

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 OKTOBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 22 OCTOBRE 2007

Après-midi

Le développement des questions commence à 14.47 heures. La réunion est présidée par M. François Bellot. De behandeling van de vragen vangt aan om 14.47 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de veiligheidscamera's in de spoorwegstations" (nr. 17)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de plannen voor de beveiliging van de NMBS-infrastructuur door middel van videocamera's" (nr. 140)

01 **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 caméras de surveillance installées dans les gares ferroviaires" (n° 17)
- 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 projets de sécurisation des installations de la SNCB au moyen de caméras vidéo" (n° 140)

01.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, afgelopen zomer pakte de NMBS uit met het grootste cameraknooppunt van het land en plaatste in totaal 1.500 veiligheidscamera's in vijftig stations.

Tegen 2010 moet het hele systeem operationeel zijn en zal vanuit Brussel-Zuid de situatie in vijftig Belgische stations permanent kunnen worden overschouwd.

Ik wil in dat verband een aantal vragen stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u de resultaten van het systeem bekendmaken? Werden met het nieuwe systeem reeds bepaalde zaken met criminele inslag gedetecteerd, waarvan men kan aannemen dat dat vroeger niet het geval zou zijn geweest?

Wat is het huidige en het toekomstige kostenplaatje van het hele systeem?

Plant men ook cameratoezicht op de treinen zelf? Indien neen, waarom niet?

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

01.02 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, d'après plusieurs sources, la SNCB aurait l'intention de sécuriser ses installations (les salles d'attente des gares, les passages souterrains, les quais) au moyen de caméras de surveillance. Il s'agit d'un projet important tant au niveau de la sécurité des usagers et des installations qu'au niveau du respect de la vie privée qui soulève évidemment quelques

questions. Il me semble donc important que le parlement soit correctement informé sur le sujet.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous informer sur ce projet et plus particulièrement sur les points suivants:

- quel est le programme de placement?
- combien de caméras sont-elles déjà installées à ce jour?
- quelles sont les gares concernées?
- quels sont les lieux où les caméras seront installées prioritairement?
- quel sera le délai de conservation des images?
- la Commission de la protection de la vie privée a-t-elle été consultée? Si non, pourquoi? Si oui, quel a été son avis?

01.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, je répondrai dans les deux langues.

Le programme d'installation des caméras de surveillance se déroule en trois phases. La première a débuté en 2006 et est toujours en cours. La deuxième aura lieu en 2008 et la troisième de 2009 à 2010.

Au départ, 309 caméras ont été placées. Entre novembre 2006 et fin juillet 2007, 400 nouvelles caméras ont été installées.

La répartition est la suivante:

- Antwerpen-Centraal: 124
- Brussel-Centraal: 2
- Bruxelles-Congrès: 10
- Bruxelles-Nord: 71
- Charleroi-Sud: 14
- Derdermonde: 18
- Gent-Sint-Pieters: 50
- Liège-Guillemins: 8
- Liège-Palais: 15
- Mechelen: 42
- Verviers-Centrale: 24
- Vilvoorde: 22.

Tussen 1 juni en 1 oktober 2007 – het zijn cijfers van de Nationale Controlekamer – werden twee aanvragen vanwege politiediensten in het kader van preventieve acties genoteerd en 99 aanvragen vanwege politiediensten in het kader van feiten die tot het opmaken van een gerechtelijk dossier aanleiding geven. Daarvan kon twee derde, dus 66%, positief worden beantwoord met bruikbare beelden.

Algemeen kan worden aangenomen dat het aantal criminele feiten in stations door de synergie tussen camerabewaking en verhoging van het aantal patrouilles sterk is gedaald. Uit het pilootproject in het station van Ottignies bleek dat het aantal gevallen van beschadigingen en vandalisme met 22% daalde.

En ce qui concerne les investissements en caméras, en serveurs et en software, les coûts externes s'élèvent à 11,6 millions d'euros et les coûts internes à 1,3 million d'euros.

Wat de onderhoudskosten betreft voor vier jaar bedragen de externe kosten om en bij 1,3 miljoen euro en de interne kosten 400.000 euro. De cijfers omvatten niet de kosten voor het lokaal waar de nationale control room is ondergebracht, de kosten voor het veiligheidspersoneel en het energieverbruik.

Op dit ogenblik is cameratoezicht op de treinen zelf niet prioritair, al wordt er uitgekeken naar de resultaten van pilootprojecten uitgevoerd door de Nederlandse Spoorwegen op het traject Brussel-Amsterdam. Het is goed om af en toe pilootprojecten op te zetten om daaruit bijkomende informatie te kunnen putten.

En ce qui concerne les questions plus spécifiques de M. Bellot, je tiens à sa disposition une liste de 51 gares. Je ne les passerai donc pas en revue, sous peine d'avoir une réunion aussi longue que la formation de notre nouveau gouvernement.

Les caméras seront installées prioritairement aux endroits suivants: entrée de la gare, guichets, hall de la

gare, couloirs sous voies, accès vers les quais, parkings voitures et abris vélos.

Les images seront, en principe, conservées pendant sept jours avec un maximum de trente jours.

La déclaration de la Commission de la protection de la vie privée a été faite le 24 mars 2005. Celle-ci n'a pas émis de remarques. En conséquence, vous êtes, messieurs, assurés de ce contrôle.

01.04 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik zal de cijfers analyseren.

Hoewel ik straks nog een vraag heb over de koperdiefstallen, wil ik in dit kader toch vragen of u er kennis van hebt of men in het kader van die diefstallen al nuttig gebruik heeft kunnen maken van de camera's om degenen die zich daaraan schuldig hebben gemaakt, eventueel te kunnen opsporen.

