

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

du

LUNDI 12 FÉVRIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 12 FEBRUARI 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.39 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.39 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du centre de tri postal de Libramont" (n° 13576)

01 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postsorteercentrum van Libramont" (nr. 13576)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous venons d'apprendre par les médias que 70 agents du centre de tri de Libramont sont sur la sellette. En effet, le plan de restructuration prévoyait le passage de 83 à 30 emplois temps plein. Comme cela a déjà été annoncé, le tri et le transport seraient transférés vers le nouveau centre de Liège.

Monsieur le ministre, qu'envisage La Poste pour les 70 agents concernés qui, soit perdront leur emploi, soit devront accepter une certaine mobilité pour continuer à œuvrer dans cette entreprise? Existe-t-il un plan de reconversion pour ce personnel?

Le **président**: Monsieur Arens, je tiens à vous féliciter pour votre concision.

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, comme vous le savez, l'annonce de la fin de l'activité de tri à Libramont n'est pas un fait nouveau. Elle est la conséquence de l'investissement important que La Poste a consenti dans ses nouveaux centres de tri.

La fermeture avait été communiquée localement, il y a plus d'un an. Conformément aux promesses faites à l'époque, la direction a précisé récemment le nombre d'emplois qui seront maintenus, en l'occurrence 30, et le planning des réorganisations.

Quant à la reconversion du personnel concerné, elle fait l'objet d'une analyse détaillée. De multiples possibilités sont envisagées: départ à la pension ou toute autre option offerte par la convention collective, le développement du temps partiel, la reconversion locale dans la distribution, ainsi que dans d'autres services de support de La Poste ou encore la reconversion vers les nouveaux centres de tri à Liège et Charleroi.

La Poste m'a en tout cas confirmé son intention, intention déjà exprimée au personnel, de trouver une solution individuelle appropriée pour chacune des personnes concernées.

01.03 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, la distance entre Libramont et Liège et entre Libramont et Charleroi est relativement importante. J'espère que le ministre pèsera de tout son poids pour que La Poste mette tout en œuvre pour que ce personnel retrouve un emploi dans un rayon acceptable à partir de Libramont.

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

02 Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de minister van Mobiliteit over "de problematische treinlijn St-Niklaas-Dendermonde-Brussel" (nr. 13763)

02 Question de Mme Hilde Dierickx au ministre de la Mobilité sur "les problèmes qui se posent sur la ligne ferroviaire St-Niklaas-Termonde-Bruxelles" (n° 13763)

De **voorzitter**: Mevrouw Dierickx, mag ik u verzoeken uw vraag zo bondig mogelijk te stellen want de agenda van vandaag telt een veertigtal vragen.

02.01 Hilde Dierickx (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeker rekening houden met uw aanbeveling. Sinds mijn vraag een maand geleden is ingediend, is al een deel van het probleem opgelost. De treinlijn Sint-Niklaas-Dendermonde-Brussel blijft voor problemen zorgen sinds de invoering van de nieuwe treinregeling op 10 december 2006. Ik weet dat een deel te wijten is aan de gevolgen van de brand in een tractie-onderstation te Brussel-Zuid, maar het blijft wel zo dat die lijn bij de top drie hoort van de meest gehoorde klachten. Ik ben zelf bijna dagelijks getuige van die problemen.

Ondertussen is de capaciteit van de treinen wel opgedreven, en ook in de richting vanuit Brussel naar Dendermonde hebben de scholieren minder problemen. Toch blijft men lange wachttijden houden in Dendermonde, vooral voor de reizigers vanuit Sint-Niklaas en Lokeren.

Er wordt naar een oplossing gezocht, maar ik wou u vragen of de problemen in verband met de verbinding Dendermonde-Brussel tegen de vooropgestelde datum van 23 maart opgelost zullen zijn. Hoeveel klachten zijn er ondertussen ingediend bij de NMBS of bij de ombudsman? Zullen nog andere maatregelen worden getroffen voor andere treinlijnen waar er ook nog problemen zijn?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Dierickx, Infrabel doet al het nodige om op 23 maart aanstaande in Brussel-Zuid opnieuw een tractie-onderstation actief te hebben, om zo de op dit moment in de Brusselse regio heersende beperkingen qua beschikbaar elektronisch vermogen in Brussel op te heffen. Volgens de informatie die mij werd verstrekt door de NMBS verlopen de werken volgens planning. Wij gaan er dan ook van uit dat het dan ook effectief klaar zal zijn.

Zo kom ik tot uw tweede vraag. De centrale klantendienst van de NMBS ontving tot op vandaag 274 schriftelijke klachten over lijn 60. De klachten handelen voornamelijk over de spreiding van de treinen op de lijn en de capaciteit van de verschillende treinen naar Brussel, en in mindere mate over de langere stilstand van de ICL te Dendermonde. U hebt ook al aangegeven dat ondertussen heel veel van die klachten werden verholpen door diverse feiten.

Uw vierde vraag wordt ook behandeld in een vraag van uw collega de heer De Padt en die kan ik misschien op dat ogenblik meer in detail beantwoorden.

02.03 Hilde Dierickx (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, u bent dus niet van plan om de wachttijd in het station Dendermonde voor reizigers die van Sint-Niklaas en Lokeren komen, in te korten. Dat zal dus niet gebeuren, maak ik op uit uw antwoord. De reizigers moeten daar wel twee keer bijna twintig minuten wachten.

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mevrouw Dierickx, de wachttijd in het station Dendermonde is nodig om een goede aansluiting te kunnen verzekeren naar Sint-Niklaas voor een honderdtal reizigers. Dat is de reden waarom die er is.

02.05 Hilde Dierickx (VLD): Dat is jammer, want reizigers die van het noorden komen – en dat zijn er veel meer dan honderd – moeten nu dagelijks 's morgens en 's avonds twee keer bijna twintig minuten wachten. Dat is duidelijk een slechtere situatie dan voor 10 december.

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

03 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postsorteercentrum te Oostende" (nr. 13804)

03 Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du centre de tri postal d'Ostende" (n° 13804)

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de sluiting van het postsorteercentrum in Oostende. Dit postsorteercentrum, waar alle post uit Engeland en de regio Oostende wordt gesorteerd, moet binnenkort de deuren sluiten. De Post, een autonoom overheidsbedrijf, dient inderdaad haar diensten zo efficiënt en effectief mogelijk te organiseren, maar de beleidsbeslissingen hebben uiteraard invloed op de werkvloer. Momenteel zijn daar 40 personen tewerkgesteld. De sluiting is gepland voor begin volgende maand. Er is echter grote onduidelijkheid over het lot van de mensen die daar zijn tewerkgesteld. Het spreekt voor zich dat dit voor twijfel en ongemakken zorgt.

Kunt u duidelijkheid verschaffen over het lot van de werknemers en de precieze timing van de sluiting?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Tommelein, De Post meldt mij dat de overname van de binnenactiviteiten van het logistiek platform Oostende door het nieuwe sorteercentrum Gent in twee stappen gebeurt. Op 2 maart wordt de verwerking van het binnenlands product overgenomen en op 5 maart de verwerking van het buitenlandse product. Momenteel bestaat de organisatie uit 23 volledige diensten en 3 onvolledige diensten. Na overname bestaat de organisatie uit 5 volledige en 4 onvolledige diensten. Vandaag worden 35 personeelsleden ingezet op de diensten Collect. Hiervan kunnen 11 personeelsleden verder worden tewerkgesteld op de diensten Collect te Oostende, 4 personeelsleden kunnen naar vacante diensten Uitreiking en 3 kunnen naar vacante diensten in de mobiele ploeg. Alle betrokkenen die geen dienst bekomen te Oostende en die het wensen, kunnen worden tewerkgesteld in het nieuwe sorteercentrum in Gent. Drie medewerkers hebben reeds een aanvraag ingediend om die mutatie te doen. De informatiesessie voor het personeel werd gehouden op 24 januari. Op 30 januari vond ook een bezoek plaats door de medewerkers van Collect Oostende aan het nieuwe sorteercentrum in Gent.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, er is nog een tweede vraag van de heer Tommelein op de agenda, onder punt 30.

03.03 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mag ik die vraag nu snel stellen?

Le **président**: Si personne ne s'y oppose, j'oserais donner la parole à M. Tommelein, en particulier avec votre autorisation, madame De Bue.

04 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de afschaffing van non-priorzendingen" (nr. 14034)

04 Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression des envois non prior" (n° 14034)

04.01 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, De Post heeft laten weten dat zij vanaf augustus de niet-priorbrieven schrapt. Als monopoliespeler voor brieven tot 50 gram verplicht De Post de mensen om gebruik te maken van een duurdere - 13% - priorzending. Om dat te compenseren belooft De Post dit jaar het priortarief niet te indexeren. Dat is maar een magere troost.

Ongeveer de helft van alle particulieren gebruikt de non-priorzegel. Een enquête van Unizo bij 700 zelfstandige ondernemers en KMO's wees uit dat nog 40% gebruikmaakt van die zending. Het wordt nu echter allemaal het tarief van 52 in plaats van 46 cent. De kleine gebruiker moet hierdoor dieper in de buidel tasten, terwijl vorig jaar nog maar 92% van de priorbrieven op tijd bij de bestemmingen kwam.

Uit de enquête blijkt ook dat 20 tot 30% van de ondervraagden klachten had over de kostprijs, tijdigheid van levering, bereikbaarheid en openingsuren van de postkantoren en klantvriendelijkheid. Mij lijkt het dan ook logisch dat er tegenover een opgelegde prijsverhoging een evenredige verhoging van de dienstverlening

komt.

Vraag is welke initiatieven er op komst zijn om de tijdigheid van de priorzendingen naar 100% op te trekken. Wanneer denkt u dat dat bereikt kan worden?

Welke initiatieven worden er genomen om het overige van de dienstverlening te optimaliseren?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in de eerste plaats meen ik - ik hoop dat u dit ook denkt - dat een onderscheid tussen eerste en tweede klasse inzake briefwisseling binnen een kwalitatieve universele dienstverlening eigenlijk niet te verantwoorden is. Brieven moeten voor iedereen zonder onderscheid kunnen worden afgeleverd op de dag na het posten, dag plus 1. De afschaffing van het non-prioritarief voor de kleine gebruiker kadert in die overweging en werd reeds langer afgesproken.

Tijdens de eerste maanden van 2006 werden de kwaliteitsdoelstellingen behaald. Ook op het einde van dat jaar, tijdens de drukke maand december, was de kwaliteit volgens mij bijzonder goed te noemen. Het vanaf juni vastgestelde kwaliteitsverlies is te wijten aan een geheel van gebeurtenissen, zoals de invoering van Georoute II of het volume aan verkiezingsdrukwerk, dat veel hoger lag dan wat De Post aanvankelijk had ingeschat.

In sommige zones schenkt de postbedeling misschien nog geen voldoening, maar de in 2006 bereikte kwaliteit "dag-plus-één" lag globaal genomen wel hoger dan in 2005. Bovendien mag worden vermeld dat de ingebruikname van de nieuwe sorteercentra gelukkig geen noemenswaardige negatieve weerslag op de kwaliteit heeft gehad.

Wat de professionele klanten betreft, ik herinner eraan dat de opheffing van het non-prioritarief alleen geldt voor de binnenlandse, met postzegels gefrankeerde zendingen. Het onderscheid blijft behouden voor de internationale zendingen. De Post belooft om specifiek voor de KMO's de inspanningen op te voeren om het gebruik van frankeermachines aan te moedigen. Wie zijn briefwisseling met een frankeermachine tarifeert of geeft voor frankering bij De Post zelf, kan steeds gebruik maken van het non-prioritarief.

Ten slotte, wat de prijs van de postzegel betreft, globaal gezien kostte de postzegel in 1993 15 frank en nu, 13 jaar later, gemiddeld 49 eurocent, zijnde 20 frank. Wat de priorzegel betreft, wordt het nu 52 eurocent, maar op 14 jaar tijd bedraagt het prijsverschil in Belgische frank uitgedrukt 6 frank. Dat is bijzonder miniem of vergelijkbaar met de index.

Als wij de KMO's en de zelfstandige ondernemingen, waarnaar u verwees, echt een plezier willen doen, dan zullen wij allen ervoor moeten zorgen dat wij de ontwerprichtlijn postliberalisering – zoals de regering vrijdag ook heeft aangekondigd – echt in vraag stellen, zodat er op Europees vlak toch een lichte wijziging aan kan worden doorgevoerd.

04.03 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de minister, de prijsverhogingen waren de laatste jaren inderdaad niet zo spectaculair. Dat heeft natuurlijk ook te maken met een gezonde concurrentie tussen het elektronische postverkeer en de geschreven briefwisseling. Concurrentie is niet slecht. Anderzijds bedroeg de gemiddelde prijs 49 eurocent. Misschien was het beter geweest om de beide zegels af te schaffen en naar een zegel van 49 eurocent te gaan. Beslissingen zijn beslissingen. Ik hoop alleen dat de kwaliteit van de dienstverlening, zoals u daarnet aankondigde, effectief zal worden bereikt en dat u daarvoor de nodige initiatieven neemt. Ik heb daarin het volste vertrouwen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **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 "les perturbations du trafic ferroviaire liées à la construction du RER"** (n° 13808)

05 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de hinder die het treinverkeer ondervindt van de werken aan het GEN"** (nr. 13808)

05.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous savons que le chantier du RER et la mise à quatre voies des lignes va engendrer des perturbations dans le trafic.

Plusieurs plaintes me sont déjà parvenues sur le retard des trains. Ces plaintes concernent essentiellement la ligne 26.

Les travaux du RER risquent d'engendrer des retards ou des annulations, j'aurais donc voulu connaître les mesures d'accompagnement prévues par la SNCB.

- Qu'a prévu la SNCB pour assurer la continuité du service?
- Que compte-t-elle faire pour informer les voyageurs notamment via le site internet? Pour l'instant, aucune information relative à ces travaux n'est disponible.
- La SNCB a-t-elle prévu des compensations, notamment des gestes commerciaux?

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, lors de l'exécution de grands travaux d'infrastructure comme c'est notamment le cas pour le RER, les horaires sont adaptés pour tenir compte des difficultés d'exploitation engendrées par les travaux.

Par ailleurs, si durant certains week-ends, une des deux voies doit être mise hors service pour pouvoir procéder à ces travaux d'investissement, un service de train et/ou de bus alternatif est mis en place.

Le groupe SNCB veille à ce qu'une solution soit toujours proposée aux voyageurs.

Les travaux d'infrastructure programmés sont portés à la connaissance des voyageurs via différents canaux: des affiches Info-travaux dans les gares, des informations sur le site internet, des annonces attirant l'attention sur l'incidence des chantiers lors de la consultation des horaires, des aperçus hebdomadaires dans le journal "Métro" et une diffusion de dépliants ou de brochures spécifiques sur les travaux ayant une incidence importante sur le trafic ferroviaire.

En cas de retard, les clients lésés ont droit à une compensation s'ils remplissent les conditions visées au règlement de compensation instauré le 1^{er} septembre 2006.

Pour le calcul du retard, la SNCB se base sur les horaires officiels. En cas de travaux, c'est toutefois l'horaire adapté annoncé au préalable qui sert de référence. Cela signifie que la SNCB se basera le cas échéant sur l'horaire adapté en fonction des travaux destinés au RER.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Les éléments dont il vient de faire état n'ont pas été évoqués par les usagers. J'espère que cela se confirmera sur le terrain.

Par ailleurs, il semblerait que, durant les grands travaux qui ont été effectués à Anvers, un site internet spécifique permettait des échanges interactifs avec les usagers. J'espère que, lorsque les travaux du RER se concrétiseront, un tel site sera également mis à leur disposition.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan fietsenstelplaatsen aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 13767)

06 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 "le manque d'emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 13767)

06.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Gentse Fietzersbond voerde in januari, in samenwerking met het Gents MilieuFront en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, een telling van het aantal fietsen aan het Gentse Sint-Pietersstation uit.

Er werden bijna 6.000 fietsen geteld. Dat is ruim 3.000 meer dan het beschikbare aantal stalplaatsen, dat 2.982 bedraagt. In 2002 gebeurde ook een dergelijke telling. Er werden toen 4.500 fietsen geteld.

De drie organisaties klagen het grote plaatsgebrek voor de fietsen en het wildparkeren aan. Overal in de ruime omgeving van het station treft men fietsen aan en men valt er soms over wanneer men heel snel loopt om de trein te halen. Het wildparkeren veroorzaakt overlast voor de bewoners en de pendelaars. De fietsers zelf moeten ook rekening houden met een hoger risico op beschadiging of diefstal van hun fiets.

Met de grootschalige werken in het vooruitzicht stelt de Fietzersbond duidelijk voorop dat de 6.800 geplande fietsenstalplaatsen onvoldoende zullen blijken.

Met het aantal fietsen dat vorig weekend werd geteld - bijna 6.000 - zou er aan het vernieuwde station dus maar in een capaciteit voorzien zijn voor 800 bijkomende fietsen, terwijl er wordt gemikt op een verdubbeling van het aantal reizigers. Volgens de drie organisaties zijn zeker 12.000 stalplaatsen nodig om de verdubbeling op te vangen.

Mijnheer de staatssecretaris, vindt u het op korte termijn nodig om een oplossing te zoeken voor de 3.000 fietsers die aan het Gentse station geen stalplaats vinden? In welke richting gaat die oplossing en binnen welk tijdsbestek?

Het Gents MilieuFront, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en de Fietzersbond opperen ook om de NMBS-parking aan de Sint-Denijslaan open te stellen voor fietsers in plaats van voor wagens. Die parking zou een capaciteit hebben van 1.500 fietsen. Bent u van plan die piste te onderzoeken?

Voorziet u in eventuele andere maatregelen om het gebrek aan fietsstalplaatsen op te vangen? Hebt u hierover reeds overleg gepleegd met het Gentse stadsbestuur? Ik meen van wel.

Zijn de geplande 6.800 fietsenstallingen niet onvoldoende om de vooropgestelde verdubbeling van het aantal reizigers op te vangen? Is het mogelijk om dat aantal fietsenstallingen nog uit te breiden als er plaatsgebrek dreigt? Indien ja, met hoeveel en op welke termijn?

Ik sluit mij aan bij de klacht van de drie organisaties en vind dat er een degelijke oplossing moet worden gevonden voor het feit dat er te veel fietsen zijn voor te weinig plaatsen.

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Storms, er zijn op dit moment 3.371 fietsrekken, inclusief de bewaakte fietsenstalling. Het is onmogelijk om op NMBS-terrein – ik zeg wel duidelijk: op NMBS-terrein – nog in bijkomende rekken te voorzien. Dat blijkt onmogelijk. De stad Gent heeft beloofd op korte termijn te starten met de structurele opruiming van fietswrakken. Dit kan enig soelaas brengen. Tijdens elke fase van de werken in de stationsomgeving zal ervoor gezorgd worden dat het huidige aantal fietsplaatsen gegarandeerd blijft.

Er is al gepland dat bij de aanvang van de werken in de stationsomgeving 1.602 fietsrekken geplaatst zullen worden op het parkeerterrein aan de Sint-Denijslaan. Alle autoparkeerplaatsen zullen daardoor verdwijnen aan de Sint-Denijslaan. De bouwvergunning werd afgeleverd eind vorig jaar, op 19 december.

Na de uitvoering van een masterplan voor de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters zullen er 6.800 fietsplaatsen zijn. Er zal bekeken worden of na afwerking van de ondergrondse parking een gedeelte daarvan tijdelijk kan ingericht worden als fietsstalling. Daardoor zou op korte termijn een groter aantal fietsrekken ter beschikking gesteld kunnen worden.

