels montants ont été payés par la SNCB?

**19.06** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les montants dépendent de l'importance des dossiers. Je n'ai pas obtenu de chiffres.

**19.07** **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): J'avais demandé ces chiffres. Vos collègues me les ont déjà fournis. Le secrétaire d'État pourrait-il me fournir ces chiffres par écrit?

**19.10** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je m'en informerai.

**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.*