01.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: U weet dat de koperdiefstallen een relatief nieuw gegeven zijn. Ik kom daarop straks ook nog terug, in extenso. Op dit ogenblik voorzien de camera's uiteraard in eerste instantie in de veiligheid van de reizigers. De camera's worden op dit ogenblik niet ingezet voor het surveilleren van opslagplaatsen, tenzij een beperkt aantal. Ik zal u een meer gedetailleerd antwoord kunnen bieden op het ogenblik dat ik over meer gegevens beschik. Dat kan misschien het voorwerp vormen van een nieuwe vraag van uwentwege.

01.06 Guido De Padt (Open Vld): Het zou kunnen dat die camera's toevallig mensen die met de draad op hun rug – ik weet natuurlijk niet hoe het in zijn werk gaat – naar buiten lopen, hebben gefilmd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "gratis parkings voor treinabonnees" (nr. 24)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de tariefaanpassingen voor het parkeren aan stations" (nr. 162)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe tarieven van de NMBS voor februari 2008" (nr. 155)

02 Questions jointes de

- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "des parkings gratuits pour les abonnés des chemins de fer" (n° 24)

- 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 adaptations tarifaires pour les parkings des gares" (n° 162)

- M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux tarifs de la SNCB à partir de février 2008" (n° 155)

02.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de grote vakantie ontstond er heel wat verwarring over wat er nu gaat gebeuren met de parkeerterreinen aan onze treinstations. Zoals u al weet, heeft uw voorganger er een punt van gemaakt die gratis te maken. U weet ook dat wij als Open Vld niet al te zeer geloven in het gratis-verhaal. Dat is dan wel ontstaan in Limburg, maar ik moet zeggen dat uw voorganger er toch niet in geslaagd is iedereen van het nut ervan te overtuigen.

Een aantal krantenartikels zei dat in de grote stations de parkeerterreinen opnieuw betalend zouden worden omdat er een probleem is met de capaciteit. Een ander krant signaleert dan weer dat bijvoorbeeld in Leopoldsburg de burgemeester zich sterk heeft gemaakt: bij ons zal het parkeerterrein gratis blijven. Verwarring alom dus.

Vandaar dat ik u de volgende vragen wil stellen.

Ten eerste, kunt u ons enige toelichting geven over wat er nu juist zal gebeuren met de parkeerterreinen aan de stations? Welke zullen betalend zijn en welke niet? Ik moet wel zeggen dat wij er voorstander van zijn dat het bedrag dat moet worden betaald natuurlijk niet al te hoog is, want dan schrikt men de treinreizigers weer af en zal het niet meer lonen met de trein te reizen.

Ten tweede, iets wat toch ook heel belangrijk is, wat zal er worden gedaan om de capaciteitsproblemen aan te pakken? Ik meen dat het natuurlijk heel leuk is dat men een gratis parkeerterrein aanbiedt, maar als dat altijd vol staat en men zijn wagen er niet kan parkeren, is men daar eigenlijk niet veel mee.

Ten derde, een punt dat daarmee verband houdt en dat ik niet in mijn schriftelijke vraag had vermeld, is dat heel wat treinreizigers bekommerd zijn om de staat van de parkeerterreinen. Wanneer men een parkeerplaats heeft die altijd vol modder ligt of die slecht verlicht is, is men daar ook niet veel mee. Kortom: wat is de stand van zaken inzake de staat van de parkeerterreinen aan de stations?

Ten vierde, waar denkt u aan wanneer men spreekt over een kleine bijdrage? Hoeveel geld zou het maandelijks kosten aan de treinreiziger die met een abonnement reist? Vanwaar overigens de tegenstrijdigheid in de berichten? Bijvoorbeeld over het terrein aan het station Leopoldsborg: wordt het gratis of betalend? Niet betalend, wordt nu gezegd. Ik meen dat daar toch iets aan de oorsprong moet liggen. Alleen kan ik niet achterhalen wat.

Ten slotte, zijn er andere problemen dan die capaciteitsproblemen om opnieuw over te schakelen van gratis naar betalend?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag sluit in die zin bij de vorige aan dat zij ook over betalende parkeerterreinen gaat. Ik heb ook de vraag hoe het staat met de evaluatie van het proefproject dat liep op een aantal parkeerterreinen.

Mijn vraag is specifiek ingegeven door het bericht van een tweetal weken geleden waarin werd aangekondigd dat vanaf 1 februari volgend jaar samen met enkele andere tariefaanpassingen de prijs voor het parkeren aan de stations toch aanzienlijk de hoogte zal ingaan: met 7,66%, als ik de krantenberichten mag geloven.

Dat lijkt toch echt wel in tegenstrijd te zijn met de beleidsoptie die hier eerder werd genomen door uw voorganger. Om zo veel mogelijk treinreizigers op de trein te krijgen, werd toen immers vooropgesteld dat het parkeren voor treinreizigers gratis zou moeten worden. Er werd toen een proefproject gestart waarvan we nu graag de evaluatie zouden kennen.

Wij zijn er ook nooit grote voorstanders van geweest om alles zomaar gratis te maken. Toch moeten we ervoor oppassen dat we het parkeren niet zodanig duur maken dat de automobilist doorrijdt naar zijn bestemming in plaats van naar het station om de trein te nemen.

Ik ga ervan uit dat niet alle stations en niet alle stationparkings over dezelfde kam kunnen worden geschoren. Er zijn wellicht grote stations met privéparkings waar de NMBS op zich al weinig vat op heeft. Ook zijn er landelijke stations waar het parkeren altijd gratis is geweest en waar er waarschijnlijk ook weinig reden toe is om parkeren er nu betalend te maken.

Het zou wel zinvol zijn om de motivering van de NMBS te kennen om de tarieven nu zo drastisch op te trekken, terwijl het proefproject nog loopt.

02.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil niet de inleiding overnemen van mijn twee collega's. Zij hebben reeds grotendeels de problematiek geschetst. Het is zo dat de NMBS-overeenkomst stelt dat de prijzen kunnen worden aangepast aan de hand van een aantal criteria, zoals stiptheid. Vaak is het buiten de wil van de maatschappij dat daaraan niet altijd kan worden voldaan.