Inzake uw vierde vraag, het volgende. Het beleid inzake de stallingen wordt inderdaad in nauw overleg met de stad en andere partners bepaald. Dat gaf u ook aan in uw vraagstelling.

Wat uw vijfde en de zesde vraag betreft, wordt in het ontwerp in 6.840 fietsplaatsen voorzien. Dat is bijna een verdubbeling van het huidig aantal fietsplaatsen. In de goedgekeurde planning van de NMBS-groep staat vermeld dat er minimaal 6.000 fietsen gestald moeten kunnen worden. Vermits volgens de groep alle beschikbare gegevens erop wijzen dat de voorziene 6.800 plaatsen voldoende zullen zijn, is er nog geen uitbreiding gepland. Bijgevolg kunnen wij u noch het aantal bijkomende fietsplaatsen, noch een termijn van uitvoering geven. Wanneer er toch nog tekorten zouden ontstaan, zijn er in ieder geval nog uitbreidingsmogelijkheden die men kan bekijken.

06.03 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat de organisaties er alleszins wel tevreden over zullen zijn dat de parking aan de Sint-Denijslaan wordt omgevormd tot een fietsenparking.

Ik lees in de persmededeling van de stad Gent wel dat er op termijn een eventuele uitbreiding mogelijk zou zijn tot 7.500 plaatsen. Er staat niet echt bij hoe dat gerealiseerd zal worden. Ik veronderstel dat dat zal gebeuren door inname van de parking voor wagens.

Ik zal dat dossier alleszins voort volgen, ook in de toekomst. De werken aan het Sint-Pietersstation nemen tien tot vijftien jaar in beslag, dus we kunnen daar nog lang mee bezig zijn.

De **voorzitter**: U hebt voldoende tijd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik vraag het woord in verband met de regeling van de werkzaamheden. Ik wou even vragen of het mogelijk zou zijn om mijn vraag over Taxipost die onder punt 25 aan de agenda staat wat eerder aan de agenda te plaatsen. Ik zie dat de heer Bellot hier aanwezig is. Hij heeft daar trouwens als eerste een vraag over gesteld. Nogmaals, ik leg dit voor ter goedkeuring aan de collega's met als praktische verschoning dat ik nog naar een andere vergadering moet.

De **voorzitter**: Mijnheer De Coene, ik denk dat het geen probleem zal zijn. U kunt het niet weten maar er is ondertussen al een aantal vragen geschraapt. Als we aan de vraag van de heer Bellot komen, zal ik behoudens verzet van iemand in de vergadering, u ook het woord geven. Is dat goed voor u? Ik zal nu eerst de heer De Padt het woord geven. Ondertussen kunnen we bekijken wat er geschraapt is.

06.05 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik ben nu tussengekomen omdat ik gezien heb dat de heer De Padt gewoontegetrouw zeer actief is geweest.

De **voorzitter**: Als de heer De Padt klaar is met zijn vraag, zullen we het voor u uitgerekend hebben. Het zou iets van een half uur zijn.

06.06 Guido De Padt (VLD): Ik heb er geen bezwaar tegen en de heer De Coene ook niet. Het hangt natuurlijk ook van de andere collega's af, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Het zou ongeveer een half uur zijn. Als dat moeilijk is...

06.07 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Laat maar, ik kijk maar naar de andere collega's.

De **voorzitter**: Als de heer De Padt klaar is, zal ik een voorstel doen tegenover de andere collega's. Maar dan moeten we de heer Bellot ook vragen te komen.

Mijnheer De Padt, u hebt het woord voor uw vraag.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aangepaste nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 13862)

07 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 "les modifications apportées aux nouveaux horaires de la SNCB" (n° 13862)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, onder zware druk van de reizigers zal de NMBS haar nieuwe dienstregeling, die begin december van vorig jaar van kracht werd, opnieuw aanpassen. Die nieuwe regeling had een aantal duidelijke voordelen, maar geleidelijk aan werd duidelijk dat er ook een aantal nadelen waren voor de reizigers. Sommige reizigers melden dat zij een halfuur tot veertig minuten langer onderweg zijn, wat natuurlijk geen al te goede ontwikkeling is voor het beleid van de regering om van het spoor een volwaardig alternatief te maken voor het autogebruik.

De gedelegeerd-bestuurder van de NMBS gaf onlangs toe dat de nieuwe regeling voor vijftienduizend reizigers objectief slechter is, terwijl er voor honderdduizend reizigers een verbetering merkbaar is, en voor tweehonderdduizend reizigers de situatie gelijk zou blijven.

Ik verwijs ook naar mijn vraag in de plenaire vergadering van 14 december 2006, waarin op basis van de informatie van de BTTB toen reeds de grote lijnen van de klachten gepresenteerd werden.

Mijnheer de staatssecretaris, graag had ik van u meer toelichting gekregen over de aanpassingen in de nieuwe dienstregeling van de NMBS, waarbij misschien terloops ook even verwezen kan worden naar het interview dat de heer Pardon dit weekend gaf aan De Standaard. De heer Pardon pleit er in dat interview voor om minder stoptreinen te laten rijden. Wellicht hebt u zich voorbereidt op een reactie op het interview met de heer Pardon en het ware aangewezen uw standpunt ter zake aan de commissie mee te delen.

Op welke lijnen zal de dienstverlening verbeterd worden?

Zal er daarbij rekening worden gehouden met de klachten op het meldpunt van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers?

Wanneer wordt de aangepaste regeling van kracht?

Is minder stoptreinen laten rijden voor u een piste die eventueel openligt om tegemoet te komen aan een verbetering van de dienstregeling?

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de aanpassingen van de dienstregeling of de samenstelling van de treinen hebben plaatsgevonden op een zevental lijnen: de lijn 60 Dendermonde-Brussel; de lijn 36 aan de ICO Maastricht-Luik-Brussel; de lijn 50 Gent-Brussel, vooral wat betreft Liedekerke; de lijn 50a met treinen uit Knokke en Blankenberge; de lijn 35 Hasselt-Leuven; de lijn 15 aan de IRG Turnhout-Brussel en de lijn 125 Liège-Flémalle-Namur.

Er werd wel degelijk rekening gehouden met de klachten die de BTTB ontvangen heeft.

De wijzigingen zijn ingegaan op 5 februari 2007. Sommige aanpassingen zijn reeds gebeurd in de loop van de maanden december en januari.

Wat de uitspraken van de heer Pardon vanmorgen in de krant betreft, deze discussie is natuurlijk niet nieuw, maar wij wachten de reacties af die in de loop van de dag worden gegeven van onder meer de spoorvakbonden en de BTTB zelf. Ook mijn collega, Vlaams minister Van Brempt, heeft al een reactie gegeven. Wij zijn van plan om die verder te bundelen. In de loop van de volgende dagen en weken zullen wij daarover zeker ons standpunt kenbaar maken.

07.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, het is zoals met de discussie over de vertraging van de treinen. U hebt ons toen ook op onze honger gelaten. Er wordt een vergadering door Infrabel georganiseerd over de vertraagde treinen, waarop wij bijna voltallig aanwezig zijn. U doet daar alsof er niets aan de hand is. Ik zal daarop straks terugkomen

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt ook de artikelen en de Belga-berichten gelezen. Ik vind dat u, bevoegd voor de NMBS, nu al in staat moet zijn om minstens een begin van repliek te geven op wat een van de topmannen van de NMBS vanmorgen in de kranten laat schrijven, namelijk dat hij gewonnen is voor het verminderen of afschaffen van een aantal stoptreinen. Het lijkt mij essentieel om uw reactie daarover te krijgen.

07.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Er is duidelijk een balans nodig tussen het treinverkeer tussen grote centra enerzijds en specifieke lokale situaties enerzijds. De vraag rijst hier natuurlijk ook hoe dat moet worden afgelijnd. Is de lijn tussen Denderleeuw en Brussel een lokale aangelegenheid of een voorstadverbinding? Men moet dat allemaal in de juiste context plaatsen. Het is belangrijk om daar op de juiste manier en op het juiste tijdstip een volledig antwoord te geven. Dat is wat ik in de loop van de volgende uren en dagen wil voorbereiden.

Het is wel zo dat treinen in het buitenland meer voor langere afstanden worden gebruikt. België heeft echter een volledig uitgewerkte spoorinfrastructuur op lokale assen. Ook daarmee moeten wij rekening houden als wij de toekomst van het openbaar vervoer verder uittekenen.

Nogmaals, dit moet verder worden besproken met de politieke verantwoordelijken van De Lijn, TEC en de MIVB. Ik houd eraan om eerst ter zake een volledige consensus te bereiken, alvorens ik daarover verder

uitweid.

07.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal de kranten de volgende dagen met veel nieuwsgierigheid raadplegen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Madame Gerkens, vous avez entendu la demande de M. De Coene. Cela vous dérange-t-il si je lui donne un passe-droit pour lui permettre de poser sa question jointe à celle de M. Bellot?

07.06 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le président, vu la gentillesse des membres de la commission envers moi, je ne peux qu'accepter.

De **voorzitter**: Ik ga dezelfde vraag stellen aan mevrouw D'hondt. U was hier ook en u hebt ook een vraag.

07.07 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, zo is het leven.

De **voorzitter**: Ik vraag het specifiek omdat u daarna geen vraag meer heeft.

08 Questions jointes de

- **M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les opérations financières en faveur de Taxipost" (n° 13964)**

- **M. Philippe De Coene au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la relation entre La Poste et Taxipost" (n° 13974)**

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "financiële operaties ten voordele van Taxipost" (nr. 13964)**

- **de heer Philippe De Coene aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de relatie tussen De Post en Taxipost" (nr. 13974)**

08.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, dernièrement, la presse a fait état de transactions financières entre La Poste et sa filiale Taxipost. Selon ces sources, La Poste aurait apuré une dette de 13,2 millions d'euros et aurait procédé à une recapitalisation de Taxipost par transformation d'une créance en capital.

M. le secrétaire d'État pourrait-il nous éclairer sur les points suivants.

1° Pourquoi La Poste continue-t-elle à sponsoriser une filiale qui est déficitaire depuis toujours et pour laquelle aucun bénéfice n'est attendu à court terme?

2° Pouvez-vous me préciser la stratégie de La Poste dans cette entreprise?

3° Quelles ont été les opérations financières réalisées dans ce cadre?

4° Quel est le montant total investi par La Poste dans Taxipost depuis sa création?

5° La presse fait état d'une influence sur le dividende payé aux actionnaires de La Poste? Qu'en est-il exactement sachant que le pacte d'actionnaires garantit un dividende minimum à CVC Partners Danske Post. L'État devra-t-il renoncer à une partie de ses dividendes pour assurer le dividende de CVC?

Voilà un beau programme que de répondre à ces questions, monsieur le secrétaire d'État!

08.02 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wil ik mevrouw Gerkens en mevrouw D'hondt danken voor hun begrip.

Ik wil mij aansluiten bij de vorige vraag, weliswaar met iets minder nadruk op het lot van de aandeelhouders maar met iets meer aandacht voor het lot van de personeelsleden. Mij komt dit vreemd voor. Taxipost, destijds rechtstreeks deel uitmakend van De Post, is sedert enkele jaren een dochteronderneming van De Post. Zij lijdt al vele jaren zware verliezen. Die zware verliezen worden de hele tijd gecompenseerd door het wegwerken van de verliezen, door kapitaalverhoging om andere deficits te kunnen tegengaan en om de vereffening van het bedrijf te kunnen tegenhouden.

Ik vind dat wat vreemd en ik leg uit waarom. Ik koppel dit aan het dossier van de postkantoren. Men zegt –

en ik kan dat begrijpen in een bedrijfslogica – dat de minder rendabele postkantoren moeten sluiten omdat ze zwaar verlieslatend zijn. In de argumentatie die men ontwikkelt tegen de volledige liberalisering van De Post, zegt men dat de tewerkstelling dan zal gevoerd worden met heel slechte statuten, valse zelfstandigen, enzovoort. Naar het schijnt zou er echter bij Taxipost ook een beroep worden gedaan op schijnzelfstandigen en dus eigenlijk op minderwaardige vormen van arbeid, met het kwaliteitsverlies van dien. Ik vraag mij eigenlijk af hoe men dat allemaal rijmt.

Men kan niet aan de ene kant zeggen dat men verlieslatende zaken gaat sluiten terwijl men aan de andere kant verlieslatende ondernemingen verder gaat sponsoren, zoals de heer Bellot al zei, tenzij daar een goede strategische reden voor zou bestaan. Als die reden bestaat, zouden wij ze graag horen.

08.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, au total, cela fait neuf questions sur Taxipost auxquelles je vais répondre. Je vais tenter d'être aussi bref que possible.

Pourquoi La Poste continue-t-elle à sponsoriser une filiale qui est déficitaire? Monsieur Bellot, le conseil d'administration de La Poste a développé un plan à long terme concernant Taxipost. Le business plan de la société prévoit des pertes initiales afin de financer le développement, notamment technologique, de la société. Il prévoit cependant que ces pertes seront récupérées dans le futur.

Le marché des colis offre à La Poste une opportunité de croissance significative. Elle provient tant des ventes par internet en Belgique et de l'étranger que de l'envoi de colis en Belgique par des entreprises vers d'autres entreprises et vers les particuliers. Tous ces segments enregistrent des croissances importantes.

Quant à votre deuxième question relative à la stratégie, le groupe de La Poste ne pourra bénéficier des opportunités de croissance dans le marché hyper compétitif des colis que si elle est capable de fournir une qualité de livraison excellente et reconnue comme telle par les clients: une plate-forme informatique solide, un bon service à la clientèle et des coûts alignés à ceux du marché.

Depuis sa constitution, Taxipost a réalisé des progrès importants dans tous ces domaines. Ces progrès font en sorte que l'entreprise est maintenant compétitive sur le marché et que les volumes nationaux et internationaux transportés par Taxipost enregistrent une croissance importante, laquelle entraînera une amélioration des résultats.

En ce qui concerne les opérations financières réalisées sur la base du business plan, Taxipost a été initialement capitalisée en deux étapes fin 2004 et début 2005 via un apport en cash et un apport en nature d'une part de la branche d'activité. En 2006, une augmentation de capital d'un montant de 22,8 millions d'euros a été décidée sur la base du business plan et en respectant les critères qu'un investisseur privé utiliserait. Cette augmentation de capital de 22,8 millions d'euros a été réalisée par le biais d'un apport d'une créance par La Poste même.

En accord avec ce business plan et tenant compte de la rentabilité future attendue, La Poste a investi en date du 31 décembre 2006 et depuis la constitution de Taxipost un montant total de 44,8 millions d'euros, dont une partie en cash.

Monsieur Bellot, en ce qui concerne votre dernière question, les comptes annuels 2006 sont toujours en phase de préparation et de contrôle au sein du collège des commissaires. Ils devront ensuite être soumis au conseil d'administration. C'est l'assemblée générale des actionnaires qui déterminera le montant des dividendes.

Les travaux de clôture et de certification n'étant pas terminés, il nous est impossible d'affirmer avec certitude aujourd'hui que le bénéfice sera suffisant pour assurer le paiement du dividende minimum garanti. Cependant, si l'on se base sur les chiffres préliminaires et non encore audités, le bénéfice devrait être largement suffisant pour assurer le paiement du dividende tel que prévu dans le plan d'entreprise à cinq ans, tant au niveau du consortium que de l'État belge.

Wat de vier vragen van de heer De Coene betreft, zijn de verliezen van Taxipost in overeenstemming met de resultaten voorzien in het ontwikkelingsplan dat is goedgekeurd door de raad van bestuur. De Post is van mening dat Taxipost in een groeiende markt actief moet zijn. De Post en Taxipost kunnen niet tevreden zijn met de huidige financiële prestaties en onderzoeken voortdurend hoe die te verbeteren. De verliezen van Taxipost zullen de financiële stabiliteit van De Post en van de universele dienst als dusdanig, niet in gevaar

brengen.

Om op uw tweede vraag te antwoorden, tonen continue kwaliteitsmetingen van het bedrijf aan dat het bedrijf kwalitatief aanzienlijk sterker is geworden. Dit laat vandaag toe ook in nieuwe, aantrekkelijke maar zeer competitieve markten mee te spelen. De vele nieuwe klanten in deze marktsegmenten blijken dit alleen maar te bevestigen.

Om op uw derde vraag in te gaan. De markt van de pakjes is, zoals reeds aangeduid, uiterst competitief. Op dit ogenblik wordt bestudeerd hoe de kwaliteit van het pakjesgamma binnen De Post verder kan worden verbeterd, hoe de producten en oplossingen van beide bedrijven verder op elkaar kunnen worden afgestemd en hoe de kostenstructuur verder kan worden geoptimaliseerd. Boven op de statutaire werknemers gedetacheerd door De Post en contractuele bedienden, doet Taxipost ook beroep op zelfstandige chauffeurs, zoals haar concurrenten. Indien ze dat niet zou doen, zou ze zich onmogelijk kunnen meten met de concurrentie die met zelfstandigen werkt. Taxipost verzekert mij echter dat het hier niet gaat over schijnzelfstandigen en dat De Post wel degelijk alle Belgische wetten ter zake naleeft.

08.04 François Bellot (MR): Je remercie le secrétaire d'État. Des corrections semblent avoir été apportées à la stratégie établie par La Poste puisqu'il n'était pas prévu au départ dans le plan stratégique de devoir faire face à la couverture de déficit représentée par l'apurement de la dette. Cela entre dans la stratégie de La Poste de se doter d'une filiale particulièrement dynamique dans le transport de colis. Mais il s'agit d'un secteur très exposé à la concurrence et par conséquent, La Poste doit se montrer très attentive à l'évolution de cette filiale.

Je ne voudrais pas établir de comparaisons et je veux faire confiance à la stratégie de La Poste. Cependant, j'attire l'attention sur l'évolution en termes de charges que cela représente. L'année passée, vous nous avez exposé les raisons pour lesquelles Taxipost était filialisée; c'était pour la doter d'une certaine souplesse, d'une autonomie permettant d'éviter les effets d'un déficit important. Cela ne rentre pas dans les perspectives que La Poste avait tracées. Maintenant, j'entends votre réponse et nous observerons si cette stratégie peut être développée à l'avenir. J'ose espérer que La Poste ne va pas s'épuiser: certes, ce ne sont pas 44 millions qui vont l'épuiser mais la somme augmente de 25% chaque année, ce qui est de nature à m'inquiéter.

08.05 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, wij vernemen van de secretaris dat het blijkbaar een strategische keuze is om een goede positie op de markt van pakjes en colli in te nemen. Wij kunnen daarin komen.

Echter, zoals de heer Bellot zegt, is het niet de eerste keer dat de prognoses van De Post en Taxipost veel rooskleuriger zijn dan de uiteindelijke resultaten. De decalage tussen prognoses, aangekondigde cijfers en de uiteindelijk gerealiseerde cijfers in lengte van jaren, toont aan dat de decalage groot is en er niet kleiner op wordt.

Wat betreft het aspect van de schijnzelfstandigen, zou het niet slecht zijn – ik neem aan dat de uitleg van De Post en van Taxipost klopt – dat over voornoemd aspect een goede concertatie met de werknemersorganisaties is. Het zijn immers de werknemersorganisaties die stelselmatig aanklagen dat er wel schijnzelfstandigheid is. Ofwel wordt dus onjuiste informatie verspreid ofwel is er – dat is volgens mij vooral de opdracht – nood aan meer overleg en meer doorstroming van informatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vrijwilligersverzekering" (nrs. 13934 en 14107)

09 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'assurance pour les volontaires" (n^{os} 13934 et 14107)

09.01 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, we hebben reeds de gelegenheid gehad om over de vrijwilligersverzekering te debatteren, vorige zomer bij de lancering ervan. De financiering van de verzekering zou steunen op gelden van de Nationale Loterij. In de praktijk ontvang ik

quasi elke week vragen over de stand van zaken.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel geld is er in 2007 voor de verzekering van vrijwilligers beschikbaar? Hoe wordt het geld verdeeld over de verschillende verenigingen? Wat zijn de criteria ter zake? Welke verzekeringsmaatschappij of maatschappijen zullen deze verzekering mogen sluiten? Vanaf wanneer kunnen de verenigingen subsidies aanvragen en toegekend krijgen? Ten slotte, waar kunnen de verenigingen terecht voor meer informatie. Ik probeer de diverse websites inzake vrijwilligerswerk te consulteren, wat tot op heden vruchteloos was wat dit onderdeel betreft.