In verband met de parkings heb ik volgende concrete vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, kunt u verklaren waarom de parkings in concessie van de NMBS

7,66% duurder zullen worden? Staat dit enigszins in relatie tot de inflatie of tot die geleverde stiptheid?

Ten tweede, kunt u mij meedelen hoeveel parkings betalend zijn en onder deze maatregel vallen? Hebt u ook zicht op de bezettingscijfers? Met andere woorden, hebt u enig idee wat voor budgettaire impact deze maatregel zal hebben, ongeacht de prijselasticiteit van de maatregel?

Ten derde, komt deze prijsverhoging niet op een ongelukkig moment aangezien de verschillende vervoersmaatschappijen streven naar een eenticketsysteem?

02.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het is goed om eerst de situatie te schetsen. Ik ga daarvoor terug tot de herstructurering van de NMBS. Aanvankelijk was afgesproken dat de driedeling van de NMBS zo zou geschieden – met de holding, de vervoersoperator en Infrabel – dat al hetgeen met parkingbeleid te maken heeft zou ressorteren onder de NMBS-holding.

Het is pas wanneer de beheersovereenkomsten werden opgesteld dat men heeft afgesproken dat de parkings bij kleinere stations – dat zijn er niet erg veel, het zijn er een tiental – zouden ressorteren onder de NMBS-vervoersmaatschappij.

De prijzen van de betalende parkings van de NMBS-operator, met name de verantwoordelijke voor het treinverkeer zelf, onder leiding van Mark Descheemaeker, zullen inderdaad met 7,66% stijgen.

Dit percentage moet worden genuanceerd. In vele gevallen gaat het immers slechts om een stijging met één tot maximum enkele euro's op jaarbasis. Daarom is het inderdaad zo'n vreemd getal, 7,66%. Dat heeft met afronding te maken.

Bovendien is de NMBS slechts gebonden aan de inflatie voor producten vermeld in artikel 33 van het beheerscontract, zijnde de biljetten aan volle prijs, de Go Pass en de Rail Pass en de treinkaarten. De korf van producten die op basis van inflatie en stiptheid elk jaar in prijs mogen verhogen is beperkt tot die biljetten.

Met andere woorden, de prijs van de parking zit daar niet in. Extraproducten zoals de parkingprijs vallen buiten dat artikel en kunnen dus vrij worden verhoogd. Wij stellen dus vast dat de NMBS-vervoersmaatschappij die met 7,66 verhoogt. De parkings die onder de voogdij van de holding staan, gaan niet in prijs toenemen: die prijs blijft dus gelijk op dit ogenblik.

Mevrouw Vautmans, het is inderdaad correct dat de voormalige minister van Overheidsbedrijven een proefproject heeft gelanceerd. De ambitie 25% meer reizigers te hebben in de periode 2000-2006 was uiteraard een grote ambitie. Die ambitie waarmaken en dat resultaat bereiken is pas mogelijk wanneer je bijzonder veel maatregelen neemt. Een van die maatregelen was uitzoeken wat men kon doen rond het parkingbeleid. Dit proefproject werd ondertussen geëvalueerd: we hebben dat hier in deze commissie reeds besproken. Op dat ogenblik hebben we onder meer gezegd dat voor wat de grote stations betreft, het tariefbeleid van de parking sterker zou aansluiten bij lokale omstandigheden. We hebben toen onder andere over Aalst en Leopoldsborg gesproken. Dat proefproject werd toen al geëvalueerd. De NMBS-holding heeft daar bijzonder veel nieuwe informatie uitgehaald en dat resulteert op dit ogenblik in bijkomende investeringen door de NMBS-holding, zonder dat de prijs van de parking verhoogt.

De investeringen zijn de volgende. Bij de 37 grootste stations beheerd door de holding, is een aantal parkeergelegenheden vol. Dat is zo in Aalst, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Charleroi, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Liège-Guillemins, Mechelen, Namur, Nivelles, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvoorde en Zottegem. Daar zijn de parkinggelegenheden vol. Om aan deze situatie te verhelpen hanteert de NMBS een aantal middelen. Ten eerste investeert men in bijkomende capaciteit, zodat meer reizigers de wagen kunnen gebruiken om naar het station te komen. Ten tweede is er ook effectief sprake van herinrichting van bestaande gelegenheden. In sommige omstandigheden kan een aangepaste tarificatie soelaas bieden.

Het nieuwe parkeerbeleid, onder meer in Aalst, Arlon, Braine-l'Alleud, Gent-Dampoort en Oostende, is in voorbereiding en zal in werking treden vanaf de tweede helft van 2008. Deze nieuwe parkeerpolitiek wordt gebaseerd op vier fundamentele doelstellingen. Ten eerste, een gegarandeerd beschikbaar aantal plaatsen voor treinreizigers. Ten tweede, een gedifferentieerde tarifiering naargelang het type station, de gebruiker en de lokale markt. Ten derde, de opbrengsten dienen de operationele kosten te dekken. Ten vierde, er mag

geen ontmoediging uitgaan van het tariefbeleid van het openbaar vervoer. Ik denk dat we in detail zijn ingegaan op de situatie in Aalst. Er moet daar nog overleg worden gepleegd met de stad om tot een finale oplossing te komen.

De tariefaanpassing waarover u spreekt, slaat dus enkel op de parkings die worden beheerd door de NMBS-operator. Die heeft mij verzekerd dat bij het ontwikkelen van de tariefaanpassing talrijke parameters en factoren in rekening zijn gebracht. De financiële impact, zowel met prijsinelasticiteit als met prijselasticiteit, dient als een van de belangrijkste beslissingsfactoren te worden beschouwd. Verder betreft het enkel het globale niveau van de verhoging. De NMBS zal bij de uitwerking dus rekening moeten houden met artikel 42 dat onder meer een prioritaire toegang tot parkings vooropstelt voor reizigers met een treinkaart tegen de laagst mogelijke kostprijs, zo mogelijk kosteloos. Dit staat in de beheersovereenkomst. Artikel 42 spreekt ook van aantrekkelijke tarieven voor de gelegenheidsreiziger en marktprijzen voor de niet-reizigers.

Voor de onduidelijkheid rond het station van Leopoldsborg. De parking van het station werd meegenomen in het oorspronkelijke project "Gratis Parkeren". Een deel van de beschikbare parking werd voorbehouden voor de reizigers. De specifieke situatie in Leopoldsborg, waarbij er in de buurt van het station voldoende parking aanwezig was, maakte dat het project geen toegevoegde waarde had. Na evaluatie van het proefproject werd het gratis parkeren voor treinreizigers in overleg met de lokale overheid vervangen door de notie gratis parkeren. Met andere woorden, de parking in Leopoldsborg blijft uiteraard gratis. Dat is nogal vanzelfsprekend.

Ik hoop op die manier de huidige situatie een beetje te hebben geschetst.

02.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil de staatssecretaris danken voor die verduidelijking.

U hebt heel wat stations opgesomd, waaronder ook dat van Hasselt, waar er wel degelijk capaciteitsproblemen zijn. Dat zal een van de grootste uitdagingen zijn: als men meer reizigers wil transporteren, moet men ook plaats rond het station hebben waar mensen hun wagen kwijt kunnen. Er zijn nu eenmaal niet veel mensen die te voet of met de fiets naar het station kunnen gaan. Dat wordt een van de grote uitdagingen, naast het op tijd komen van de trein en het aantrekkelijk maken van het treinverkeer.

Ik ben ooit begonnen een toer te maken langs de parkings van de stations, maar ik heb het nooit afgemaakt. Ik heb u of uw voorganger tijdens de vorige legislatuur ook ondervraagd over de kwaliteit van de parkings. Er zijn heel wat parkings waar men, zeker in de winter, rubberen laarzen moet aandoen om droog aan te komen in het station. Ik zou ervoor willen pleiten dat men daarvan een evaluatie maakt en dat men die ook hier, in de Kamercommissie, ter sprake brengt.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, we moeten vooral onthouden dat er verschillende parkings zijn bij de NMBS. Als er een tariefstijging wordt gecommuniceerd, slaat dat eigenlijk maar op een beperkt aantal parkings. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we ons niet van de indruk kunnen ontdoen dat men, wellicht voor een stuk door de slechte stiptheidscijfers, naar andere manieren is gaan zoeken om tarieven te kunnen verhogen, zij het dan op een terrein dat niet tot de korf behoort, de parkings in dit geval.

Als ik het goed begrepen heb, sprak u over de parkings van de vervoersmaatschappij, van de Holding. De parkings langs de stations van lijn 12, in onze regio, behoren tot Infrabel. Daar zitten er dus ook nog een deel. Ik denk dat we in de toekomst eens goed naar de structuur van de NMBS moeten kijken om te zien of dat allemaal wel logisch is.

02.07 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik meen daaruit wel te onthouden dat de opbrengst van die maatregelen eigenlijk vrij laag lijkt. Daarom begrijp ik ook niet goed dat de verhoging met 7,66 procent – zo'n vreemd cijfer – zo essentieel is.

Ten tweede, dit behoort niet tot de korf van de prijzen die kunnen stijgen wegens stiptheid en inflatie. Als men het breder bekijkt, met het oog op het woon-werkverkeer, meen ik dat ook parkings daarbij zouden moeten worden betrokken. Dat moet misschien ook in de beheersovereenkomst worden ingeschreven.

02.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, uiteraard zou het volgens

mij ook gemakkelijker zijn indien alle parkings onder dezelfde noemer zouden vallen. Gezien het grote aantal, zou het in ieder geval logisch lijken dat alle parkings onder de NMBS-Holding zouden ressorteren.

Ten tweede, er is effectief nu al sprake van de herinrichting van bestaande parkeergelegenheden, zodat de laarzen thuis kunnen blijven, tenzij u die om modieuze of andere redenen zou verkiezen. Daarover wil ik mij uiteraard niet uitspreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 34)

03 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 34)

03.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de noodzaak van de komst van de Liefkenshoekspoortunnel is algemeen aanvaard. In het belang van een goede mobiliteit had men de bouw van de Liefkenshoektunnel destijds al moeten combineren met de aanleg van een spoortunnel. De spoorverbinding is uitermate belangrijk voor het goederentransport van en naar de Waaslandhaven. Mee door deze verbinding dient het aandeel van het spoorvervoer in de haven van Antwerpen fors te stijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, twee jaar geleden heeft Johan Vande Lanotte in zijn hoedanigheid van minister gesteld dat er in 2007, dit jaar dus, zou worden gestart met de noodzakelijke werken. Dat tijdschema blijkt ondertussen niet meer haalbaar te zijn. Op 8 juni van dit jaar heeft de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoekspoortunnel voorlopig vastgesteld. Tijdens het openbaar onderzoek was er terecht veel kritiek op de voorgestelde locaties voor natuurcompensatie die dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bevatte. Dat is echter geen federale materie.

Recent heeft de NMBS bekendgemaakt dat men voor de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel nog steeds op zoek is naar een privépartner. De totale investering voor de tunnel zou 685 miljoen euro bedragen. Infrabel neemt 50 miljoen euro voor zijn rekening en in 635 miljoen euro dient voorzien te worden via publiek-private samenwerking. De aanbesteding voor de bouw van de tunnel werd gestart in april 2006. In eerste instantie had men voor de zomer van dit jaar de overeenkomst met de privépartner willen ondertekenen om de werken nog dit jaar aan te vangen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe ver staat men met het aantrekken van een privépartner? Enkele weken geleden werd daarover immers het bericht verspreid dat die momenteel nog altijd niet is gevonden. In hoeverre kan verder uitstellen van resultaat de vooropgestelde datum om de werken aan te vangen beïnvloeden? Hoeveel bedrijven hebben zich na de aanbesteding kandidaat gesteld? Hoeveel offertes werden er ingediend? Welk probleem stelt zich om een geschikte privépartner aan te trekken? Wanneer verwacht men dat de werken zullen worden aangevat? Wanneer verwacht men dat de nieuwe infrastructuur, die toch dringend nodig is, in gebruik zal kunnen worden genomen?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-Groep heeft mij laten weten dat de eerste fase van het zoeken naar een private partner werd afgerond.