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw D'hondt, zoals u weet wordt de verzekering van vrijwilligers inderdaad betoelaagd door de Nationale Loterij met een subsidie van 850.000 euro. Deze middelen worden jaarlijks vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op voordracht van de voogdijminister. Het lijkt mij in elk geval wenselijk om het verdelingsplan voor 2007 in de komende weken af te ronden. Ik zal zeker pleiten voor minstens het behoud van de huidige subsidie voor 2007.

Ik kom tot uw tweede vraag. De middelen van de Nationale Loterij worden via de Vereniging van Vlaamse Provincies en de Association des Provinces Wallonnes ter beschikking gesteld van de provincies en dit naar rato van de bevolkingsaantallen. De provincies staan immers het dichtst bij de verenigingen en bezitten daartoe ook de meeste knowhow. In Vlaanderen zal dit bijvoorbeeld verlopen via de provinciale steunpunten vrijwilligers, zoals dit trouwens vandaag reeds het geval is in West-Vlaanderen. Voor Brussel is een aparte regeling uitgewerkt. De bevoegde provinciale diensten kunnen hiertoe een dossier indienen, mits zij voldoen aan de voorwaarden van het reglement. U bent er wellicht van op de hoogte dat wij de verschillende Vlaamse provincies in ieder geval samen hebben gezien.

Wat is het reglement en wat zijn de criteria? Het reglement werd opgesteld in consultatie met alle betrokkenen en legt de voorwaarden vast waaraan de collectieve verzekeringspolis, aangeboden door de provincies, moet voldoen. Ik benadruk dat de precieze aanmeldingsprocedure en uitvoeringsmodaliteiten door de provincies zelf worden bepaald.

Tijdens onze consultatieronde stelden wij vast dat er een lacune bestond in de wet met betrekking tot kleine, occasionele en weinig duurzame vrijwilligersinitiatieven. Juist door hun vluchtig karakter zijn net deze vrijwilligers uiterst kwetsbaar. De meer gestructureerde verenigingen beschikken weliswaar over de noodzakelijke verzekeringen, maar de kwaliteit ervan is niet altijd even voldoende. De collectieve polis van de provincies zal om die reden in elk geval en bij voorrang occasionele en tijdelijke activiteiten van verenigingen dekken. Het staat elke provincie vrij om deze polis vervolgens naar eigen inzicht en vermogen uit te breiden naar andere vormen van vrijwilligerswerk.

Het mag duidelijk zijn dat deze ondersteuning bedoeld is als een incentive naar de provincies om hiervoor effectief eigen middelen vrij te maken. Daarnaast moet de collectieve polis in het licht van de goede praktijk minstens voldoen aan de minimumvoorwaarden die zijn opgenomen in het reglement. De polis zal op zijn minst alle activiteiten moeten dekken die in de ruime betekenis kunnen worden beschouwd als vrijwilligersactiviteiten. Verzekerd is in elk geval de organisatie zelf, waarbij deze een private rechtspersoon dan wel een feitelijke vereniging kan zijn.

Tenminste verzekerd zijn bovendien de vrijwilligers die onder toepassing van de wet Vrijwilligerswerk vallen en vrijwilligers die zich eventueel op lossere of ad-hocbasis inzetten. Bedoeld wordt familieleden of kinderen van de vrijwilliger die meehelpen en vrijwilligerswerk verrichten.

Wat betreft het voorwerp van de verzekering, voorziet het reglement in een verzekering voor burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten de overeenkomst van de organisatie voor de schade die aan derden wordt veroorzaakt door haar vrijwilligers; persoonlijke burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de vrijwilligers, met inbegrip van een lichte repetitieve fout; schadegevallen zowel tijdens de uitvoering van het vrijwilligerswerk als op de weg van en naar de activiteiten; lichamelijke ongevallen; de terugbetaling van de uitgaven voor geneeskundige verzorging voor schade aan goederen en vergoeding in geval van tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid en overlijden; en ten slotte ook rechtsbijstand, de burgerrechtelijke en strafrechtelijke verdediging van elke verzekerde tegen aanspraken van derden, alsook de verdediging om vergoeding te bekomen van derden.

Ik kom tot uw vierde vraag. De provincies moeten zelf een beroep doen op mededinging via een

overheidsopdrachtenprocedure zodat de concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen kan spelen.

Uw vijfde vraag had betrekking op de timing. Zoals ik reeds aangaf, kunnen de provincies de uitvoeringsmodaliteiten en de aanmeldingsprocedure zelf bepalen. Ik kan u al meegeven dat de Vlaamse provincies overeen gekomen zijn een eenvormig systeem uit te werken en om een gezamenlijke mededinging te organiseren. Momenteel worden de administratieve circuits uitgewerkt, wordt de promotie voorbereid en wordt een eerste versie van het lastenboek opgesteld. Ik verneem dat de provinciale steunpunten hiertoe geregeld samenkomen. Ik hoop dat we zo snel mogelijk van start kunnen gaan. Tegelijkertijd hoop ik ook dat de Waalse provincies eveneens zo snel mogelijk van deze mogelijkheid gebruik kunnen maken.

Wat de communicatie betreft het volgende. Zij is uiteraard van primordiaal belang voor de vrijwilligersbewegingen. Zodra de provincies een systeem op poten hebben gezet, zal er een gezamenlijke informatiecampagne met de provincies worden gevoerd ten aanzien van de vrijwilligers. Momenteel kan men voor alle vragen terecht op de website van de Loterij en op een speciale webpagina die daartoe werd opgezet, namelijk verzekeringvoorvrijwilligers.be. Er wordt voorzien in een doorklikstelsysteem naar de provinciale steunpunten zodra deze in een concreet aanmeldingssysteem hebben voorzien. Op dit ogenblik is dit nog in uitwerking. Ik verzoek u dan ook nog een klein beetje geduld te hebben. Zodra dit volledig op poten staat, zal dit zeker en vast worden gecommuniceerd. Ik dank u trouwens voor de nauwgezette opvolging van dit dossier.

09.03 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal beginnen met het laatste, de informatiecampagne en het geduld dat de staatssecretaris vraagt. Natuurlijk, alles heeft zijn tijd nodig, maar het duurt toch tamelijk lang. Ik heb geprobeerd, net als de vrijwilligersorganisaties, om die weg te volgen en door te klikken, maar zo komt men nergens.

Ik weet natuurlijk ook van insiders bij de provincies dat die besprekingen aan de gang zijn, maar ik zou toch durven aandringen op het volgende, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, dring ik erop aan dat aan de organisaties gezegd wordt dat men ermee bezig is en dat er ook een timing wordt medegedeeld. Dat is beter dan dat zij niets weten. Want nu komen al die mails met vragen allicht bij u toe, maar ook bij ons. Het is beter, meen ik, dat men ongeveer weet over welke timing wij spreken.

Ten tweede, zou ik het een hele goede zaak vinden mochten de Vlaamse provincies – en ik hoop natuurlijk ook de Franstalige – erin lukken één schema op te stellen. Dat zou, meen ik, een goede zaak zijn, omdat vrijwilligersverenigingen, zelfs al gaat het om tijdelijke of occasionele organisaties, niet altijd zo eng binnen de grenzen van de provincie blijven. Het is dus beter dat het over heel Vlaanderen, en waarom niet over het hele land, gelijklopend is.

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: (...)

09.05 Greta D'hondt (CD&V): Ik vind het goed en hoop dat zij het tot aan de meet volhouden en dat voor de verzekering, zelfs al gaat het om een open uitschrijving binnen dezelfde maatschappij, die regels spelen.

Tot slot, mijnheer de staatssecretaris, kan ik slechts herhalen - 850.000 euro is natuurlijk voor een burger veel geld, maar daar springt men voor de verzekering niet ver mee - dat ik het spijtig vind dat de tussenkomst van overheidswege beperkt blijft tot de occasionele en de tijdelijke organisaties omdat de financiële last van de verzekering ook heel zwaar weegt op de meer gestructureerde organisaties. Nu krijgen de occasionele en de tijdelijke organisaties – en dat is goed – een tussenkomst van de overheid, maar de klassieke organisaties – laten wij het zo zeggen – moeten het met eigen middelen rooien, wat zwaar doorweegt. Het is niet zo fraai dat men inzake het vrijwilligerswerk dat onderscheid maakt.

09.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: (...)

09.07 Greta D'hondt (CD&V): Daarover hebt u mij niets horen zeggen, mijnheer de staatssecretaris.

09.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Nee, maar ...

09.09 Greta D'hondt (CD&V): Uiteraard is dat goed, maar u moet zich dat eens lokaal voorstellen. In een

gemeente zal een occasionele vereniging met uw hulp – waarvoor dank, namens die vrijwilligers – een lagere premie moeten betalen voor haar vrijwilligersverzekering, terwijl de andere organisaties de volle pot zullen moeten betalen. Leg dat op het terrein maar eens uit. Dat doet niets af aan uw initiatief, maar leg dat te velde maar eens uit aan de verenigingen en aan de vrijwilligers. Wie al jaar en dag in een bepaalde structuur werkt, krijgt niets, en wie tijdelijk of occasioneel werkt, krijgt wel iets. Het is een goede zaak, maar het is op het terrein niet gemakkelijk uit te leggen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Mme Muriel Gerken au ministre de l'Emploi sur "les conventions de stages étudiants chez Belgacom" (n° 13896)

10 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Werk over "de overeenkomsten voor studentenstages bij Belgacom" (nr. 13896)

10.01 Muriel Gerken (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur les conventions de stages entre des écoles supérieures et Belgacom.

Certaines écoles qui doivent placer des élèves techniciens en stage dans des entreprises se tournent vers Belgacom, ce qui est assez logique vu son type d'activités. Une convention devrait en principe être signée entre les trois parties: l'entreprise, l'établissement d'enseignement et l'étudiant.

Apparemment, un problème se pose entre certains établissements scolaires et Belgacom parce que Belgacom refuse la convention qui a été élaborée par le pôle scolaire et veut imposer sa propre convention. Il y aurait des divergences entre ces conventions.

Parmi les articles considérés comme litigieux de la convention de Belgacom, on trouve l'absence de responsabilité civile de l'entreprise en cas d'accident survenu sur le lieu d'exécution du stage, sur le trajet et autres dommages. Je relève aussi la durée des prestations, l'obligation pour le stagiaire de se conformer aux obligations imposées au reste du personnel, la cession à Belgacom, expressément, définitivement, exclusivement et gratuitement de l'ensemble des droits patrimoniaux dans leur sens légal le plus large et l'éventuel manque d'application de l'arrêté royal du 21 septembre 2004 relatif à la protection des stagiaires.

Les syndicats consultés par les responsables scolaires conseillent de ne pas conclure une telle convention.

Monsieur le ministre, vos services ont-ils connaissance de cette convention de stage proposée par Belgacom aux établissements d'enseignement?

Avez-vous connaissance de plaintes ou de récriminations relatives à ces conventions de stages?

Les différents articles de la convention de Belgacom peuvent-ils être considérés comme légaux?

Si oui, la légalité est-elle largement effective ou se trouve-t-on sur une frontière un peu tendancieuse?

Qu'en est-il de l'application de l'arrêté royal du 21 septembre 2004 dans la convention de stage de Belgacom?

Je considère que Belgacom n'est pas une entreprise comme les autres vu sa mission de service public et vu son histoire.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi cette entreprise refuse de collaborer? Si les syndicats et les écoles ne peuvent conseiller aux étudiants de faire un stage chez Belgacom, les portes de l'entreprise resteront fermées à ces stagiaires.

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Gerken, étant donné le grand nombre de versions différentes de contrats de stages - versions généralement incomplètes – utilisées par les différents établissements scolaires, Belgacom a élaboré un contrat standard.

Ce contrat de stage standard a fait l'objet d'une vérification par des experts, qui l'ont jugé tout à fait légal. Mes services ont encore réclamé ce contrat de stage auprès de Belgacom et l'ont fait minutieusement évaluer par les autorités compétentes.

De cette analyse, il résulte que le contrat est totalement en phase avec les dispositions légales.

Nous n'avons pas connaissance de problèmes éventuels soulevés jusqu'ici par ce contrat de stage.

La durée des prestations du stagiaire est fixée de commun accord pour chaque cas particulier.

Le devoir de respecter les obligations normales imposées aux membres du personnel concerne notamment le respect du code de conduite, les règles en matière de sécurité et d'accès aux bâtiments, la politique en matière d'utilisation du courriel et de l'internet, etc. Les mêmes obligations sont d'ailleurs également applicables pour les sous-traitants et certaines le sont même pour les visiteurs.

Belgacom confirme son ambition d'appliquer strictement les dispositions de loi sur le bien-être relatif aux stagiaires, notamment les dispositions de l'arrêté royal du 21 septembre 2004 relatif à la protection des stagiaires. En vue d'écarter toute incertitude à cet égard, le contrat-type a, comme indiqué plus haut, été transmis aux services de mon collègue, M. Peter Vanvelthoven, afin d'évaluer s'il répond à toutes ces dispositions. Suivant cette évaluation, je peux vous confirmer que le contrat est conforme à la loi.

Finalement, chaque année, Belgacom propose à quelque 200 étudiants d'effectuer un stage pour des périodes s'étendant de quelques semaines à six mois.

10.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Je vais pouvoir rassurer les écoles et les syndicats en leur disant qu'ils n'ont aucune raison de s'opposer à la convention proposée par Belgacom car le ministre de l'Emploi en a vérifié la conformité.

Je suis cependant étonnée des divergences d'évaluation concernant certaines conditions posées par Belgacom.

Je relève que la clause de responsabilité civile en cas d'accident survenu sur le lieu du stage n'est pas comprise dans la convention entre l'entreprise et le stagiaire.

Cela dit, je suppose que, comme vous l'avez dit, tous les points ont été largement examinés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de schadeloosstelling van reizigers voor de gevolgen van de brand in een tractieonderstation te Brussel" (nr. 13732)

11 Question de M. Miguel Chevalier au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'indemnisation des voyageurs à la suite de l'incendie dans une sous-station de traction à Bruxelles" (n° 13732)

11.01 Miguel Chevalier (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat deze vraag al eens eerder in de commissie geagendeerd was, maar ik had het geluk om in die periode, samen met de heer Van den Eynde en een aantal andere delegatieleden, op een klokvaste verbinding tussen New York en Washington te zitten.

Mijn vraag gaat eigenlijk ook over tijdsschema's. Overeenkomstig artikel 47 van het beheerscontract tussen de staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS kent de NMBS namelijk een vaste compensatie in natura toe aan reizigers die het slachtoffer zouden zijn van frequente vertragingen van meer dan 15 minuten op dezelfde lijn.

De brand in een tractieonderstation te Brussel had tot gevolg dat de nieuwe dienstregeling, die door de NMBS werd ingevoerd in december vorig jaar, gedurende een niet onaanzienlijke periode aangepast diende te worden. In het bijzonder werden een aantal piekurtreinen gedurende een korte of langere periode afgeschaft. Andere treinen naar verdere bestemmingen werden op dat ogenblik trouwens ook geschrapt. Voor sommige piekurtreinen zou de periode waarin zij niet rijden zich zelfs kunnen uitstrekken tot maart van dit jaar.

Dat heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de reizigers die in het verleden een beroep deden op deze treinen, om vanuit de kleinere steden en gemeenten een rechtstreekse verbinding te hebben met Brussel. Alhoewel de treinen die deze reizigers ter vervanging van de afgeschafte piekurtrein nemen formeel misschien geen vertraging oplopen, heeft de afschaffing van deze trein toch tot gevolg dat de pendelaars in veel gevallen

meer dan 15 minuten langer onderweg zijn tussen hun woon- en werkplaats. Ik neem aan dat zij thuis of op het werk goed kunnen uitleggen dat de vertraging te wijten is aan de vertraging die zij onderweg oplopen en niet aan het aandoen van een andere halte op het traject van thuis naar het werk of omgekeerd.

Mijnheer de minister, wordt dit incident in het tractieonderstation meegenomen in het pakket van compensaties? Zullen deze reizigers ook de vaste compensatie kunnen genieten waarin voorzien is door het artikel 47 van het beheerscontract?

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Chevalier, door de aanzienlijke schade na de brand in het tractieonderstation van Brussel Zuid op 18 december 2006 werd de NMBS genoopt om haar dienstregeling aan te passen. Ze trachtte hierbij de gevolgen voor haar klanten tot een minimum te beperken. Na een eerste aangepaste dienstregeling in de week van de brand waarbij heel wat treinen afgeschaft werden, is de NMBS, zoals trouwens lang van tevoren gepland, in de eerste week van de kerstvakantie overgeschakeld op de vakantieregeling. Vanaf 2 januari is dan een nieuwe alternatieve dienstregeling van toepassing geworden. De NMBS is er daarmee in geslaagd om het aantal afgeschafte P-treinen tot een minimum te beperken. De dienstregeling is echter inderdaad minder performant dan die in normale omstandigheden. De klanten werden uitgebreid geïnformeerd over de aanpassing, onder andere via een speciale brochure en via de website.

Klanten die het slachtoffer zijn van een vertraging, kunnen rekenen op een compensatie indien ze voldoen aan de voorwaarden van de regeling, zoals ze is uitgewerkt. Er is in een compensatie voorzien voor reizigers die te maken hebben met zogenaamde frequente vertragingen, en evenzeer voor reizigers met een eenmalige grote vertraging. Voor de berekening van de vertraging baseert de NMBS zich op de officiële dienstregeling. De vertraging is dus het verschil tussen het geplande aankomstuur volgens de dienstregeling en de werkelijke aankomsttijd. In geval van werken geldt evenwel de vooraf aangekondigde aangepaste dienstregeling.

Voor het concrete geval van de brand in het tractieonderstation was de vakantieregeling al lang bekend en werd de nieuwe tijdelijke alternatieve dienstregeling via alle mogelijke kanalen aan de reizigers bekendgemaakt. Naar analogie van de filosofie die geldt in het geval van een aanpassing van de dienstregeling wegens werken, baseert de NMBS zich als referentie voor het bepalen van de vertraging op de na de brand aangepaste dienstregeling, die dus geldt tot en met 23 maart. Het spreekt evenwel voor zich dat de reizigers die problemen ondervonden hebben in de week van de brand, hiervoor wel degelijk aanspraak kunnen maken op de compensaties volgens de geldende compensatieregeling.

In de week na de brand was er niet in een andere dienstregeling voorzien. De compensatieregeling geldt dus. Dan was er de vakantieperiode, die al lang van tevoren was aangekondigd. Vanaf 2 januari is er een nieuwe dienstregeling in werking getreden die lang van tevoren werd meegedeeld. In die periode kan men dus geen beroep doen op vertragingen vergeleken met de dienstregeling die gold tijdens of in de week na de brand.

Ik begrijp uiteraard ten volle de problematiek waarmee sommige reizigers geconfronteerd werden.

Het is echter van belang dat de reiziger zich bij elke verandering van dienstregeling niet kan beroepen op de vergelijking van de nieuwe dienstregeling met de vorige om voor een compensatie in aanmerking te komen. Het zou immers moeilijk zijn om reizigers te compenseren die menen vertraging te hebben, omdat zij het jaar daarvoor op een bepaald uur een trein hadden en in de nieuwe dienstregeling niet meer.