Ze bestond uit een aankondiging en de verspreiding van een selectieleidraad in april 2006. Een eerste offerte werd ontvangen eind maart 2007. Vijf groepen hebben zich kandidaat gesteld in de eerste fase, hiervan werden drie kandidaturen weerhouden voor de onderhandelingsfase.

Het opzetten van een PPS voor een zeer lange looptijd is een heel complexe materie die heel zorgvuldig moet worden voorbereid en onderhandeld. Hiervoor wordt de nodige tijd uitgetrokken, onder meer voor de juiste toewijzing en evaluatie van alle risico's over de volledige looptijd van het project.

Vanaf midden oktober 2007 wordt gestart met de tweede fase waarbij elke kandidaat wordt uitgenodigd voor onderhandelingen. Dat gebeurt dus nu. Dit zal leiden tot een definitieve offerte en een gunning met

ondertekening van de overeenkomst.

De toekenning van het contract is afhankelijk van het tijdstip van het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning. Dit bepaalt uiteindelijk het werkelijke tijdstip van de aanvang van de werken. Op dit ogenblik wordt dit gepland op 1 september 2008 en voor een ingebruikname van de infrastructuur eind 2012. De stedenbouwkundige vergunningen moeten dan echter wel op tijd worden afgeleverd.

03.03 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb enkele opmerkingen.

Tijdens de vorige legislatuur werden hierover verschillende vragen gesteld in dit Parlement. Toen zei men uitdrukkelijk dat men hoopte dat de werken in 2011 volledig zouden zijn afgerond.

Momenteel heeft men het reeds over eind 2012, misschien wel begin 2013. Dat is ondertussen al twee jaar verder.

Ook had de NMBS in 2006 gezegd dat zij verwachtte reeds dit voorjaar met heel de procedure klaar te zijn, maar intussen zit men nog altijd in de onderhandelingsfase. Gezien de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen kunnen wij het alleen maar betreuren dat het zo lang duurt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voorziene dienstregeling bij de NMBS" (nr. 73)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verbinding Turnhout-Manage, de Kempen-Brussel" (nr. 154)

04 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 73)
- M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison Turnhout-Manage, la Campine-Bruxelles" (n° 154)

04.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, op 10 december 2007 komt er een aanpassing van de dienstregeling. Gewoonlijk worden in de commissie vragen gesteld op het ogenblik dat de dienstregeling al van toepassing is. Nu is de dienstregeling nog niet van toepassing en is ze evenmin bekend. Er circuleren evenwel al her en der berichten over de nieuwe dienstregeling, die op bepaalde plaatsen geen echte verbetering zou inhouden.

Ongetwijfeld zal ze in globo wel een vooruitgang zijn. Dat zou tenminste de bedoeling moeten zijn van een aanpassing van de dienstregeling. Niettemin is het ook aan ons om de zaken aan te kaarten die een verslechtering zouden kunnen zijn.

Ik verneem bijvoorbeeld dat niet alleen voor de lijn Turnhout-Brussel, maar ook voor de lijn Oostende-Beveren-Zwijndrecht-Melsele-Nieuwkerken de dienstregeling minder gunstig zou uitvallen.

Vooraf en in het bijzonder wat de lijn Turnhout-Brussel betreft, lijkt de nieuwe dienstregeling een serieuze achteruitgang, en dat voor een lijn die het in het verleden – u, mijnheer de minister, en uw voorganger weten dat heel goed – al zwaar te verduren kreeg met vertragingen, vandalisme, slechte aansluitingen, overvolle treinen en materiaal dat niet in orde is.

Hoewel er de voorbije jaren en maanden een aantal serieuze inspanningen werd geleverd om de wantoestand te verhelpen, moeten we nu vernemen dat wij vanaf 10 december 2007 een stap zouden terugzetten. Terwijl tot nu toe een trein telkens om 32 minuten over het uur vanuit Turnhout vertrekt, zou dat in de toekomst om 5 minuten over het uur zijn. Vooral 's morgens zal de nieuwe dienstregeling voor problemen zorgen.

Op dit ogenblik rijden de belangrijkste piekurtreinen om 6.32 uur en 7.32 uur. De huidige dienstregeling

heeft als voordeel dat de eerste trein naar Brussel ideaal is voor wie om 8 uur zijn werkdag wenst aan te vatten. De tweede trein brengt mensen naar Brussel die uiterlijk om 9 uur het werk aanvangen. De vooropgestelde verschuiving met een half uur zal ervoor zorgen dat er in de praktijk slechts voor één piekurtrein kan worden gekozen, met als gevolg een zware overbezetting.

De terugreis belooft blijkbaar eenzelfde scenario.

Mijnheer de staatssecretaris, klopt het dat de dienstregeling in december 2007 grondig wordt aangepast? Waarom wordt ze aangepast?

Klopt het dat de dienstregeling voor de lijn Turnhout-Brussel opnieuw naar het uur wordt verschoven?

Is de NMBS alsnog bereid met de opmerkingen van de pendelaars op voornoemde lijn rekening te houden? U weet ongetwijfeld ook dat zij met dat doel speciaal een webstek voor de toenmalige lijn Turnhout-Manage hebben geopend. Ondertussen werd de lijn al beperkt tot Brussel, wat ongetwijfeld een verbetering inhoudt.

Ten slotte, welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat een eventuele aanpassing van de dienstregeling geen nadelige gevolgen heeft voor de reizigers in het algemeen en voor de pendelaars in het bijzonder?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

04.02 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag ingediend over de lijn Turnhout-Manage, al dan niet beperkt tot Brussel, die de jongste tijd niet is gespaard gebleven van euvels en andere problemen. Voor de Kempen is het heel belangrijk dat die lijn zo optimaal mogelijk kan worden aangeboden.

De verschuiving van de uren, die reeds is aangehaald, zal waarschijnlijk problemen meebrengen voor mensen die ofwel veel te vroeg in Brussel zullen zijn en nog niet op hun werk binnen geraken ofwel twintig minuten te laat zullen zijn. Het gevolg is dat al die pendelaars op één trein komen te zitten.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u mij de officiële wijzigingen van de dienstregeling voor de treinen van en naar de Kempen bezorgen? Kan dan niet, wanneer zal de NMBS daarover dan officieel communiceren?

Ten tweede, heeft de NMBS in overlegmomenten voorzien met de actiegroep www.turnhoutmanage.be? Zijn er afspraken gemaakt met De Lijn en andere gewestelijke vervoersmaatschappijen om de dienstregelingen op mekaar af te stemmen?

Ten derde, in een vervoerssysteem zoals de spoorwegen zijn aansluitingen zeer belangrijk. Daarom vraag ik ook een overzicht op de aansluitingen voor bijvoorbeeld de reizigers vanuit Heist-op-den-Berg die overstappen in Lier.

Ten slotte, hebt u zicht op de richtlijnen die de NMBS gebruikt als commerciële snelheid tussen de verschillende stations van een bepaalde grootte?

04.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, de dienstregeling wordt inderdaad in december herschikt, zoals dat elk jaar gebeurt. Ook de dienstregeling van de treinen in Turnhout wordt herschikt. Het kruisingsstation van Tielen zal dan klaar zijn, waardoor de reeds lang beloofde IR-verbinding Turnhout-Antwerpen kan worden ingelegd. Daarnaast wordt de verbinding Antwerpen-Herentals verlengd tot Mol, zodat Olen, Geel en Mol ook een frequentieverdubbeling krijgen. Via een overstap in Herentals, op de nieuwe IR Turnhout-Antwerpen, krijgt men daar een tweede snelle verbinding met Antwerpen, wat tevens nodig was om de IRE Neerpelt-Hasselt naar Antwerpen meer ruimte te geven en hogere bezettingsgraden te realiseren.

Waarom krijgt de verbinding Turnhout-Brussel een andere dienstregeling? Het stond al geruime tijd vast dat er een rechtstreekse verbinding naar Antwerpen zou komen vanuit Turnhout en Tielen, maar om ook de reizigers ten oosten van Herentals een meerwaarde te kunnen bieden, moest het rijpad van de verbinding Turnhout-Brussel worden aangepast. Dit was trouwens ook nodig om andere redenen. Het baanvak

Herentals-Turnhout blijft, ondanks het kruisingsspoor in Tielen, een enkelsporig baanvak. Om die reden kan het rijpad niet zomaar met enkele minuten worden verschoven. Er moet immers worden gekruist met de nieuwe verbinding Turnhout-Antwerpen. Dit is enkel mogelijk in Herentals, Tielen of Turnhout. Dat is trouwens eveneens de reden waarom geen exacte halfuurspreiding mogelijk is. Er moest dus worden gekozen voor een 20/40-spreiding, die overal op de lijn 15 gevolgen heeft.

Als zowel de IRE als de treinen op de verbinding Brussel-Turnhout op hetzelfde uur als vandaag zouden blijven rijden, dan zouden die twee verbindingen naar Antwerpen bovendien vlak achter elkaar rijden, wat de spreiding niet ten goede komt. Als alternatief hiervoor werden mogelijkheden onderzocht om de IRE Neerpelt/Hasselt-Antwerpen aan te passen, maar dan zouden de in december 2006 gecreëerde aansluitingen naar Hasselt, met de P-treinen Hasselt-Brussel die via de bocht van Leuven rijden, worden verbroken, alsook de aansluiting met de ICE naar Tongeren. Een technisch en economisch aanvaardbaar alternatief uitwerken voor deze verbroken verbindingen is dus niet mogelijk. Daarom werd beslist de dienstregeling van de verbinding Turnhout-Brussel aan te passen.

Ik zie een aantal heren lachen, mijnheer de voorzitter, maar persoonlijk vind ik – zonder mij te willen inlaten met de werkzaamheden van deze commissie – dat dergelijke vragen moeilijk liggen om in een commissie van de Kamer behandeld te worden. Men moet er eens over nadenken, maar naar Nederlands voorbeeld zouden die vragen ook aan de NMBS zelf kunnen worden gericht.

De tweede vraag van beide sprekers gaat over de spreiding. De nieuwe verbinding Turnhout-Antwerpen neemt het huidige rijpad van Turnhout-Brussel over om een goede spreiding te bekomen tussen Herentals en Lier met de IRE Neerpelt-Hasselt-Antwerpen en om een aansluiting in Herentals tot stand te brengen tussen de verbinding Turnhout-Brussel en de IRE. De NMBS heeft met de aanpassingen aan de dienstregeling voor december 2007 getracht een oplossing te bieden voor diverse klachten en suggesties van reizigers, die de NMBS in de loop van de jaren bereikten, zowel vanuit Turnhout als van de reizigers ten oosten van Herentals. De NMBS heeft trouwens, mijnheer Geerts, op 26 september in een overlegmoment voorzien met de actiegroep Turnhout-Manage, zoals gesteld.

Momenteel is alle aandacht gevestigd op het opschuiven van de cadans van de verbinding Turnhout-Brussel, wat inderdaad een aanpassing van het verplaatsingsgedrag vraagt van de huidige reizigers van deze verbinding. Het houdt ook nieuwe reismogelijkheden in voor een aantal reizigers, meer specifiek voor de reizigers van lijn 15. Stations als Geel en Mol zijn minstens even belangrijk als Turnhout en Tielen als het gaat over het aantal reizigers per weekdag. In Geel is het aantal reizigers per weekdag 2.025 en in Mol 1.785, terwijl het in Turnhout 1.397 en in Tielen 458 is.