Ik ben, zoals u weet, in ieder geval een groot verdediger van de belangen van de consument. Ik vraag in mijn hoedanigheid van voogdijoverheid dan ook dat de overheidsbedrijven effectief met hun klanten rekening houden.

In het specifieke geval vrees ik dat het uitwerken van een aangepaste compensatieregeling erg veel energie zou vragen en toch altijd ongenoegen zou opwekken. Nadien zou ze te pas en te onpas als een precedent kunnen worden misbruikt of gebruikt. Ik opteer er dan ook voor dat de NMBS voornoemde energie gebruikt om de uitdagingen in haar kerntaken waarvoor zij staat, onder meer de stiptheid en de netheid van de treinen, te behandelen en te behartigen, veeleer dan een eenmalige one-shotoperatie op te zetten om het bedoelde geval te kunnen coveren.

11.03 **Miguel Chevalier** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw

duidelijk antwoord.

Ik meen te hebben begrepen dat er compensatie komt voor de periode na de brand omdat die werd geklasseerd als een onvoorziene omstandigheid en alle periodes erna reeds vóór de brand waren aangekondigd.

11.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Wat de vakantieregeling betreft, deze was al vóór de brand aangekondigd. Wat de regeling vanaf 2 januari betreft, is het een aankondiging die na de brand werd meegedeeld.

11.05 **Miguel Chevalier** (VLD): Daarvoor is er dan geen compensatie?

11.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Daarvoor is geen compensatie omdat ze ruim op voorhand aan het cliënteel werd meegedeeld.

11.07 **Miguel Chevalier** (VLD): Ik heb nog twee kleine vraagjes die u al of niet kunt beantwoorden. Heeft u al een idee van het aantal mensen dat een compensatie heeft aangevraagd voor deze periode? Tot wanneer hebben zij de gelegenheid om die compensatie aan te vragen?

11.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Wat uw laatste vraag betreft, de timing is niet bepaald in het reglement. Men kan dus te allen tijde terecht bij de NMBS met de stukken die daarvoor volgens het reglement nodig zijn.

Ik heb in de wandelgangen opgevangen - ik heb dat niet officieel nagevraagd - dat een paar tientallen mensen die compensatie hebben aangevraagd.

11.09 **Miguel Chevalier** (VLD): Dat is een vrij representatieve vertegenwoordiging.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het personeelstekort bij de NMBS" (nr. 13913)**

12 **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 pénurie de personnel à la SNCB" (n° 13913)**

12.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enkele maanden geleden werd aangekondigd dat de NMBS-groep versneld zou overgaan tot het aanwerven van personeel. Een en ander was het gevolg van het personeelstekort bij de NMBS. Dat tekort was en is te wijten aan het feit dat de gemiddelde leeftijd van het rijdend personeel vrij hoog is en er meer mensen vertrekken dan er bijkomen.

In het sociaal akkoord 2006-2007 is bepaald dat de NMBS 37.000 voltijdse equivalenten zou gaan tellen. Bovendien moet er rekening gehouden worden met het feit dat de NMBS in de markten van het woon-werkverkeer en de woon-schoolverplaatsingen een toename van 35% nastreeft tegen 2012.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil nog even verwijzen naar het interview met de heer Pardon deze ochtend. Die brave man zei dat het voortzetten van de huidige groeicijfers na 2012 op het huidige spoorwegennet moeilijkheden zal opleveren. Als men bijkomende sporen aanlegt, moet men natuurlijk ook bijkomende treinen inzetten. Men moet dan natuurlijk ook wel machinisten hebben om die te bedienen.

Ik heb een aantal vragen.

In welke mate werden de doelstellingen van 2006 inzake bijkomende personeelsaanwervingen gehaald?

Hoeveel vacatures, opgesplitst per taalrol, waren er in 2006? In welke mate werden die tot op heden ingevuld?

In welke mate is er aan Vlaamse zijde al dan niet meer belangstelling voor vacatures dan aan Waalse zijde?

Wat zijn de vooruitzichten voor 2007? Zal er voldoende rijdend personeel gerekruteerd zijn, rekeninghoudend met de opleidingsperiode, om de treinen te bedienen?

Graag had ik een exacte weergave gekregen van het minimumaantal personeelsleden dat nodig is en van de reële personeelsvoorraad die er is om aan de personeelsvraag tegemoet te komen? Mijnheer de staatssecretaris, kunt u verzekeren dat er in de loop van 2007 geen enkel probleem te verwachten valt om alle treinen te bedienen?

Ten slotte, hoeveel bijkomende personeelsleden, van welke categorie en van welke taalrol, zullen er in de volgende jaren nodig zijn om het te verwachten toegenomen gebruik van het spoor op te vangen?

12.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, in 2006 werden voor het geheel van de NMBS-groep 1.277 externe aanwervingen gerealiseerd, namelijk van 621 Nederlandstaligen en 656 Franstaligen. In dat aantal zijn respectievelijk 49 treinbegeleiders en 276 treinbestuurders of bestuurders rangeringen begrepen. De laatste vier maanden van 2006 werden er via het internet 6.600 Nederlandstalige en 11.400 Franstalige kandidaturen ingediend.

Ten tweede, in 2007 dient een tweeduizendtal aanwervingen gerealiseerd te worden, vooral in de categorieën treinbesturing, treinbegeleiding, technici, onderstationschefs en verkooppersoneel. De aanwervingen, ondersteund door algemene en gerichte publiciteitscampagnes, gaan zonder onderbreking voort, teneinde de doelstelling te halen. Uiteindelijk moeten de behoeften van de operator en de infrastructuurbeheerder als dusdanig wel tijdig bekendgemaakt worden aan de NMBS-holding, die de aanwervingen begeleidt.

Ten derde, de komende jaren zullen enkele duizenden spoorwegbedienden aangeworven moeten worden. De precieze aantallen en de lokaliteiten zullen afhangen van de evolutie van de behoeften. Daarbij mag niet vergeten worden dat, als gevolg van bepaalde herstructureringen, voortdurend werk gemaakt wordt van interne reconversies van beschikbaar personeel. Nogmaals, het is de verantwoordelijkheid van de drie eenheden van de NMBS-groep om dat te voleinden, zodanig dat de treinritten in ieder geval steeds verzorgd zullen worden met voldoende treinbestuurders en begeleidend personeel.

12.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor het antwoord op deze vraag. Vanuit het veld hoort men af en toe de vrees dat er in 2007 een personeelstekort zou zijn. Dit kan ertoe leiden dat er een probleem zou rijzen met de bediening van de treinen. Ik wou dit signaal even geven, het is u wellicht bekend.

Waarschijnlijk zal alle hens aan dek moeten worden geroepen om het nodige aantal mensen te kunnen aanwerven. Merkwaardig is daarbij de grote decalage tussen Walen en Vlamingen, 11.000 tegenover 6600, ondanks het grotere aantal Vlamingen. De Walen zijn blijkbaar meer geïnteresseerd in een job bij de NMBS. Dit kan misschien op termijn een probleem gaan vormen in verband met de na te streven cijfers inzake de taalrol van het personeel. Het is toch wel goed om daar verder over na te denken.

12.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, collega, wat dat betreft, moet u er niet aan twifelen dat daarover wordt nagedacht. Die cijfers spreken voor zich. In ieder geval kan ik bevestigen dat de aanwervingsmachine, oneerbiedig gezegd, op volle toeren draait en maandelijks meer dan driehonderd aanwervingen oplevert. Er wordt dus zeker veel aandacht aan besteed aan deze aangelegenheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de fietspunten van de NMBS" (nr. 13914)
- de heer **Mark Verhaegen** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "fietspunten in treinstations" (nr. 13917)
- mevrouw **Annelies Storms** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande fietspunten" (nr. 14127)

13 **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 points vélos de la SNCB" (n° 13914)

- **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 points vélos dans les gares ferroviaires" (n° 13917)
- **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'ouverture prévue de points vélo" (n° 14127)

13.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de NMBS-holding trekt 400.000 euro uit om in de stations van Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mechelen, Brussel-Noord, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Brugge en Kortrijk fietspunten in te richten. De eerste daarvan zouden deze lente opengaan.

De fietspunten zijn het resultaat van een samenwerking tussen de ministers Pascal Smet en Kathleen Van Brempt en de staatssecretarissen Els Van Weert en Bruno Tuybens. Naast de financiële impuls van de NMBS geven de ministers en staatssecretarissen samen nog eens 425.000 euro aan bijkomende steun. Dat project moet de combinatie fiets-openbaar vervoer stimuleren en sociale banen creëren. De tarieven liggen nog niet vast, maar de NMBS zou hebben benadrukt dat de hersteldienst niet gratis zal zijn. Toch vrezen de fietsherstellers dat met al die subsidies de tarieven lager zullen liggen dan in de gewone handel. Ik neem aan dat hierover in het projectplan visies zijn ontwikkeld. Zou ik over dat projectplan kunnen beschikken, mijnheer de staatssecretaris?

Kunt u verduidelijken op welke manier deze projecten zullen worden gerealiseerd? Dan denk ik aan de infrastructuur, de uitbatingsformule, het personeelsbestand. Wat is de totale overheidsfinanciering, ook via de NMBS? In welke mate zullen de door de fietspunten aangerekende prijzen afwijken van de normaal geldende prijzen? Indien er een afwijking zou zijn, hoe verantwoordt u dit tegenover de zelfstandige fietsenmakers die niet over dergelijke overheidsinjecties beschikken? Zou het niet even goed zijn geweest als de NMBS en de overheden samenwerkingsverbanden met de privésector hadden opgezet, waarin de sociale jobs zouden zijn ondergebracht bij de zelfstandige fietsenmakers die op hun beurt nog voor opleiding hadden kunnen zorgen?

13.02 Mark Verhaegen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de heer De Padt heeft de problematiek al goed gesitueerd. Ik kom dus direct meer ter zake, namelijk de bezorgdheid over de zelfstandige fietsenherstellers die het nu al moeilijk hebben. Hun fietsenverkoop gaat immers achteruit. Zij moeten heel veel recupereren. Om te overleven, moeten zij heel veel kleine herstellingen doen.

Ten tweede, ik ben ook bezorgd over de veiligheid van die rijwielen. U weet dat fietsenherstellingen vakmanschap is. Nochtans wordt het vakmanschap meestal – dat is merkbaar in mijn regio, op de buiten, en dat zal elders niet anders zijn – van vader op zoon doorgegeven. Fietsenhandels zijn dus familie zaken, die er ook prat op gang dat er nog een persoonlijk contact met de klant is. Daardoor kunnen zij veel sneller reageren en de fietsen op een veel betere en veilige manier opnieuw in het verkeer loodsen.

Ten eerste, klopt het wat hier werd gesitueerd over de plannen van de NMBS-Holding?

Werd met de fietsenherstellers overleg gepleegd over een representatieve zelfstandigenorganisatie?

Welke concrete initiatieven kan de staatssecretaris nemen om iets te doen aan de marktsituatie van de zelfstandige fietsenherstellers, die vermoedelijk achteruit zal gaan, mochten de plannen doorgaan?

Ten slotte, welke waarborgen heeft de staatssecretaris inzake de veiligheid van de fietsen die in een dergelijk fietsenatelier een herstelbeurt kregen? Welke veiligheidsnormen werden op dat vlak vastgelegd?

13.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal het project niet meer toelichten, aangezien collega's vóór mij, weliswaar met een aantal bedenkingen erbij die ik niet deel, dat al hebben gedaan.

Mijnheer de staatssecretaris, welke diensten zullen de fietspunten precies leveren aan de fietsers? Zullen alle fietspunten dezelfde diensten leveren of zal dat verschillen naar gelang van het fietspunt? Welke infrastructuur zal worden gebruikt om de fietspunten in te planten? Betreft het gebouwen die eigendom zijn van de NMBS of zullen er gebouwen of lokalen worden gehuurd door de NMBS?

Specifiek wat betreft het Sint-Pietersstation in Gent, is er al zicht op de locatie van het fietspunt? Zal het worden geïntegreerd in de plannen van het nieuw te bouwen station?

Is er al een timing voor de opening van de verschillende fietspunten? Hebt u enig idee van het aantal sociale tewerkstellingsplaatsen dat die projecten kunnen opleveren?

Ten slotte, wat zal er gebeuren met de bewaakte fietsenstallingen? Komt er een samensmelting of samenwerking met de fietspunten?

13.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in het project fietspunten zijn er twee onderdelen: dat van het toezicht op en het onderhoud van de fietsstallingen aan de NMBS-stations en het onderdeel dienstverlening aan de fietsende reizigers.

Voor de uitbating van een fietspunt wordt een beroep gedaan op organisaties uit de sociale economie, die zich via de procedure van een oproep aan kandidaat-uitbaters kandidaat kunnen stellen om zo'n fietspunt uit te baten. Daarvoor wordt dus een bepaalde procedure opgezet.

In rechtstreekse opdracht van de NMBS-Holding zullen de uitbaters van een fietspunt economische projecten en taken uitvoeren om de veiligheid en het onthaal in de beveiligde en de niet-beveiligde fietsen- en bromfietsenstallingen te verhogen. Het betreft voornamelijk onderhouds- en toezichtstaken. De inhoud van de taken is in principe dezelfde in alle stations. Om dit te verwezenlijken wordt van de uitbater verwacht dat hij een permanentie levert in het station of in de onmiddellijke omgeving. De uitbater ontvangt voor de uitvoering van het takenpakket een vergoeding van de NMBS-Holding. Met de uitbaters wordt een service level agreement afgesloten om de kwaliteit van de prestaties te waarborgen.

Naast deze taken, en los van de opdracht van de NMBS-Holding, kan de sociale-economie-organisatie bijkomende diensten aanbieden. De uitbater kan financiële ondersteuning aanvragen bij de regionale en federale overheid, voor de taken die niet onder de opdracht van de NMBS-Holding vallen.

De NMBS-Holding zal in samenwerking met de toekomstige uitbater, en rekening houdend met de bestaande mogelijkheden in de stations, ruimte bezetten voor de werking van de fietspunten. Indien de uitbater ruimte gebruikt die eigendom is van de NMBS-Holding dient hij hiervoor aan de Holding een vergoeding te betalen. De NMBS-Holding zal geen ruimten huren bij een derde voor de huisvesting van de fietspunten. Welke diensten de uitbater zal aanbieden bovenop de taken waartoe hij zich engageert, is afhankelijk van zijn eigen keuze, van lokale mogelijkheden en opportuniteiten en van de opzet en de doelstellingen van zijn sociale-economie-initiatief. Het is aan de uitbaters van de fietspunten om te beslissen hoeveel personeel ingezet wordt om de opdrachten te kunnen uitvoeren.

De timing van de opstart van de fietspunten zal in elk geval afhangen van veel factoren. Momenteel loopt de oproep aan de kandidaten. Indien meerdere inschrijvers per station zich kandidaat stellen, zal een onderhandelingsprocedure opgestart worden. Het service level agreement zal worden opgesteld in nauw overleg met de geselecteerde uitbater en het betrokken stads- of gemeentebestuur.

Voor het specifieke geval van Gent-Sint-Pieters zal er in eerste instantie een tijdelijke oplossing aangeboden worden, om nadien het fietspunt definitief te huisvesten in het stationsproject. Dit gebeurt in nauw overleg met de stad. In ieder geval zal het fietspunt een groeipatroon kennen.

Dan zijn er de vragen van onder meer de heer Verhaegen met betrekking tot het fietsherstel. Dit heeft betrekking op klein fietsherstel volgens het thuiskomprincipe. Dat klinkt heel mooi. Dit betekent dat het in essentie gaat over het uitvoeren van zeer kleine reparaties die de fietser in staat moeten stellen zijn weg van en naar het station op een veilige manier voort te zetten. Zo kan het steeds zijn dat een fiets tijdens het parcours van en naar het station of bij stalling een klein mankement oploopt. De fietsherstdienst is dus te begrijpen als een soort Touring Wegenhulp met vaste stek. Het is geenszins de bedoeling fietsateliers of herstelplaatsen uit te bouwen in de stations die zich richten naar alle particulieren, maar alleen de gebruiker van de trein.

In de criteria om erkend te worden in het Vlaamse kader van de lokale diensteneconomie is voorzien dat het project moet motiveren hoe het zich inbedt in het lokale sociaal-economische weefsel. Het dient te motiveren dat het rekening houdt met de lokale markt, bijvoorbeeld door af te stemmen op gangbare prijzen, door samen te werken in de back office voor herstel van verhuurfietsen, door een gezamenlijk aankoopbeleid te voeren met particulieren enzovoort. De motivatie van de criteria moet neergeschreven worden in het aanvraagformulier en het Vlaamse subsidieagentschap voor werk en sociale economie geeft op basis van

deze motivatie al dan niet een gunstig advies voor erkenning. Sowieso worden de fietsenateliers an sich niet erkend binnen het kader van de lokale diensteneconomie. Dat wat de procedure betreft.

13.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik blijf nog een beetje op mijn honger zitten op het volgende punt. Ik had gevraagd om met diegenen die daarmee dagelijks hun boterham moeten verdienen, namelijk de zelfstandige fietsherstellers, eventueel samenwerkingsverbanden aan te gaan. Ik had dat liever gezien. We spreken hier over een bepaalde sector, die regulier bediend wordt door zelfstandigen die niet kunnen genieten van dergelijke grote overheidsinjecties om personeel aan te werven en te betalen. Men komt daarmee toch in concurrentie, volgens mij zelfs een beetje oneerlijke concurrentie. Men biedt hier een dienst aan die volgens mij even goed – en wellicht beter – door mensen die daarvoor zijn opgeleid, zou aangeboden kunnen worden. Ik vrees ook dat men in de prijszetting wellicht onder de reguliere tarieven zal gaan, zoals dat trouwens ook op andere vlakken het geval is op het ogenblik dat de overheid in het vaarwater komt van de reguliere sector. Ik wil u daarvoor waarschuwen omdat toch vanuit die sector zelf een aantal signalen zijn gekomen dat men erg ongerust is over een dergelijke gang van zaken.

13.06 Mark Verhaegen (CD&V): Collega Storms, u moet met mij inderdaad vaststellen dat er duidelijk een rode draad loopt in het systeem, namelijk de verstaatsing van alle activiteiten.

De oproep is er gekomen door een collega die zei dat er hinder is voor een aantal handelaars en dan vooral fietsherstellers. Zij hebben het op dit moment moeilijk. Blijkbaar is er geen overleg geweest. De staatssecretaris heeft al gezegd dat in de stationsbuurten een en ander beperkt blijft tot kleine reparaties. In elk geval blijven wij met een groot probleem zitten. Ik wil u toch oproepen om de fietsherstellers, die het vandaag al heel moeilijk hebben, hun kostwinning niet te ontnemen.

Ik geef een voorbeeldje, mijnheer de staatssecretaris. Dat is ook een van de redenen waarom ik de vraag zelf kom stellen. Mijn eerste schepen is toevallig fietshersteller. Die man zegt dat hij het heel moeilijk heeft. Met het vorige communiefeest heeft iemand zelfs een grote doos uit de supermarkt binnengebracht om het kleine fietsje te monteren. De winst gaat echter wel naar de multinational. De schepen zegt dat het monteren en herstellen van fietsen cruciaal is voor een fietshersteller om te kunnen overleven. Het gaat vaak om bedrijven die overgaan van vader op zoon. Er is dus wel degelijk een groot probleem. Ik hoop dan ook dat u daaraan de nodige aandacht zult besteden en de betrokkenen de nodige ondersteuning zult geven, want het is acute situatie.

U zegt dat er enkel banden zullen worden geplakt. Dat moet inderdaad kunnen, maar voor de overige herstellingen mag er zeker geen complementair circuit komen, dat bovendien concurrentieel is.

13.07 Annelies Storms (sp.a-spirit): Beste collega, we hoeven geenszins bang te zijn voor een verstaatsing van de fietseneconomie.

Ik denk dat we zullen moeten zien of er geïnteresseerden zijn om zo'n sociaaleconomieproject uit te voeren. Bovendien heeft de staatssecretaris toch duidelijk gezegd dat het over kleine fietsherstellingen zal gaan. Ik ben er nog altijd van overtuigd dat fietsenverkopers die een goede service leveren, hun klanten zullen bewaren. Eenmaal zij hun fiets hebben gekocht, zullen die klanten ook voor de herstellingen bij die verkopers terecht komen. Bovendien mogen wij het effect van de maatregel toch niet overschatten, want het gaat over een achttal fietspunten tot nu toe. De uitstraling naar alle mogelijke fietsenverkopers in ons land zal ongetwijfeld niet zo groot zijn. Ik zou toch niet te rap beginnen mee te huilen met de angstige fietsenverkopers. Bovendien kan er toch niemand iets op tegen hebben dat er sociale tewerkstelling wordt gecreëerd op een terrein waar er toch wel een gat in de markt is.

Zeker als men in een grote stad als Gent woont, hoort men dat er vooral bij de studenten die rondfietsen met ouwe wrakken en die niet zo handig zijn, daar wel enige nood aan is.

De handigheid van de universiteitsstudenten beperkt zich meestal tot computers. Fietsbanden repareren is er meestal niet meer bij. Ik zou mij toch niet zo laten afschrikken door die projecten en het eerder positief bekijken. Dit levert bijkomende tewerkstelling op voor mensen die moeilijk aan de slag geraken.

Ik wilde dit nog even kwijt. Mijnheer de staatssecretaris, wij proberen altijd de zaken positief te bekijken en ik roep mijn collega's op om dat ook te doen.

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

De **voorzitter**: De heer Van den Bergh was daarnet zo vriendelijk zijn plaats af te staan aan mevrouw D'hondt. Hij mag nu zijn vraag stellen.

14 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe vertraging op de HSL-Noord" (nr. 13892)

14 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux retards en ce qui concerne le TGV Nord" (n° 13892)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is gebaseerd op de heisa die is ontstaan in de Nederlandse Tweede Kamer waar er uitgebreide discussies zijn geweest tussen de bevoegde minister en de parlementsleden over het in gebruik nemen van de HSL Brussel-Antwerpen-Amsterdam, de HSL Noord. In Nederland is dat een heikel punt in de politieke discussies. Bij ons heb ik de indruk dat dit wat tussen de plooiën valt. De aanleiding was de aankondiging dat er een nieuwe vertraging zou zijn bij het in gebruik nemen, in eerste instantie door de internationale verbinding Amsterdam-Brussel en in tweede instantie door de HSL-treinen zelf.

Er is niet alleen een vertraging inzake de HSL tot eind 2008 maar ook in verband met de shuttle Brussel-Breda-Den Haag. In maart 2005 zou toenmalig minister Vande Lanotte Nederland beloofd hebben dat België zou meewerken aan de treindiensten Brussel-Breda-Den Haag in ruil voor Nederlandse soepelheid inzake de uitdieping van de Westerschelde. Nu lijkt Nederland echter te twijfelen aan de waarde van deze toezeggingen. Dat kunnen we tenminste lezen in de Nederlandse kranten.

Ik heb een aantal vragen aan de staatssecretaris, enerzijds in verband met de shuttledienst en anderzijds in verband met de vertragingen. Ten eerste, wat is het Belgisch standpunt ter zake? Welke toezeggingen heeft uw voorganger op het departement gedaan voor de shuttle Brussel-Breda-Den Haag?

Ten tweede, waarom zouden deze eventueel in vraag worden gesteld? Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze verbinding?

Ten derde, ik lees nu in artikels dat de lijn pas in gebruik zou worden genomen vanaf december 2007 terwijl ik altijd heb gedacht dat dit voor juni voorzien was. Dat is ons altijd zo verteld. Dat de internationale treinen naar eind 2007 worden verschoven is één zaak maar dit heeft natuurlijk ook effecten op de bediening van het nieuwe station Noorderkempem. Geldt dat uitstel tot december 2007 ook voor de trein Antwerpen-Noorderkempem?

Ik verneem ook dat de vertraging van het hele project deels te wijten zou zijn aan nieuwe standaarden, een nieuwe standaardnorm voor het ERTMS-systeem, het Europees beveiligingssysteem dat blijkbaar geüpgraded is terwijl men eerst het oude systeem heeft geïnstalleerd op die lijn. In Frankrijk hebben de Franse spoorwegen de nieuwe lijn Parijs-Straatsburg uitgerust met zowel het klassieke beveiligingssysteem als met het nieuwe ERTMS-systeem. Waarom heeft met dat niet gedaan voor de HSL Noord en heeft men ervoor gekozen om die enkel uit te rusten met het ERTMS-systeem, met alle gevolgen, problemen, uitstel en vertragingen van dien?

Met alle aankondigingen van vertraging is het niet meer duidelijk wat wanneer zal beginnen rijden. Vandaar de vraag of u opnieuw een precieze timing kunt geven voor het gebruik van de HSL Noord, zowel het gebruik door Thalystreinen en nieuw hst-materieel als klassieke treinen voor de verschillende verbindingen via deze spoorlijn.

De vertraging betekent voor Nederland een schade van minstens 200 miljoen euro volgens de bevoegde minister. In de krant De Morgen heb ik gelezen dat uw woordvoerder verklaarde dat er voor ons geen enkele economische schade is en dat er geen minderinkomsten zijn. Ik vind dat nogal vreemd. Een lijn ongebruikt laten liggen lijkt mij toch kosten met zich mee te brengen. Bovendien denk ik dat er dan ook geen infrastructuurvergoeding is voor Infrabel. Ik vind het dus vreemd dat men zo laconiek zegt dat er voor ons geen enkele schade is. Vandaar de vraag hoeveel de minderinkomsten voor de NMBS bedragen.

14.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ik wil eerst duidelijk aangeven dat er nooit een verband is geweest tussen de afspraken over de treindiensten, die een federale bevoegdheid zijn, en afspraken over de Westerschelde, die een gewestelijke bevoegdheid zijn. De besprekingen met Nederland zijn altijd strikt gescheiden verlopen. Dat hoort ook zo. Ik vermoed dat u dat uit een Nederlandse krant hebt gehaald, maar dat doet eigenlijk niet ter zake.

Wat uw eerste vraag betreft, heb ik reeds meermaals uitvoerig informatie gegeven over het akkoord van de ministers Vande Lanotte en Peijs.

Ten tweede, wat de toezeggingen betreft, is er geen enkele reden om te twijfelen aan de uitvoering van de bereikte akkoorden. Alle partijen houden zich aan de gemaakte afspraken. Er wordt dus niets in vraag gesteld.

Wat wel juist is, is dat er een probleem van timing ontstaat. Daarover wil ik wel meer uitleg geven. Op het moment dat het akkoord werd afgesloten, wees alles erop dat de nieuwe treindiensten vanaf 1 april 2007 zouden kunnen starten. Beide landen stellen nu vast dat dit niet zal lukken. Zowel aan Nederlandse als aan Belgische kant is er meer tijd nodig om de hogesnelheidstrein uit te rusten met de juiste versie van het pan-Europese veiligheidssysteem.

Europa heeft de laatste details over de vereiste signalisatie- en communicatienormen pas in november 2006 gepubliceerd. De leveranciers doen nu hun uiterste best om die normen in hun installaties in te bouwen. Er wordt hard aan gewerkt, maar het is uiteraard een complexe zaak. Het zal dus nog enkele maanden duren.

Uit de jongste gegevens leid ik af dat wij in België sneller klaar zullen zijn dan Nederland met het definitief opleveren van de nieuwe spoorlijn met alle veiligheidsvoorzieningen erop en eraan, zoals het voortaan in heel Europa moet. Een andere zaak betreft het rollend materieel dat nodig is om op de sporen te rijden. Elke trein die over de nieuwe lijn zal rijden, moet uitgerust zijn met het nieuwe veiligheidssysteem. De Thalys moet door de SNCF worden omgebouwd. De nieuwe treinen die HSA en de NMBS bij de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda hebben besteld, zullen die uitrusting meteen meekrijgen. De eerste Thalysen zouden nog eind dit jaar beschikbaar zijn. De nieuwe treinen worden ten vroegste eind 2008 verwacht.

De NMBS onderzoekt samen met HSA of intussen toch met gewone treinen een voorlopige dienst aan 160 kilometer per uur kan worden gereden. Aan die snelheid is de lijn nu reeds voldoende beveiligd. Die besprekingen zijn op dit moment nog aan de gang.

Ik kom tot uw vierde vraag. Minister Peijs heeft in de Tweede Kamer cijfers gegeven over mogelijke inkomstenverliezen voor de Nederlandse Staat. Die situatie vloeit voort uit contractuele afspraken van de Nederlandse Staat met private partners, zowel voor de bouw van de lijn Infrasppeed als voor de exploitatie van de treindienst, dus High Speed Alliance.

België noch de NMBS zijn bij deze contracten betrokken. Ze kunnen hierdoor bijgevolg geen schade lijden.

14.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik begin met uw laatste opmerking. Ik heb er in mijn vraag reeds naar verwezen dat ik dit antwoord verwachtte. Wij kunnen er echter niet omheen dat er minder inkomsten zijn door het niet-gebruik van een lijn, die daar ligt te liggen. Er is ook geen infrastructuurvergoeding voor Infrabel. Ik neem aan dat het moeilijk is om in te schatten hoeveel dit bedraagt. Ervan uitgaan dat het ons niets kost, vind ik een nogal gemakkelijke en foute voorstelling.

In mijn derde vraag vroeg ik naar een precieze timing. Het blijft allemaal zeer vaag. In verslagen van de Nederlandse Tweede Kamer heb ik gelezen dat men 1 oktober 2008, einde 2008 dus, naar voren schuift voor de effectieve ingebruikname voor hogesnelheidsverbindingen, tot 300 kilometer per uur. Dergelijke concrete datum mis ik in uw antwoord.

U stelt dat de infrastructuur in België sneller klaar zal zijn dan in Nederland, met de nieuwe versie van het ERTMS. Dat lijkt mij nogal evident aangezien het traject ook veel korter is. U plakt daar echter ook geen concrete datum op.

Ik stelde ook de vraag naar de verbinding tussen de Noorderkempen en Antwerpen. Blijft die nog gehandhaafd voor juni of juli, midden 2007 dus, zoals steeds was gezegd? Ik krijg daarop geen antwoord. Ik vrees dan ook een beetje het ergste.

Ten slotte, wil ik nogmaals vragen waarom men de lijn niet heeft uitgerust met een dubbel veiligheidssysteem, enerzijds ERTMS en anderzijds het klassieke veiligheidssysteem, net zoals men heeft gedaan in Frankrijk op de nieuwe HSL richting het oosten, richting Straatsburg.

14.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het is zo dat Europa eerst zelf nog uitsluitsel moet geven over de vraag of men één treinstel met twee veiligheidssystemen kan of mag in circulatie brengen. Ik heb ter zake het volgende begrepen van de Federale Overheidsdienst. In de veronderstelling dat een dossier in deze zin zou worden opgesteld, is er relatief weinig kans dat Europa daarvoor het licht op groen zou zetten. Dat is hetgeen ik daarover heb gehoord.

14.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog andere vragen gesteld.

14.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik heb niets toe te voegen aan het vrij uitgebreide antwoord dat ik heb gegeven.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vertragingen op het Belgisch spoorweginet in 2006" (nr. 13954)

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treinvertragingen" (nr. 14070)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "toenemende vertragingen bij de NMBS" (nr. 14133)

15 **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 retards enregistrés sur le réseau ferroviaire belge en 2006" (n° 13954)

- 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 retards des trains" (n° 14070)

- 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'augmentation des retards enregistrés à la SNCB" (n° 14133)

15.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er is de voorbije weken heel wat te doen geweest over de vertragingen op het Belgische spoorweginet gedurende het afgelopen jaar.

Daarnet heb ik aangekondigd nog iets te willen zeggen over ons bezoek bij Infrabel, eind van de maand januari, waar we mede op uw verzoek waren uitgenodigd, om er kennis te nemen van de cijfers. Ik betreur het dat we toen niet de gelegenheid hadden om er met u over te debatteren. U gaf op die vergadering trouwens de indruk volop in te stemmen met het actieplan van verschillende sectoren binnen de NMBS, terwijl u vier dagen later in de pers liet blijken geschoffeerd te zijn door de vertragingen en meer inzet nodig vond om daaraan te verhelpen. Mijn indruk was dat u kennis had van de cijfers en tevreden was met de actieplannen. Ik was dus verwonderd, daags nadien, die ferme uithaal naar de NMBS te lezen.

Ik wou dit even zeggen omdat ik meen dat het goed is dat ook in deze commissie op een volwassen manier met de leden van de regering kan worden omgegaan. Wanneer u die uithaal ter plaatse had gedaan, zou ons dat hebben toegelaten om minstens te luisteren naar de reactie van de mensen van de NMBS.

Dit gezegd zijnde moeten we vaststellen dat de treinen in 2006 opnieuw minder stipt reden dan in 2005. Vorig jaar arriveerde slechts 90,6% van alle passagierstreinen op het Belgische spoorweginet op tijd. Dat is een vermindering van 1,3 punten tegenover 2005 en zelfs 2,6 punten minder dan in 2004.

De geschrapte treinen, die in 2006 ongeveer 0,7% van het totale aantal treinen bedroegen, werden opnieuw niet in de statistieken opgenomen. Verontrustend is dat de meerderheid van de vertragingen niet zozeer aan externe factoren en werkzaamheden, namelijk 23,7%, maar aan de exploitatie zelf te wijten is, zoals de

defecten aan het treinmateriaal, die goed zijn voor 29% van de vertragingen.

De toename van de treinvertragingen is een betreurenswaardige evolutie. Wij zijn de mening toegedaan dat stiptheid de topprioriteit van de dienstverlening van de NMBS moet zijn. De reizigers willen betalen voor het openbaar vervoer, maar de kwaliteit van het aanbod voor de reizigers moet dan wel voldoende hoog zijn. Vooral de communicatie met de reizigers over de regelmaat is nog voor veel verbetering vatbaar.

Wij herhalen ook dat de cijfers over de stiptheid van de NMBS een onderschat beeld geven van de totale vertragingen die haar klanten oplopen. De NMBS beschikt immers nog steeds niet over gegevens die de impact van kleine vertragingen bij aanvang van de rit op het verdere verloop van de reis van de reiziger weergeven. Nochtans zijn in vele gevallen de dienstregelingen van de treinen nipt op elkaar afgestemd, waardoor een kleine vertraging al de oorzaak kan zijn voor het missen van een aansluitende trein of bus.

Daarom stel ik u een aantal vragen. Mijnheer de voorzitter, ik zal op uw verzoek de vragen van mijn tweede vraag aan mijn eerste vraag toevoegen. Mijn tweede vraag gaat, behalve een aantal andere vragen, over de gemiste aansluitingen.

Wat zijn de hoofdoorzaken voor de verminderde stiptheid in 2006? Mijnheer de minister, ik heb, zoals u, kennis kunnen nemen van het document van de NMBS-groep zelf. U hoeft dus in feite niet lang op de vraag in te gaan.

Welke lijnen werden in 2006 met de meeste vertragingen geconfronteerd?

Waarom werden de geschrapte treinen, die in 2006 aanzienlijk waren, niet in de algemene cijfers opgenomen?

In het beheerscontract werd vastgelegd dat de verhoging van de tarieven aan de naleving van de doelstellingen op het vlak van regelmaat is gekoppeld. Zal de verslechterde stiptheid van de treinen in 2006 een impact hebben op de tariefverhogingen in 2007?

De reizigers hadden in de loop van 2006 recht op een vaste compensatie, hetzij bij frequente vertragingen van meer dan 15 minuten op een lijn hetzij bij een vertraging van meer dan 120 minuten. Hoeveel reizigers hebben in 2006 van voornoemde compensatieregelingen gebruikt gemaakt?

Ik heb in dat verband een aanvullende vraag. Is de NMBS niet bereid om over de mogelijke compensatievergoedingen meer informatie te verschaffen?

Ik zat recent zelf op een trein die ongeveer 40 minuten te laat was. Het zou goed zijn mocht de NMBS of het personeel in de trein, dat overigens heel vriendelijk was, de passagiers inlichten over de mogelijkheid dat in bepaalde gevallen compensaties kunnen worden gevraagd. Als het personeel vaststelt dat de trein met een vertraging van meer dan 15 minuten onderweg is, zou het personeel de reizigers in kennis kunnen stellen van het feit dat voornoemde mogelijkheid bestaat. Daarover hoeft geen piepkenduk worden gespeeld.

Zal de NMBS-groep bijkomende inspanningen leveren om haar klanten beter over de vertragingen te informeren?

Zullen alle gegevens over de treinvertragingen per lijn, zowel in real time als post factum, op een website worden gepubliceerd, naar analogie van de luchtvaartsector?

Zal de NMBS-groep werk maken van het in beeld brengen van de totale vertragingen die haar klanten door gemiste aansluitingen met trein of bus oplopen?

Omdat ik aanneem dat Infrabel toch over die gegevens beschikt, heb ik ook de volgende vraag ingediend. Kunt u voor de jaren 2004, 2005 en 2006 alle gegevens verschaffen over het aantal gemiste aansluitingen die het gevolg waren van de vertragingen van treinen?

Wilt u tevens de gegevens en de grafieken over de stiptheid van de treinen laten herberekenen, rekening houdend met die vermelde gegevens en rekening houdend met de afgeschafte treinen?

Het volgende is misschien toch ook belangrijk om te mogen vernemen. Op welke geregelde tijdstippen wordt

u als titulaire staatssecretaris ingelicht over de evolutie van de stiptheid van de treinen?

Op welke wijze zult u mee invulling geven aan de vaststelling dat het huidige spoorwegennet – we hebben het er al even over gehad – en het beschikbaar materieel niet meer volstaan om de toegenomen reizigerscapaciteit op te vangen?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij aansluiten bij de vraag van de heer De Padt.

Mijnheer de staatssecretaris, de bijlage 13 van het beheerscontract bepaalt vrij duidelijk welke gegevens de NMBS u moet bezorgen. Er is het jaarlijks overzicht, dat uiterlijk op 30 april bezorgd moet worden. Daarin staat het jaaroverzicht van afgeschafte treinen, treinen die te laat rijden, met vertragingen van meer of minder dan vijf minuten, en dergelijke meer.

In het beheerscontract staat ook vermeld dat er een driemaandelijks rapport wordt opgesteld aangaande de stiptheid. Ik neem dus aan dat u om de drie maanden een duidelijk zicht krijgt op de vertragingen en de evolutie daarvan. Mij lijkt het bijzonder zinvol om die gegevens ook automatisch ter beschikking te stellen van de commissieleden. Ik heb op het internet gezocht, maar vind die cijfers niet onmiddellijk terug op de websites van de NMBS en aanverwante. Mij lijkt het logisch dat die gegevens, die toch gevraagd worden in het beheerscontract, ook ter beschikking worden gesteld van op zijn minst de commissieleden.

Voorts wil ik mij ook aansluiten bij de andere vragen van collega De Padt. De balans voor 2006 inzake treinvertragingen is immers niet bijster positief. U hebt er inderdaad zelf ook al uw ontevredenheid over getoond.