De lijn Turnhout-Brussel zal voortaan aankomen op 12 minuten na het uur, wat voor sommige bestaande reizigers van deze verbinding een verbetering zal zijn en voor anderen een verslechtering. De NMBS beseft wel dat zowel 's morgens als 's avonds een trein zeer druk bezet zal zijn. Er werd dan ook in een gepaste samenstelling van M6-voertuigen voorzien.

Wat betreft de vraag in verband met de aansluiting te Heist-op-den-Berg, het volgende. De dienstregelingen van de treinen vanuit Heist-op-den-Berg, samen met de aansluitingen in de stations Lier en Aarschot, worden samen met de hele dienstregeling gecommuniceerd op persconferenties die de NMBS in de maand november plant.

Er komt dus een grote persconferentie en er komen ook andere communicatie-initiatieven, ook in de stations, in de loop van de maand november.

Ten slotte, mijnheer Geerts, wat uw vraag betreft in verband met de richtlijnen voor de te realiseren commerciële snelheid. De NMBS gaat ervan uit dat deze snelheid zo hoog mogelijk moet liggen en moet worden berekend rekening houdend met de aard van de verbinding, de refertesnelheid en het profiel van de spoorlijn, volgens de soort en de samenstelling van het gebruikte materiaal en volgens de snelheidsbeperkingen ten gevolge van langdurige werken. Dat is de definitie op basis waarvan de NMBS haar commerciële snelheid beoogt te behalen.

04.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, maar ik ga absoluut niet akkoord met uw opmerking dat wij die vragen rechtstreeks aan de NMBS zouden moeten stellen. Wij zijn politici die gekozen zijn door de burger, die van de burger vragen krijgen om aan de minister te stellen en ik vind het niet meer dan normaal dat u als minister bij de NMBS druk uitoefent of in overleg met

hen probeert om gepaste oplossingen te vinden. Hetgeen u zegt voor deze vraag geldt immers ook voor alle andere vragen en dan is het voor u natuurlijk bijzonder gemakkelijk. Wij verwachten van u dat u onze vragen en opmerkingen ernstig neemt en dat u ze met de NMBS bespreekt.

Ik zal uw antwoord grondig nagaan maar ik heb uit uw antwoord begrepen dat er eigenlijk geen wijziging komt van de voorgestelde dienstregeling. Daar komt het in globa op neer. Ik vind dat jammer en ik hoop dat er nog een overleg komt en dat de NMBS rekening zal houden met de verzuchtingen van de reizigers en de pendelaars in het bijzonder.

U sprak over een overleg in september. Dit is ondertussen al achter de rug. U had het daarstraks over 26 september, als ik mij niet vergis.

04.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Gelieve mij te verontschuldigen. Het moest 26 oktober zijn.

04.06 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Des te beter zou ik zeggen, mijnheer de staatssecretaris, want dan kan van die gelegenheid nog gebruik worden gemaakt om te luisteren naar de verzuchtingen van die mensen zodat de treinregeling op die heel belangrijke lijn vanuit de Kempen toch nog kan worden verbeterd.

04.07 **David Geerts** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris ik dank u voor uw uitvoerig antwoord en ik meen dat wij de resultaten van het overleg op 26 oktober moeten afwachten.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de liberalisering van de Europese postmarkt" (nr. 89)
- de heer **Roel Deseyn** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het standpunt van de Belgische vertegenwoordigers bij de Europese instellingen betreffende de liberalisering van De Post" (nr. 172)

05 Questions jointes de

- M. **Guido De Padt** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la libéralisation du marché postal en Europe" (n° 89)
- M. **Roel Deseyn** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la position des représentants belges auprès des institutions européennes en ce qui concerne la libéralisation de La Poste" (n° 172)

05.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is natuurlijk al voor een groot stuk achterhaald door het feit dat we nu meer en beter op de hoogte zijn van de ontwikkelingen in dit dossier dan op het ogenblik waarop ik mijn vraag, die nu enigszins gedateerd is, heb gesteld. We weten nu dat De Post tegen 2009 dient geliberaliseerd te zijn. Volgens de gegevens waarover wij beschikken, tenminste via de pers, zal er een compensatiefonds worden opgericht dat wordt gestijfd door de spelers op de markt.

Mijnheer de staatssecretaris, de specifieke vragen die ik heb gesteld wil ik intrekken omdat ze natuurlijk gedateerd zijn. Misschien kunt u hier echter even het feitelijk relaas van wat er op Europees niveau is gebeurd weergeven. We hebben daar immers niet echt volkomen duidelijk zicht op. In functie van dat antwoord, mijnheer de staatssecretaris, en de vragen die de heer Deseyn nog zal stellen kunnen we hierop dan eventueel in onze repliek nog inpikken.

05.02 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, het is natuurlijk altijd interessant dat we voor een Europese ministerraad een gedachtewisseling kunnen hebben, heel precies over het thema dat dan aan de agenda staat. Eigenlijk zaten we voor deze kwestie vrij goed, voor de Europese Raad van 1 en 2 oktober, omdat dit Parlement door zijn initiatieven in het voorjaar een mandaat had gegeven, met een zekere onderhandelingsmarge. Wij hopen als Parlement natuurlijk dat wij de initiatieven voldoende gehonoreerd zien door de onderhandelingspositie van de regering.