Ik sluit mij ook aan bij de kritiek van collega De Padt dat het een bijzondere manier van werken was. Ik voelde me zelf al bijna een beetje "in de val gelokt". Immers, de NMBS heeft op het moment dat zij haar cijfers bekendmaakte, ons in het hol van de leeuw aangetrokken; dat is een beetje ongelukkig uitgedrukt. Ik bedoel dat de NMBS ons naar Infrabel uitnodigde, naar het Traffic Centre, wat overigens een bijzonder boeiend en interessant bezoek was, en haar cijfers aan de buitenwereld bekendmaakte op het moment dat wij daar zaten. Dat vond ik toch een beetje een vreemde samenloop van omstandigheden.

Een ander element daarbij was de commentaar, die we een aantal dagen later via de media moesten vernemen, terwijl er op de bijeenkomst met de commissie zelf geen woord van kritiek vermeld werd.

Omwille van de timing ontbrak er tijd om te debatteren. Dat vond ik een gemis aan het voor het overige geslaagde bezoek.

Zoals collega De Padt reeds heeft gezegd, zijn de cijfers niet positief, maar geven ze nog altijd een veel positiever beeld dan de realiteit. Negentig of tweeënnegentig procent, afhankelijk of het gecorrigeerde cijfers zijn of niet, is voor de meeste treinreizigers die regelmatig de trein gebruiken nog steeds een overschatting van de stiptheid. Een reden is uiteraard dat de afgeschafte treinen daarin niet worden opgenomen, maar ook de vijfminutenregel en het feit dat enkel in de eindstations en in Brussel wordt gemeten, zit daar voor iets tussen.

Wij hebben die elementen al meermaals aangeklaagd. Dat een firma als Telenet treinvertragingen gebruikt om haar digitale televisie te promoten, zegt toch iets over de geloofwaardigheid van de stiptheid van de NMBS in de loop van de jongste maanden.

Er is echt wel werk aan de winkel. U hebt dat zelf ook gezegd. Ik vraag nogmaals concreet welke maatregelen er zullen worden genomen en hoe men in het licht van een nieuw beheerscontract of een nieuwe bijlage de stiptheidscijfers in de toekomst realistischer zal maken, in functie van de reiziger en niet van de treinvertragingen.

Ten slotte heb ik nog een vraag naar aanleiding van de vraag van collega Chevalier. Het verbaast mij dat hij het volgende zelf niet vroeg. De compensatieregeling zou volgens artikel 47 van het beheerscontract tegen 15 februari 2007 worden geëvalueerd. Donderdag is het 15 februari en ik neem dus aan dat die evaluatie zo goed als afgerond is. Ik neem ook aan dat het evaluatierapport ter beschikking zal worden gesteld van de commissieleden.

15.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil eerst antwoorden op de twee bijkomende vragen in de inleiding van de heer De Padt, waarnaar de heer Van den Bergh heeft verwezen.

Ten eerste, naar aanleiding van de besprekingen van mijn beleidsnota in de Kamercommissie, eind november of begin december, heb ik de commissieleden uitgenodigd om bij de NMBS het systeem van stiptheidsmetingen te leren kennen. Dat was op dat ogenblik relatief nieuw, zowel voor de Kamercommissie als voor de NBMS-Groep.

Ik vond het belangrijk om die gelegenheid te bieden omdat men in de media verschillende signalen opvangt over de statistieken en de beleving op het terrein. De BTTB verwijst daar bijvoorbeeld naar.

Bovendien leek het mij in ieder geval een zeer goed idee om het nieuwe Traffic Controldepartement te bezoeken. Het is geen verzoek van mijnentwege geweest – laat dat heel duidelijk zijn – dat de NMBS-Groep die gelegenheid te baat heeft genomen om dezelfde dag de stiptheidscijfers voor 2006 aan te kondigen. Ik geef u de gelegenheid om op dat ogenblik vragen te stellen aan de NMBS-Groep. Het was mijn uitnodiging om u de gelegenheid te bieden vragen te stellen aan de NMBS-top over de manier waarop de stiptheidscijfers worden berekend. Er is daarover een uitleg gegeven. Er zijn daarover verschillende toelichtingen gegeven. Ik heb in ieder geval opgemerkt dat er op dat ogenblik geen andere vragen waren. Dus ik dacht dat het voor alle leden van de Kamercommissie duidelijk was hoe de stiptheidscijfers tot stand komen.

15.04 **Guido De Padt** (VLD): Men krijgt dat daar onaangekondigd op zijn boterham.

15.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Neen, wel aangekondigd.

15.06 **Guido De Padt** (VLD): We hebben de cijfers op voorhand niet kunnen inzien.

15.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het gaat niet over de cijfers. U hebt niet geluisterd naar wat ik zei. Ik heb gezegd dat ik u eind november of begin december heb uitgenodigd om bij de NMBS te gaan kijken hoe de stiptheidscijfers tot stand komen, waar of niet?

15.08 **Guido De Padt** (VLD): U bedoelt dat we daar eens moesten binnenspringen?

15.09 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Neen, ik heb u de gelegenheid gegeven om aan de NMBS-top te vragen hoe de stiptheidscijfers gemeten worden, hoe die berekend worden enzovoort. Ik denk dat dat duidelijk was in de uitnodiging tijdens de bespreking van de beleidsnota. We kunnen het verslag daarop nalezen. De kans is geboden om over die gegevens vragen te stellen. Ik heb in ieder geval geen vragen gehoord. Blijkbaar heeft de NMBS-Groep de gelegenheid te baat genomen om ook de stiptheidscijfers zelf aan te kondigen, waar ik niet om verzocht had. Die cijfers waren inderdaad nieuw, zowel voor u als voor mij.

Ik ben bereid om bepaalde kritische opmerkingen te accepteren, maar dat is iets anders. Laat dat duidelijk zijn.

15.10 **Guido De Padt** (VLD): Was u dan niet eerder op de hoogte van die cijfers, mijnheer de staatssecretaris?

15.11 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Neen, ze zijn daar aangekondigd. Dat heb ik u toch duidelijk gemaakt.

Voorts zegt u dat ik vier dagen nadien een "uitval" met betrekking tot de stiptheid ten opzichte van de NMBS-Groep heb gedaan; ik gebruik uw woorden. Dat zegt u. Naar mijn oordeel is dat geen uitval geweest. Ik heb gezegd – wie het schoentje past, trekke het aan – dat ik van oordeel ben dat de NMBS-operator en de infrastructuurbeheerder zich meer op de kerntaken moeten concentreren, gelet op de hoge cijfers. 67 procent van het aantal incidenten moet op conto van de operator worden geschreven, terwijl 44 procent van het aantal vertragingen op het conto van de operator en meer dan 30 procent op het conto van Infrabel moeten worden geschreven.

Ik heb ook vastgesteld dat een van de twee CEO's heeft gereageerd door te zeggen dat zij zich in elk geval zeer aangesproken voelen door die kritiek en dat zij hun uiterste best zouden doen om de stiptheid te

verhogen en ervoor te zorgen dat er minder incidenten zijn waardoor de stiptheid in het gedrang komt. Dat heb ik vastgesteld. Ik ben in ieder geval van oordeel dat dit geen uithaal was.

Wat het aantal storingen betreft bij infrastructuur, ook daarover werden vragen gesteld inzake defecten aan het materiaal, uitzonderlijke weersomstandigheden enzovoort. De stiptheid van 2006 werd ook beïnvloed, behalve door die verschillende aspecten, door een groter volume aan investeringswerken op een aantal lijnen, met gevolgen voor de stiptheid op andere lijnen. Dat is ook aangeduid. Het is ook zo dat er uiteraard de brand is geweest in Brussel-Zuid en ook breuken aan de bovenleiding tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw met de vertakking Sint-Katharina Lombeek. Mijnheer De Padt, dat zijn de hoofdoorzaken, denk ik. Bovendien is er ook een aantal sociale acties geweest, onder meer als gevolg van agressie.

Er werd een uitgebreid actieplan opgesteld door zowel Infrabel als de NMBS om, onder meer, het aantal storingen aan de infrastructuur en het rollend materieel te verminderen, de tussenkomsten van technici bij vastgestelde defecten te bespoedigen en de informatieverstrekking te verbeteren. Incidenten veroorzaakt door derden of uitzonderlijk slechte weersomstandigheden kunnen uiteraard niet vermeden worden.

De NMBS-groep voert op dit ogenblik een ambitieus investeringsprogramma uit met de bedoeling de uitdagingen, onder andere op het vlak van de aangroei van reizigers, in de toekomst te kunnen opvangen. Zo wordt onder andere geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur om de capaciteit te verhogen en in nieuw rollend materieel. De regering heeft de nodige middelen vrijgemaakt om extra inspanningen op het vlak van de investeringen te kunnen financieren. Ik denk daarbij aan het GEN-fonds waarvoor meer dan anderhalf miljoen euro werd uitgetrokken, aan de grote projecten die via gewestelijke prefinanciering op stapel staan, aan Diabolo waarvoor een publiek-private samenwerking werd opgezet en ook aan de recente beslissing om 380 miljoen euro vrij te maken voor de aankoop van 95 nieuwe treinen voor het GEN.

De geschrapte treinen werden opgenomen in een afzonderlijke statistiek met de oorzaak voor de afschaffing. Er wordt bijgehouden op welk traject de trein werd afgeschaft. Dit is de werkwijze die ook bij de andere netten wordt gebruikt.

De gemiste aansluitingen worden momenteel niet bijgehouden in een geïnformatiseerd bestand. Ik kan een dergelijke lijst dus niet bezorgen. Het is ook niet mogelijk om de statistieken te herberekenen, rekeninghoudend met de gemiste aansluitingen.

De stiptheid berekenen op basis van het aantal vertragingen voor de reizigers in plaats van het aantal vertragingen van de treinen, is momenteel niet mogelijk. Daarvoor moeten het aantal reizigers per trein, de overstappen en de aansluitingen gekend zijn. Dat is zeer moeilijk bij te houden. Ik wil wel het voorstel laten onderzoeken om voor het volgende beheerscontract te zoeken naar betere maatstaven voor de opgelopen vertragingen en naar een fijnere afstemming tussen de kwaliteit van de dienstverlening en de tarifaire aanpassingen. Dat voorstel is zeker het onderzoeken waard.

Overeenkomstig het beheerscontract werd de tariefverhoging op 1 februari bepaald aan de hand van de gemiddelde stiptheid in de 12 maanden lopend tot juni van het vorige jaar. De tariefaanpassing van deze maand weerspiegelt dus de stiptheid van juli 2005 tot juni 2006. Dat resultaat was al iets lager dan het jaar ervoor. De nog lagere stiptheidscijfers tijdens het tweede semester van 2006 zullen inderdaad zorgen voor een beperking van de volgende tariefverhoging, die ingaat op 1 februari 2008.

De NMBS wil een continue verbetering van haar diensten bewerkstelligen. Het weergeven van de treinvertragingen op de website is een van de projecten die wij willen realiseren, op voorwaarde dat de nodige informatie voldoende kwalitatief is. In real time levert dit nog problemen op. Bij grote problemen zal enkel een algemene boodschap kunnen worden vermeld.

Klanten die vertraging ondervinden, kunnen rekenen op een compensatie indien zij voldoen aan de voorwaarden. Van 1 september tot eind december 2006 ontving de NMBS 404 compensatieaanvragen voor een langdurige vertraging, van meer dan twee uur. Daarvan voldeden 128 aanvragen niet aan de voorwaarden voor compensatie. Aan 276 klanten werd een vergoeding betaald. 45 reizigers kregen die via waardebonnen en 231 treinkaarthouders via de elektronische portefeuille, zoals in het reglement is bepaald.

De compensatieclaims voor frequente vertragingen van een kwartier werden nog niet behandeld, omdat de eerste referentieperiode van zes maanden nog steeds loopt, namelijk van 1 september tot eind februari. Deze compensatieclaims beginnen dus nu pas binnen te komen. Wij kunnen daarop later zeker nog

terugkomen.

15.12 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil daar niet eindeloos over palaveren maar het lijkt mij toch heel eigenaardig wat de NMBS heeft gedaan. Het is bijna een blijk van onbeleefdheid dat men u als bevoegde staatssecretaris niet onmiddellijk en voorafgaandelijk – om u toe te laten er eventueel commentaar op te geven – die cijfers heeft meegedeeld. Dat lijkt mij onbeleefd. Ik zou er als uitvoeren mandataris ook niet tevreden mee zijn mocht men mij zoiets lappen, in de gemeenteraad bijvoorbeeld, en mocht men cijfers komen toelichten waarvan de schepen of de burgemeester vooraf geen kennis gekregen heeft.

15.13 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het is in ieder geval zo, mijnheer De Padt, dat u zich geen zorgen hoeft te maken. De tendens was voor mij en wellicht voor de meesten onder ons, in ieder geval al klaar en duidelijk. De exacte cijfers heb ik ook pas eind januari ontvangen.

15.14 Guido De Padt (VLD): Vervolgens vind ik het eigenaardig dat men geen cijfers bijhoudt over die gemiste aansluitingen, terwijl dat toch substantieel is voor de mensen die daarmee te maken hebben. Er bestaan tegenwoordig bij de NMBS systemen, zoals Artemis en dergelijke, die in de stations zelf die zaken kunnen registreren. Ik meen dat het goed zijn dat u ook die opdracht zou kunnen geven, al was het maar om u toe te laten een beter en duidelijker zicht te krijgen op die cijfers. Als het mogelijk is dat bij te houden, meen ik toch dat u die opdracht zou moeten geven om over klare cijfers te kunnen beschikken.

Ik heb daarstraks al een antwoord gekregen over hoe men het wil aanpakken om tegen 2012 25% meer reizigers op de trein wil krijgen. Ik hoop dat u erin slaagt dat allemaal goed te beheren en te beheersen, maar over dat succesverhaal heb ik een andere mening. Ik hoop dat het “gratisverhaal” niet terug op ons hoofd valt en dat er zoveel mensen van het openbaar vervoer gebruik gaan maken dat op de duur de treinen in de files moeten staan. Dat zou waarschijnlijk aanleiding geven tot een neerwaartse spiraal. Maar ik hoop dat u, als u er nog bij bent – wat ik u overigens toewens, mijnheer de staatssecretaris, de volgende maanden en jaren – daarvoor aandacht zult hebben.

15.15 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat “gratisverhaal”, mijnheer De Padt, is, zoals ook de heer Pardon gezegd heeft in de krant vandaag, zeker positief geweest. Er blijkt in de afgelopen 6 jaar, 2000-2006, een aangroei te zijn geweest van om en bij de 30% reizigers, wat 5% meer is dan het gedefinieerde doel, namelijk 25%. Diezelfde ambitie legt de regering voor aan de NMBS voor de periode 2007-2012. Laten wij hopen dat wij er allemaal een steentje toe kunnen bijdragen, op welke plaats dan ook, om ervoor te zorgen dat de volgende 25% evenzeer ingevuld kunnen worden.

15.16 Guido De Padt (VLD): Het “gratisverhaal” en de energie, ook de financiële energie, die men daarin steekt, zou ertoe kunnen leiden dat men minder aandacht heeft voor kwaliteit, stiptheid en properheid op de trein.

15.17 Staatssecretaris Bruno Tuyben: Ik ben heel blij dat u dat bevestigt.

15.18 Guido De Padt (VLD): Men moet daar ook aandacht voor hebben. Alles mag niet gaan naar het credo om zoveel mogelijk mensen tegen een zo laag mogelijke prijs op de trein te krijgen. Na een tijd gaat men immers de trein niet meer willen nemen omdat de stiptheid niet meer kan gegarandeerd worden, omdat de tractielocomotieven in panne vallen en dergelijke meer en gaat men opnieuw de auto nemen.

15.19 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik ben blij dat u mijn pleidooi ondersteunt dat de operator en de infrastructuurbeheerder zich inderdaad best op de kerntaken zouden toespitsen.

15.20 Guido De Padt (VLD): (...)

15.21 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat is een van de verschillende voorbeelden.

15.22 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog een korte repliek met betrekking tot de uitspraken in die week na de voorstelling van het Traffic Center.

De verwondering bij ons is er vooral gekomen omdat u hier reeds heel vaak op vragen en interpellaties hebt moeten antwoorden over de vertragingen en dergelijke meer. Telkens werkte u zich bijna uit de naad om de

NMBS te verdedigen. U zei welke inspanningen er gebeuren en gedaan worden. Als u dan plots de NMBS toch serieuze kritiek geeft, dan is het logisch dat wij er verwonderd op staan te kijken en dat wij de indruk krijgen van politieke profilering.

15.23 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat is absoluut niet zo. Ik word betaald om de belangen van de overheid en de belangen van de consument in deze te verdedigen. Het resultaat van al die inspanningen zie ik vandaag niet op het terrein. Dat was het signaal dat ik wilde geven. Mijn signaal was dat de inspanningen die geleverd worden een onvoldoende goed resultaat bieden vandaag. Dat heeft te maken met het feit dat de stiptheidscijfers inderdaad achteruitgaan. Het is mijn taak en opdracht, men verwacht dat ook van mij, om dat te doen.

Ik heb het gevoel dat de NMBS ergens weet dat het inderdaad beter kan. Welnu, ik vraag dan ook dat er meer concentratie naar de kerntaken van de verschillende maatschappijen zou gaan. Meer managementtijd is daar een onderdeel van. Dat was het signaal dat ik gaf. Dat was zeker geen uitval of wat dan ook. Dat sommige mensen dat als een uitval beschouwen kan ik natuurlijk alleen maar vaststellen.

15.24 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is natuurlijk niet de eerste keer dat wij vaststellen dat het niet de goede kant op gaat met de verträgen. U hebt telkens uw best gedaan om de NMBS te verdedigen. Plots komt er een andere taal van u. Ik betreur dat een beetje omdat u dit vroeger nooit hebt aangegeven, bijvoorbeeld hier in de commissie tijdens politieke discussies, daar gaat het hier tenslotte om. U hebt nooit aangegeven dat volgens u de NMBS beter kan.

15.25 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik denk dat ik dat wel heb gedaan.

15.26 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik weet natuurlijk ook hoe de antwoorden worden voorbereid. Ik vond het echter een beetje frappant, en collega De Padt blijkbaar ook.

Ik heb nog een bemerking met betrekking tot de gecorrigeerde cijfers. De verträgen die te wijten zijn aan overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of de langdurige verträgen die te maken hebben met veiligheidsredenen worden geneutraliseerd in de stipheidscijfers. Ik kan daar inkomen, behalve voor die grote investeringsprojecten.

Ik begrijp niet goed waarom die verträgen te wijten aan investeringsprojecten geneutraliseerd moeten worden. Grote investeringsprojecten worden lang genoeg op voorhand gepland. Mij lijkt het logisch dat een treindienst aangepast wordt aan die lopende investeringsprojecten.

Als de NMBS bijvoorbeeld op een bepaald traject een zwaar investeringsproject aan het realiseren is, kan zij toch met een aangepaste dienstregeling rekening houden. Het voorbeeld daarstraks van het tractieonderstation en de gevolgen daarvan op de dienstregeling toonde aan dat de NMBS vrij flexibel en vrij snel een aangepaste dienstregeling kan uitwerken. Het zou dan ook maar logisch zijn dat zij voor verträgen te wijten aan werken op de sporen een aangepaste dienstregeling uitwerkt. De werken zouden niet tot verträgen op het normale dienstrooster mogen leiden.

15.27 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Bergh, (...).

Als het gaat over geplande investeringswerken, wordt daarmee in het dienstrooster effectief rekening gehouden. Als het echter gaat over bijkomende werken die moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld tijdens het weekend en waarvoor andere rijpaden moeten worden genomen, zorgt dat voor de nodige verträgen die niet op voorhand in het dienstrooster werden aangekondigd.

Het gaat dus eigenlijk over de combinatie van beide mogelijkheden.

15.28 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er staat uitdrukkelijk "grote investeringsprojecten". Dat zijn toch geen bijkomende werkjes hier en daar?

Over de vraag of de NMBS al dan niet beter kan, werd altijd medegedeeld dat de driedelige structuur bijzonder goed werkt. Ik lees vandaag in het interview met de heer Pardon - de rode draad doorheen de deze commissievergadering - dat de nieuwe structuur blijkbaar ten minste voor een tijdelijke achteruitgang zorgt. Deze "tijdelijkheid" duurt ondertussen wel al twee jaar.

Ik hoop dat het volgend jaar beter wordt.

15.29 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...) "grote investeringsprojecten" gaat over het grotere volume aan investeringswerken. Dat is een nuanceverschil.

15.30 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik lees: "aan de uitvoering van grote investeringsprojecten". Dat staat letterlijk in artikel 33 van het beheerscontract.

De **voorzitter**: Ik moet het incident sluiten. Het is immers een vraag en geen interpellatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de fiets als voortransport naar het station" (nr. 13978)**

16 **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 vélo comme transport d'approche vers la gare" (n° 13978)**

16.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik ga met uw goedvinden mijn vraag vlug lezen.

Uit onderzoek, uitgevoerd door het Nederlandse Fietsberaad, blijkt dat in Nederland het gebruik van de fiets als voortransport naar het station met ongeveer 46% steeg. Alhoewel onze noorderburen fervente fietsers zijn, was in 2000 de fiets als voortransport gedaald tot 27%.

Volgens het Fietsberaad is deze stijging door verschillende factoren te verklaren. Enerzijds werd een tariefverhoging doorgevoerd binnen het openbaar vervoer, anderzijds werd in vele stations ook geopteerd om het aantal busritten tijdens de daluren te minimaliseren. Daarnaast heeft het Fietsberaad ook gemerkt dat het verbeteren van het aanbod onbewaakte stallingen ook voor een stijging van het aantal fietsgebruikers heeft gezorgd. Bij de modernisering van fietsparkeervoorzieningen bij kleine stations lijkt het fietsgebruik ook sterker te groeien ten koste van andere vervoersmiddelen.

Uit het onderzoek Verplaatsingsgedrag van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, cel Mobiliteit, blijkt dat in Vlaanderen de fiets een aandeel heeft van 16% in het totale voortransport naar het station. Ook de Fietzersbond deed ter zake onderzoek en kwam tot de conclusie dat een veilige en goede fietsenstalling een belangrijke voorwaarde is om het fietsgebruik als voortransport aantrekkelijk te maken.

Ik heb een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris. Wat is het aandeel van de fiets als voortransportmiddel in geheel België? Wat is het aandeel van de fiets als voortransport per regio? Hoe is de algemene evolutie van het fietsgebruik als voortransport in België sinds 2000? Hoe is de evolutie per regio? Welke maatregelen worden momenteel getroffen om het fietsgebruik als voortransport naar het station te promoten? Lopen er in België onderzoeken naar de evolutie van het fietsgebruik als voortransport en na het verfraaien van de fietsparkeermogelijkheden?

16.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het aandeel van de fiets als voortransportmiddel over heel België bedraagt 7,51%. Het aandeel van de fiets per regio is in Vlaanderen 14,68%, Wallonië 1,52% en Brussel 0,6%.

Ik heb ook een aantal evolutiecijfers. Als u wilt, kan ik u die meegeven. Het is in ieder geval zo dat de stijging in Vlaanderen in elk geval groter is dan in andere delen van het land.

De NMBS-groep tracht het aanbod aan fietsparkeerplaatsen in evenwicht te brengen met de vraag. Ze proberen dat in elk geval steeds te doen. Ondertussen wordt tevens getracht het comfort en de veiligheid van de fietsparkeerplaatsen te verhogen.

Dit jaar worden als een eerste fase van een project om het onthaal van de fietsende reizigers te verbeteren fietspunten in acht grote stations van de NMBS geopend. Wij hebben het daarjuist over gehad. In een tweede fase kan dit aantal verder worden uitgebreid. Vanaf 2002 werden de oude fietsrekken systematisch vervangen door nieuwe, comfortabeler en veiliger types. In Vlaanderen noteren we sindsdien een stijging in

absolute cijfers van het aanbod aan parkeerplaatsen met 30%, in Wallonië een stijging met 59% en in het Brussels Gewest met 155%. Ter referentie: het aantal treinreizigers steeg tijdens dezelfde periode met 5% in Vlaanderen; 12,77% in Wallonië en 9,9% in het Brussels Gewest.

Ik herhaal even wat het aanbod aan parkeerplaatsen betreft. Het moet gaan om 30% in Wallonië, 59% in Vlaanderen en 155% in het Brussels Gewest.

Dat zijn de juiste cijfers.

Het aantal treinreizigers steeg in dezelfde periode met 5% in Vlaanderen, 12,77% in Wallonië en 9,9% in het Brussels Gewest.

16.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, kan die evolutie ter beschikking gesteld worden van de commissiesecretaris, zodat die gegevens mee worden opgenomen in het verslag? Of kan dat niet?

(...): (...): Nee, maar ik kan ze wel versturen.

16.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik zal de cijfers snel geven en daarmee is het onmiddellijk van de baan.

Voor België is het een stijging van 1,39%. Vlaanderen: 2,85%. Wallonië: 0,44%. Brussel: 0,34%.

Voor België gaat het dus van 6,12 naar 7,51. Voor Vlaanderen van 11,83 naar 14,68. Voor Wallonië van 1,08 naar 1,52. Voor Brussel van 0,26 naar 0,60.

16.05 Guido De Padt (VLD): Van 2000 naar 2005, bedoelt u dan.

16.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Van 2003 naar 2005.

16.07 Guido De Padt (VLD): Ik dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aanleg van vier treinsporen op de lijn Denderleeuw-Brussel" (nr. 14001)

17 Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la mise à quatre voies de la ligne ferroviaire Denderleeuw-Bruxelles" (n° 14001)

17.01 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er blijven heel wat twijfels rijzen of het Gewestelijk Expresnet op de lijn Dendermonde-Brussel wel degelijk nodig is. De lijn 50A is al een expreslijn. Er zou geen halte komen tussen Denderleeuw en Brussel, maar er is blijkbaar wel in een halte voorzien in Anderlecht, over de grens van Halle-Vilvoorde. In geen enkel document wordt de noodzaak van een verdubbeling van de spoorcapaciteit aangetoond.

Op 17 november 2006 kon ik u reeds een mondelinge vraag stellen maar uw antwoord voldeed niet. De vrees en de kritiek in de regio van Dilbeek, Itterbeek, Sint-Anna-Pede blijven overtuigend hangen. Men blijft zeggen dat de aanleg van 4 treinsporen eigenlijk overbodig is.

Ondanks alle doorlopen procedures wordt in geen enkel document het karakter van het openbaar nut, noch de noodzaak van een verdubbeling van de spoorcapaciteit aangetoond op basis van een sociaaleconomisch-ecologisch plan. Er is geen mobiliteitsstudie. Men blijft vertrekken van vier sporen en een aantal alternatieven is slechts pro forma bekeken. Het MER bevestigt dat de opzet van het GEN op zich zeer ambitieus is. Men rekent van 2002 tot 2012 namelijk op 50% meer reizigers en 15% meer marktaandeel. De zogenaamde groei van de afgelopen jaren zou deze tendens en deze cijfers ondersteunen. Er zijn echter absoluut geen cijfers voorhanden, zowel inzake de lijn A50 als de lijn L50.

Wat is het aantal reizigers per dag in de werkweek en in het weekend? Hoeveel treinen rijden er per dag in de werkweek en in het weekend? Wat is de verdeling van het aantal treinen per uur in de werkweek en in het weekend? Wat is het verschil in toename van het aantal reizigers tijdens de piek- en daluren? Wat is het percentage gratis reizigers?

Verschillende diensten, afhankelijk van de Vlaamse regering, zijn nu meer en meer buiten Brussel gevestigd. Ook de dienst van de provincie Vlaams-Brabant is naar Leuven verhuisd. De culturele centra in de rand floreren. Veel grote firma's hebben zich in de industriezones van Vlaams-Brabant en Waals-Brabant gevestigd. Ook hier zijn er nieuwe evoluties, zoals het telewerk en thuiswerk. Toch blijft u vasthouden aan het basisidee dat straks nog meer pendelaars dagelijks Brussel zouden moeten bereiken in het raam van hun tewerkstelling. Het komt dus ongeloofwaardig over dat er tegen 2012 een frequentie van treinen noodzakelijk zal zijn, vergelijkbaar met die van de Brusselse metro, namelijk om de 12 minuten per rijrichting. Ook is nergens bewezen dat een uitbreiding van 2x16, dus 32 treinen – de huidige frequentie van treinen ligt op 16 treinen per uur per spoor – naar 4x19, dus 76 treinen op lijn 50A noodzakelijk is om aan de persoonlijke vervoerbehoefte te voldoen. Zo nodig kan op lijn 50A eventueel nog in van 2x19 treinen, dus 38 treinen worden voorzien.

Het inzetten van meer dubbeldektreinen kan daarenboven, zeker tijdens de spits, het probleem van de volle treinen verhelpen, wat echter nooit met harde cijfers werd aangetoond. Zelfs met het huidige signalisatie-, beheer- en stopsysteem wordt met deze frequentie voldaan aan de eerbiediging van de veilige afstand van 3 minuten tussen treinen. Het vernieuwde ETCS zal de frequentie en de veiligheidsmarge nog ten goede komen. Hierdoor kan de veiligheidsafstand nog verminderen en de capaciteit per spoor verhogen. Zonder sporen bij te leggen, is het dus mogelijk om de huidige capaciteitsgrenzen van twintig per uur per spoor te overstijgen.

Ook vraagt men zich af waarom niet meer gedaan wordt aan transversale verbindingen zoals in de andere hoofdsteden van Europa. Is het echt noodzakelijk dat alle treinverkeer door de noord-zuidas gaat? De lijnen L60 en L50 zijn bijkomende alternatieven voor de ontsluiting naar Zaventem en Leuven.

De trillings- en geluidshinder zorgen nu reeds voor zoveel last dat dringend maatregelen nodig zijn. De hinder en overlast van de werken die de lokale bevolking gedurende vele jaren zal ondervinden, zijn zeker niet te verwaarlozen, te meer er een interactie komt met Aquafin en een mogelijke heraanleg van de N8 op het grondgebied van Dilbeek.

Ook mogen talrijke inwoners zich verwachten aan een waardevermindering van hun gronden en gebouwen. Deze waardevermindering wordt niet vergoed door u en door de federale overheid.

De weigering om de eigen NMBS-gronden gelegen langs de spoorwegbermen te gebruiken als bouwwerf zal zware gevolgen hebben voor de landbouwgronden die zullen worden gebruikt als werfgronden. Deze landbouwgronden zullen ongeveer tien jaar onbruikbaar zijn.

De weigering om een station te bouwen in Schepdaal met het eenvoudig argument dat dit slechts vijftig nieuwe reizigers zou meebrengen, heeft tot gevolg dat Dilbeek van heel deze aanleg alleen de lasten zal krijgen zonder enig voordeel.

17.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de heer Van Biesen heeft nog maar ongeveer de helft van zijn vraagstelling voorgelezen.

17.03 **Luk Van Biesen** (VLD): Ik weet het, maar ik had oorspronkelijk een interpellatieverzoek ingediend. Ik weet niet waarom het secretariaat ze niet als interpellatie heeft aanvaard. Ik zal het wat inkorten.

17.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het gaat om de Dorpsstraat in Itterbeek. Ik heb die mensen ontmoet en ik ken de details dus al.

17.05 **Luk Van Biesen** (VLD): Dat is heel goed mogelijk.

Het is een drogreden om te beweren dat Dilbeek indirect baat zou hebben bij een spoorverdubbeling van de lijn 50A door een tempering van het autoverkeer richting Brussel. Wie dat wil, kan vandaag al met de lijn 50A naar Brussel sporen. Zij zullen hun rijgewoonten zeker niet wijzigen voor een winst van twee minuten.

Wanneer men weet dat de aanleg globaal wordt geschat op 500 miljoen euro, kan men zich inderdaad afvragen of hier de juiste kosten-batenanalyse is gebeurd.

Ik zal mij beperken omdat de vraag duidelijk is. Ik heb u bij mijn vorige mondelinge vraag in november gevraagd naar de geluidsstudie van de KUL. U had ze toen nog maar pas in uw bezit en u kon mij toen geen antwoord geven. U hebt die studie intussen al kunnen doornemen.

Ik heb een twaalfstal vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, blijft u van oordeel dat deze aanleg echt noodzakelijk is?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Biesen, neem mij niet kwalijk, maar u stelt een vraag en dat mag theoretisch maar vijf minuten in beslag nemen.

17.06 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik ben net 3,46 minuten aan het woord.

Hoever staat u met de stedenbouwkundige vergunning? Bent u bereid om een grondige kosten-batenanalyse te laten uitvoeren? Bent u bereid om een mobiliteitsstudie te laten uitvoeren?

Op 27 november 2006 ontving u de geluidsstudie van de KUL. Inmiddels kon u het rapport uitvoerig bestuderen. Hebt u dat gedaan en wat zijn uw conclusies?

Er is nu reeds overlast voor de burgers wat trillingen en geluidshinder betreft. Er zijn in het milieueffectenrapport helemaal geen details voorhanden wat betreft zowel de A50 als de lijn 50. Ik heb u gezegd dat wij graag over de gegevens zouden beschikken.

Waarom is voor amper 25% van de treinen tijdens spitsuren in een dubbeldektrein voorzien? Er zijn nieuwe dubbeldektreinen besteld. Waarom worden deze dan niet a priori ingezet op deze lijn in plaats van nieuwe sporen aan te leggen?

Hoe zit het met de analyse van de transversale verbindingen? Waarom wordt geen gebruik gemaakt van de NMBS-gronden, maar wel van de gronden van de landbouwers?

Op welke studie baseert u zich om te komen tot het besluit dat Dilbeek indirect baat zal hebben bij een spoorwegverbinding op lijn 50A aangezien dan het verkeer op de N8 zou verminderen? Een laatste vraag. Men stelt dat de echte reden voor de aanleg van deze dubbele spoorlijn extra goederenverkeer zou betekenen tussen de noord-zuidas. Is dat waar of niet? Dat is de enige vraag die ik u bijkomend nog wil stellen.

De **voorzitter**: U bent ongetwijfeld nog lid geweest van dezelfde partij als mevrouw Brepoels. Toen zij hier zat, was ze ook recordhouder in het stellen van een massa vragen gecamoufleerd als één vraag.

17.07 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, als u erop aandringt...

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, als ik het Reglement zou toepassen, had u 15 seconden om te antwoorden.

17.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, was het maar zo dat ik in 15 seconden kon antwoorden op deze vraag. Dat is uiteraard moeilijk.

Mijnheer Van Biesen, met betrekking tot uw meer algemene vragen, het GEN en de daarvoor noodzakelijke infrastructuurwerken op de lijn Denderleeuw-Brussel blijven onverminderd noodzakelijk. Met dagelijks gemiddeld zo'n 70.000 treinreizigers is het baanvak Brussel Zuid-Denderleeuw de drukste spoorlijn van België. In de piekuren is de capaciteit aan de vertakking Sint-Katharina-Lombeek vandaag al overschreden. De minste vertraging van een trein, om welke reden dan ook, zet zich verder voor de volgende treinen.

Het GEN en meer bepaald de nodige uitbreiding van het baanvak Brussel-Denderleeuw worden in het deel 1.3 Projectverantwoording en in deel 2 GEN-project van het MER uitvoerig gemotiveerd. De GEN-conventie van 4 april 2003 streeft een algemene verbetering van het vervoersaanbod in en rond Brussel na zodat meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer. De doelstelling van de NMBS-groep is om in 2012 de helft meer

reizigers te vervoeren, zoals al aangeduid, ten opzichte van het jaar 2000. Dit betekent onder meer dat vooral op de middellange afstanden, bijvoorbeeld Brussel-Denderleeuw maar ook Brussel-Aalst, -Zottegem en -Geraardsbergen, het treinaanbod verhoogd moet worden. Vermits de sporen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw nu reeds zo goed als verzadigd zijn, is een spoorverdubbeling wenselijk om in de toekomst over voldoende spoorcapaciteit te beschikken om zowel de GEN-treinen als de snelle treinen tussen het westen van het land en Brussel te laten rijden.

Wat uw vraag in verband met de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning betreft, het MER is op 21 april 2006 conform verklaard. De groep is definitief vastgelegd door de Vlaamse regering op 26 januari 2007. Het KB openbaar nut inzake onteigeningen in Anderlecht en Dilbeek is getekend op 25 januari 2007. Het dossier voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is ingediend op 3 augustus 2006. Het openbaar onderzoek in Dilbeek en Ternat gebeurde in september-oktober 2006. Het dossier voor de aflevering van de vergunning is bij de afdeling Stedenbouwkundig Beleid van het Vlaams Gewest.

Wat uw vraag in verband met de geluidsstudie betreft, de aanbevelingen opgenomen in het MER-rapport werden onverkort overgenomen in het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning en omgezet in specifieke maatregelen, namelijk het realiseren van geluidsschermen in bebouwde zones en bijkomende monitoring in een aantal minder dichtbewoonde straten, voornamelijk in Dilbeek.

Een bijkomend KUL-onderzoek verrichtte metingen in die laatste zones. Infrabel aanvaardde de metingen uit deze studie van de KU Leuven als eerste fase van monitoring en heeft een voorstel tot realisatie van bijkomende maatregelen – dus geluidsschermen – in een aantal zones voorgelegd aan de gemeente Dilbeek met betrekking tot de zone Pedeviaduct. In de deelgemeente Sint-Anna Pede wordt dus eerstdaags op basis van een detailstudie van een gespecialiseerd bureau op gebied van geluids- en trillingshinder, een aantal maatregelen verder onderbouwd: lage schermen, ontdreuningsmaatregelen en andere. Deze maatregelen worden verder meegenomen in de behandelingsprocedure voor de stedenbouwkundige vergunning.

Ik kom op de vragen met betrekking tot de overlast tijdens en na de uitvoering. Er zijn veel vragen, dus ook veel antwoorden.

Tijdens de werken: in het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning worden in hoofdstuk 10 zeer specifieke voorzieningen opgenomen met betrekking tot de werforganisatie, met het oog op een degelijke communicatie over de werken en de minderhindermaatregelen. Deze voorzieningen zullen omgezet worden in dwingende opdrachten voor de uitvoerende aannemers.

Na de werken zal, door de verschillende maatregelen die ik daarjuist heb opgesomd, de geluids- en trillingsoverlast beduidend milderden. De toekomstige situatie zal geluidsarmer zijn in vergelijking met de bestaande situatie. De vernieuwing van de spoorinfrastructuur en, op termijn, de vernieuwing van het rollend materieel, zal eveneens een belangrijke bijdrage leveren tot graduele reductie van treinverkeerlawaaai. Bovendien dienen de nieuwe treinen uiteraard te voldoen aan bepaalde geluidsemissienormen.

Ik kom op punt 8 met betrekking tot de inzet van dubbeldekstreinen. Het inzetten hiervan zorgt voor meer zitplaatsen in de treinen, maar biedt geen oplossing voor de verhoging van de treinfrequentie. Het is juist de bedoeling van het GEN om meer stations om het half uur of zelfs om het kwartier te bedienen. Voldoende frequentie is uiteraard cruciaal om mensen de keuze voor openbaar vervoer te laten maken.

Ik kom op punt 10, de werfzones. De beschikbare terreinen van Infrabel tussen Pedeviaduct en de Ninoofsesteenweg zijn reeds in gebruik bij de afdeling Natuur van het Vlaams Gewest. Deze natuurzones worden zelfs uitgebreid, zoals vastgelegd in het GRUP, ter compensatie van elders verloren gegane groenzones. Bijgevolg zijn deze niet meer beschikbaar voor werfzones. De enige nog beschikbare zone aan de Geraardsbergsestraat in Schepdaal is ontoereikend qua oppervlakte en ongeschikt wegens de toegangsweg via de dichtbebouwde wijk en de onmiddellijke nabijheid van deze laatste.

Ik kom op uw punt 11 over de vermindering van het verkeer op de N8. Deze vaststelling is gebaseerd op het feit dat een toenemende capaciteit op de lijn 50a kan zorgen voor een grotere beschikbaarheid op de L50 voor enkele bijkomende treinen die heel specifiek de stopplaatsen in Ternat en Dilbeek aantrekkelijker zullen maken, met bijgevolg minder autoverkeer op de N8.

Tenslotte is er helemaal geen verborgen agenda wat betreft het goederenverkeer. U zal wel begrijpen dat de spoorassen voor het goederenvervoer niet langs Brussel-Zuid lopen. Volgens mijn informatie is B-cargo niet van plan om goederenvervoer te ontwikkelen op de lijn Denderleeuw-Brussel. Ik zie niet in waarom private operatoren interesse zouden betonen voor deze lijn. Er is dus geen verborgen agenda.

17.09 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor het uitvoerige antwoord, maar blijf zitten met een essentiële vraag.

Men plant een investering van 500 miljoen waarbij men vasthoudt aan het oude project, aan de verhoging van de frequentie in plaats van een verhoging van de capaciteit van de treinen. Dit is essentieel. Ik ben er niet van overtuigd dat men dit probleem niet had kunnen oplossen door de capaciteit op de treinen te verhogen in de plaats van het systematisch verhogen van de frequentie, het aantal treinen in plaats van het aantal reizigers per trein. Ik ben er niet van overtuigd dat uw keuze de juiste is. U weet, meneer Tuybens, dat wij koppig zijn en alle procedures zullen aanwenden om dit te verhinderen. Zoals we in het verleden het ziekenhuis, de breekwerf te Pepingen, of de A8 door het Pajottenland hebben kunnen verhinderen, zo zullen we koppig blijven wanneer het om het Pajottenland gaat, en ons verzetten tegen de aanleg van deze dubbele spoorlijn tussen Denderleeuw en Brussel.

17.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Van Biesen, de verdediging van uw streek kan u sieren maar u moet het globaler bekijken. Vanuit Gent-Dampoort vraagt men bijvoorbeeld ook dat er een bijkomende trein zou rijden langs deze lijn Denderleeuw-Brussel. Men moet het globaal bekijken, niet alleen lokaal. Dat is onze opdracht.

De **voorzitter:** Het nimby-syndroom.

17.11 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zou veeleer spreken over een soort "teleurgang van de waterhoek".

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aanpassingen van de lijn Gent-Brugge" (nr. 14132)

18 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 "les aménagements prévus sur la ligne Gand-Bruges" (n° 14132)

18.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de aanpassingen aan de lijn Gent-Brugge waarbij een derde en vierde spoor worden aangelegd, zullen heel wat omwonenden onteigend worden. Infrabel lichtte vorige week de inwoners in tijdens twee infovergaderingen. Hierbij werd informatie verschaft over de termijn voor het ontvangen van de gelden en de termijn voor het verlaten van de woningen. Tijdens de vergadering kregen de inwoners te horen dat ze de gelden voor hun onteigening pas over een jaar zouden ontvangen en dat ze nog twee jaar in hun woning kunnen blijven.

Op zichzelf is dat goed nieuws, ware het niet dat reeds vele gedupeerden maatregelen hadden genomen om sneller uit hun woning te vertrekken. Het tekort aan informatie in het begin van het hele proces en de wens om snel alles achter de rug te hebben, heeft ervoor gezorgd dat de meerderheid van de gedupeerden reeds andere woongelegenheden kochten of opties erop namen. Door het lange wachten op de uitbetaling zullen zeer veel van die inwoners hun nieuwe woningen niet of moeilijk kunnen betalen.

Waarom duurt het nog zo lang vooraleer de betrokkenen vergoed worden? Kunnen er geen maatregelen genomen worden om hen sneller te vergoeden, zodat zij verder kunnen gaan met hun leven? Worden de mensen geholpen bij hun zoektocht naar nieuwe woningen?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer De Padt, er werden verschillende stappen gezet in de onteigeningsprocedure. Het KB werd ondertekend op 28 september 2006 en de publicatie kwam op 17 november. Infrabel heeft onmiddellijk de FOD Financiën Aankoopcomité ingelicht, die verantwoordelijk is voor de aankoop van de onteigende percelen en gebouwen. Het heeft alle eigenaars aangeschreven op 14 december om hen in te lichten dat zij onteigend worden, zonder wettelijke verplichting. Op 29 januari en 5

en 6 februari 2007 heeft Infrabel op eigen initiatief informatievergaderingen georganiseerd samen met het Aankoopcomité om de betrokkenen te informeren over de verdere procedures en vergoedingen.

Vanaf nu ligt alles in handen van het Aankoopcomité van de FOD Financiën. Het voorziet in een timing per zone naar gelang van de start van de werken en de vastgelegde prioriteiten. Dat komt neer op een plaatsbezoek aan circa 170 percelen, een voorstel tot vergoeding, onderhandelingen met de eigenaar en een definitief onderling akkoord. Aansluitend duurt het nog twee maanden voor het opmaken van de verkoopakte en worden de eigenaars drie maanden later vergoed, volgens de wettelijke termijn. Dat wat betreft de hele procedure.

U had een tweede vraag. De volledige procedure vanaf publicatie van het KB is dus in handen van het Aankoopcomité. De lange doorlooptijd is te wijten aan de grote hoeveelheid te onteigenen percelen en het gebrek aan personeel bij de FOD Financiën Eerste Aankoopcomité Gent. Hierbij wordt voorrang gegeven aan de eigenaars waarvan de woning onteigend wordt. De eerste contacten tussen de eigenaars en de onderhandelaars van het Aankoopcomité zijn reeds vastgelegd op de infovergadering. Infrabel heeft op eigen initiatief en op eigen kosten een onafhankelijk expert aangesteld om een plaatsbeschrijving op te stellen van de te onteigenen woningen. Zo kan het Aankoopcomité sneller de verkoopwaarde van het pand bepalen. De expert is reeds gestart met zijn plaatsbezoeken.

Ten derde, in de onteigeningsprocedure is niet voorzien in de begeleiding van mensen bij hun zoektocht naar een nieuwe woning. Wel is er tijdens de vergaderingen een afvaardiging van de huisvestingsdienst van de stad Gent aanwezig om de mensen mee te helpen zoeken naar een nieuwe woning.

18.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik hoop juist dat de trein, die ik nu wens te halen, niet te laat is.

(...): Misschien beter dat hij wel te laat is!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'éventuelle incidence de l'ouverture de la ligne de TGV Est sur l'exploitation de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 14142)

19 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het mogelijke gevolg van de openstelling van de lijn HST-Oost voor de exploitatie van de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 14142)

19.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la SNCF teste actuellement la ligne TGV Paris-Strasbourg et, contrairement à ce que j'indique dans ma question écrite, l'ouverture de cette ligne n'est pas programmée en juin 2007 mais le 6 mars 2007.

Monsieur le secrétaire d'État peut-il m'indiquer si, dans ce cadre, la SNCB a programmé une modification de ses horaires de départ et de retour des trois paires de trains qui assurent les liaisons directes entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Bâle?

L'ouverture de la ligne TGV Est aura-t-elle des incidences sur la politique commerciale de la SNCB et plus particulièrement:

- sur le nombre de trains internationaux à liaison directe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg?
- sur les horaires?
- sur les tarifs?
- sur les temps de parcours en Belgique, au Grand-Duché de Luxembourg et en France?

19.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, j'ai à votre disposition une réponse tout à fait détaillée, de trois pages, qui reprend chaque point de votre question.

En résumé, je peux vous dire que le nombre de trains, les horaires, les tarifs ne seront pas modifiés. Le temps de parcours, par contre, subira une augmentation limitée.

19.03 François Bellot (MR): Quelle sera l'augmentation?

19.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il s'agit parfois de huit minutes, parfois de neuf ou dix minutes.

Je peux vous transmettre copie de la réponse détaillée.

19.05 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai posé cette question parce que je suis relativement inquiet.

Je voudrais d'abord rappeler que les premiers ministres se sont rendus à quatre reprises au Grand-Duché de Luxembourg pour signer une convention ou des accords pour réduire les temps de parcours. Je suis surpris que vous m'annonciez des augmentations de ces temps de parcours alors que, si ma mémoire est bonne, la SNCB, Infrabel et les pouvoirs publics vont investir 450 millions d'euros pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg pour gagner quinze minutes. Vous m'annoncez maintenant un allongement du temps de parcours de huit à dix minutes alors qu'on sait que chaque minute gagnée coûte des centaines de millions de francs belges.

Je pense que c'est une entorse à la convention et aux accords passés entre la Belgique et le Luxembourg. J'ose espérer que la date du 6 mars, date de l'ouverture de la ligne TGV Est, ne correspondra pas à un enterrement de première classe – passez-moi l'expression – de la volonté de la SNCB de concrétiser les accords belgo-luxembourgeois.

J'ai de plus en plus tendance à croire que la SNCB se moque complètement de la modernisation de ses lignes sur le territoire wallon, à entendre les questions posées par mes collègues sur les lignes flamandes, sur la mise à quatre voies et sur certaines concrétisations. Excusez-moi: une convention a été passée entre Infrabel, l'État fédéral et la Région wallonne; dès lors, annoncer des allongements de huit minutes correspond à se moquer complètement du transport public en Wallonie.

À entendre s'exprimer M. Pardon, qui n'est pas n'importe qui, voilà qui traduit sans doute la volonté assez répandue à la SNCB de remplacer des trains régionaux par des autobus, ce qui est en contradiction avec les actions actuellement prônées en faveur du climat. Voilà qui traduit un fonctionnement bancal.

Dernière chose: je rappelle que, voici peu, une ligne internationale SNCB a été mise en place entre Lille et Ostende, financée par le service intérieur de la SNCB. C'est pourquoi je dépose plainte devant la Commission européenne: les règles européennes interdisent à un service intérieur de financer des lignes entre un pays étranger et la Belgique.

Monsieur le secrétaire d'État, il est plus que temps que vous vous penchiez sur les équilibres des investissements et sur le respect des conventions internationales et des accords. J'interpellerai en demandant que le gouvernement reconsidère cette position de la SNCB.

19.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, au sein du gouvernement belge, il n'existe pas d'agenda communautaire à propos de ce dossier.

19.07 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, comment justifier l'allongement des horaires? La rumeur qui circule au sein de la SNCB concerne une suppression des paires de trains internationaux en proposant l'alternative de voyager par la France, ce qui serait plus intéressant.

Si cela n'est pas une entorse à l'accord récemment conclu, que vous avez cosigné, entre Infrabel, la SNCB Holding, la SNCB, la Région wallonne, c'est au moins interpellant. Les temps de parcours sont allongés de deux, de huit ou de dix minutes, puis on dit réaliser un gain de 15 minutes en investissant 456 ou 458 millions d'euros. Autant laisser les horaires tels quels et ne pas investir: le temps de parcours restera identique!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19.08 François Bellot (MR): Monsieur le président, l'incident est provisoirement clos! Je peux vous l'assurer.

Le **président**: Monsieur Bellot, il ne faut pas m'en vouloir, c'est la formule consacrée!

19.09 François Bellot (MR): Oui, monsieur le président, je le sais bien.

20 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les investissements dans les gares où passent les TGV" (n° 14143)

20 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de investeringen in de stations waar de HST's voorbijkomen" (nr. 14143)

20.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me communiquer, si possible en détail, les montants qui ont été investis ou qu'il est programmé d'investir au total – incluant les infrastructures ferrées, les travaux de signalisation, les grills ainsi que les bâtiments – pour les gares d'EuroLiège TGV, d'Anvers-Centrale en ce compris les liaisons, de Bruxelles-Midi et de Louvain/Leuven?

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Bellot, les montants que je vous communique comprennent essentiellement deux postes, à savoir les bâtiments des gares et leur infrastructure dans la limite de la longueur des quais: Liège-Guillemins, 285 millions d'euros; Anvers, 415 millions d'euros plus 55 millions d'euros pour la verrière; Bruxelles-Midi, 400 millions d'euros; Louvain/Leuven, 130 millions d'euros.

Il s'agit de montants exprimés en euros constants de 2006, nécessairement plus élevés que la somme des montants réellement payés en euros courants. Les grills et les autres installations au-delà des limites des quais ne font pas partie du projet des gares.

20.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, ces montants concernent donc les gares proprement dites, sans les liaisons, sans les grills et sans la partie "rails".

20.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Effectivement.

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

21 Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de eerste minister over "de weigering van De Post om aan de beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot het feit dat Vlaamse gemeenten voortaan officieel alleen met hun Nederlandse naam mogen worden genoemd, gevolg te geven" (nr. 995)

21 Interpellation de M. Francis Van den Eynde au premier ministre sur "le refus de La Poste de donner suite à la décision du gouvernement flamand concernant le fait que les communes flamandes ne peuvent désormais être dénommées officiellement que par leur nom néerlandais" (n° 995)

21.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, mijn interpellatie gaat over de weigering van De Post om gevolg te geven aan de beslissing van de Vlaamse regering in december dat Vlaamse gemeenten voortaan officieel alleen met hun Nederlandse naam mogen worden genoemd. Sindsdien zouden de Vlaamse gemeentes alleen maar hun Nederlandse naam mogen dragen, ten minste officieel. Dat betekent dat Ronse "Ronse" blijft en niet "Renaix" wordt, en dat Sint-Genesius-Rode niet Rhode-Saint-Genèse is, om maar twee voorbeelden te geven.

Ik heb u in dat verband op 15 januari gevraagd of De Post dat zou toepassen. Uw antwoord was kort. U hebt mij gezegd dat het steeds de bedoeling is geweest van De Post om alle briefwisseling die ze krijgt, altijd en overal zo goed mogelijk ter bestemming te brengen, in welke omstandigheden dan ook. Ik heb gerepliceerd dat ik uiteraard begreep dat dat inderdaad de opdracht is van De Post, maar dat De Post er minstens officieel vanuit kon gaan dat de beslissing van de Vlaamse regering voor haar ook van toepassing is.

In feite hebt u mij verteld dat De Post zich weinig of niets zal aantrekken van de beslissing van de Vlaamse regering.

Mijnheer de staatssecretaris, blijft u bij uw antwoord van 15 januari?

Indien ja, dan zal ik u bedanken voor uw antwoord, want het is slechts mijn bedoeling om een motie in te dienen in dat verband.

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De wijziging aan de regelgeving waarnaar u verwijst, is nog altijd niet gepubliceerd, bij mijn weten. Met andere woorden, wij hebben nog geen enkele formele vaststelling ter zake.

Intussen kan ik wel melden dat die potentiële regelgeving waarnaar u verwijst, uiteraard niet kan voorschrijven welke taal een particuliere briefschrijver moet hanteren.

De Post, van haar zijde, is belast met de universele postdienst.

In dat kader doet De Post uiteraard al het mogelijke om de haar toevertrouwde zendingen steeds op het juiste adres te bezorgen, ongeacht taalgebruik, taalfouten en moeilijk leesbare of onvolledige adressen. Omgekeerd, wanneer wordt vastgesteld dat een zending niet kan worden afgeleverd, zal De Post al het mogelijke doen om deze aan de afzender terug te bezorgen.

21.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, zoals u weet, ging het mij erom dat door De Post in verband met de beslissing van de Vlaamse regering, een principiële beslissing zou worden getroffen.

U hebt geantwoord zoals ik had verwacht, namelijk consequent met uw antwoord van de maand januari 2007. Ik zal dus mijn motie indienen. Ik verbaas mij alleen over het feit dat de motie door de heer Van Biesen uit Kraainem wordt gecounterd.

21.04 **Luk Van Biesen** (VLD): Ik kom er graag op terug. Dit maakt niets uit over de grond van de zaak. Ik sta uiteraard 100% achter de Vlaamse regering om de namen van gemeenten alleen met de juiste Nederlandstalige naam te omschrijven, zoals ook alle Waalse gemeenten alleen met de juiste Franstalige naam worden omschreven.

Mijnheer Van den Eynde, u kan hier de staatssecretaris niets verwijten of hem een aanbeveling doen aangezien hij nog niet over de documenten beschikt waardoor hij deze aanbeveling zou kunnen doorzetten bij de bevoegde instanties.

Met andere woorden, uw motie komt te vroeg of is vrijblijvend en dan dient ze alleen voor de galerij. Ze is dus niet echt nuttig voor het Parlement. Het zou veel logischer zijn dat u uw partijleden zou aansporen om in het Vlaams Parlement, waar een heel sterke Vlaams Belangfractie aanwezig is, de ministers aan te porren voor het schrijven van de teksten waarvan zij aankondigen in de pers dat het zou gebeuren.

21.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): De Vlaams Belangfractie in het Vlaams Parlement zal de aandacht van de Vlaamse regering vestigen op het feit dat de partijen die deel uitmaken van de Vlaamse regering niet zeer enthousiast zijn in het federale Parlement om die beslissingen uit te voeren.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde
en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken,
verzoekt de federale regering
al de beslissingen van de Vlaamse regering te eerbiedigen en onverkort toe te passen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:
"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde
et la réponse du secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la
Protection de la consommation,
demande au gouvernement fédéral
de respecter et d'appliquer intégralement toutes les décisions du gouvernement flamand."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Luk Van Biesen.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Luk Van Biesen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

22 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 13999)

22 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 13999)

22.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, op mijn vraag van 15 januari over de sluiting van de postkantoren in Gent hebt u duidelijk geantwoord dat de zes genoemde postkantoren gesloten zullen worden. Voor één postkantoor is er nog geen postpunt. Er zou worden gewacht tot een postpunt gevonden wordt om tot de sluiting over te gaan. Het gaat over het postkantoor van de New Yorkstraat in de wijk Muide.

In Gent wordt verteld dat de kans bestaat dat het postkantoor omwille van sociale redenen niet gesloten zou worden. Dat zou mij verheugen, ook omdat ik er zelf niet ver vandaan woon. Daar gaat het echter niet om, want het is geen persoonlijke zaak. Ik ken de wijk vrij goed. Het zou mij verbazen dat de sociale redenen die aangevoerd worden met zich zouden meebrengen dat in de wijk Muide een postkantoor waarvan de sluiting aangekondigd werd, zou openblijven en dat dit bijvoorbeeld in Ledeberg niet het geval zou zijn. In Ledeberg werd een postpunt gevonden. Als ik mij niet vergis, wordt het postkantoor van Ledeberg, samen met de andere, op 26 februari gesloten.

Klopt het dat de sluiting van het postkantoor in de New Yorkstraat in de wijk Muide om sociale redenen misschien niet zal doorgaan? Zo ja, zijn er andere postkantoren in dit land waarvoor men die beslissing terugschroeft en die men eventueel niet zou sluiten?

22.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de sluiting van het postkantoor Gent-Muide is enkel uitgesteld tot er een geschikte partner is gevonden voor het openen van een Postpunt. Tot hertoe werd er geen enkele sluiting herbekeken. Er werden alleen een aantal sluitingen uitgesteld.

22.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik dank u voor dit antwoord. Zoals ik had verwacht is dit zeer duidelijk.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.48 heures.