Wij hadden de regering er in onze resolutie toe opgeroepen om een aantal zaken op Europees en internationaal vlak bijzonder te bewaken inzake de liberalisering van de postale diensten. Deze vraag moet

dan ook worden beschouwd als een debriefing en een check of de punten die wij als belangrijke bezorgdheden hebben geuit effectief in het debat zijn ingebracht. Laat mij toe te zeggen dat daar nogal wat twijfel over bestaat, enerzijds misschien door een gebrek aan informatie maar anderzijds ook versterkt door het feit dat België zich als lidstaat heeft onthouden bij de stemming, door een gebrek aan eensgezindheid bij liberalen en socialisten. Dat meen ik toch te hebben begrepen. U lacht. Ik hoop dat u straks vrij en vrank zult kunnen spreken gezien het politiek bijzondere tijdsgewricht waarin wij ons bevinden.

Als het gaat om de gevraagde analyse door de lidstaten van de resultaten of gevolgen van de liberalisering, dan gaat het niet op om te spreken van rampscenario's en een verachtvoudiging van de postzegelprijs. Vooraleer deze beslissing op Europees niveau is doorgedrukt, hebben wij niet de tijd gehad om met de steun van de Europese diensten een doorgedreven analyse van de Belgische markt te verkrijgen. Ook een aantal andere zaken zijn in deze resolutie bepleit, zoals het effect dat een en ander zal hebben op de postoperatoren, zeker voor het luik dienstverlening, of de alternatieve financieringsmethodes.

Wij hebben toen geen toereikende antwoorden gekregen. Ik geef u enkele van de gestelde vragen. Als er gekozen wordt voor het Compensatiefonds, wie zal daar dan toe moeten bijdragen? Zijn daar Europese marges of definities voor? Kunnen bijvoorbeeld de sprinterdiensten of de postexpressdiensten ook worden verplicht om eventueel bij te dragen aan dat Compensatiefonds?

Wat met de staatssteun? Inderdaad, de gemeenschap heeft een zekere verantwoordelijkheid, vooral inzake kwalitatieve tewerkstelling, maar zeker ook inzake dienstverlening aan de burger. Wat dan als er later bezwaren komen van diezelfde Europese Commissie? Kan daarvoor niet a priori een zeker kader worden geschetst, precies om de lidstaten wat duiding te geven? Nu is er volgens de Europese Unie een vrij ruim onderhandelingskader voor de omzetting van de richtlijn. Er zou à la carte kunnen worden gekozen, afhankelijk van de eigenheid van de nationale postmarkt. Dat geeft evenwel een aantal bezwaren. Als men binnen ruime marges kan kiezen maar later het deksel op de neus krijgt, zou dat extra pijnlijk zijn voor de dienstverlening aan de consument.

Ook inzake de berekening van de kostprijs vragen wij toch al een tijdje welke criteria in aanmerking mogen worden genomen. Vergelijk ook de discussie op Belgisch niveau. Enerzijds zegt het BIPT dat de onevenredige last eigenlijk onbestaande is. Anderzijds kan worden gesteld dat redelijke lasten er natuurlijk wel zijn, want de universele dienstverlening waarmaken kost een pak geld.

Op Belgisch niveau is men nog altijd bezig aan een discussie over hoe men die zaken kan berekenen. Ook daar zijn Europese richtingaanwijzers – ik hoop dat zij tijdens het debat werden besproken – zeer aangewezen, om zo te komen tot een echt level playing field.

Vandaar dat ik u volgende vragen wil stellen die ik kort zal samenvatten.

Wat hebben de vertegenwoordigers van de Belgische regering bepleit daar aan de tafel? Wat waren hun bezwaren en voorbehouden? En door welke criteria hebben zij hun houding bij de eindstemming laten bepalen? Hoe zal de verdere opvolging verlopen voor de mensen die binnen de context van de Europese instellingen de Belgische positie zullen moeten verdedigen?

05.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral meen ik dat het goed is de debriefing, voor zover mogelijk, te houden, in die zin dat op 27 september een kernkabinet heeft plaatsgevonden waar het standpunt van de regering is overeengekomen. Daar werd zeker en vast, mijnheer Deseyn, een lang gesprek gevoerd.

Het is belangrijk voor u om te weten dat de reden waarom België zich heeft onthouden in de Europese Raad enkel en alleen te maken heeft met het feit dat de socialistische familie in de regering er sterk op heeft aangedrongen dat België niet zomaar voor het hele pak vóór zou stemmen. Als het van uw toekomstige regeringspartner zou hebben afgehangen, dan zou er ja gestemd zijn over de hele lijn, ook al gaf de liberale familie toe dat er op de diverse vragen die aan de Europese Commissie werden gesteld inderdaad nog nooit een echt afdoend antwoord werd gegeven.

Om die reden denk ik dat vooral u met een levensgroot probleem zit voor de toekomst. Het zal mij natuurlijk bijzonder plezieren om u aan uw eigen woorden te mogen herinneren van zodra u regeringsverantwoordelijkheid zult dragen met de liberale familie, want wees maar zeker dat de belangen van de consument en de belangen van het personeel van De Post veel meer door ons werden verdedigd

dan dat ze door u zullen kunnen worden verdedigd in de toekomst. Laat dat heel duidelijk zijn.

Bovendien heb ik de uitspraken van de heer Thijs beluisterd op tv en radio in die periode. Sta me toe om te zeggen dat de heer Thijs toch niet onmiddellijk – ik weet het niet, het komt mij niet toe om daarover te oordelen – kan worden verdacht van sympathieën voor ons gedachtegoed. De heer Thijs zegt nochtans zeer uitdrukkelijk dat de liberalisering van de postale sector geen betere serviceverlening zal bieden aan de residentiële klant, maar wel, uiteraard, aan de honderdvijftig tot tweehonderd van de grootste bedrijven en departementen die klaarblijkelijk heel veel te zeggen hebben, bij de liberale familie in ieder geval.

De Post wil heel uitdrukkelijk het level playing field waarnaar u verwijst, waarin minimaal ingeschreven zou moeten worden dat heel het grondgebied moet worden gecoverd, dat er minimaal vijfmaal per week uitreiking op dat grondgebied moet gebeuren en dat er niet tot sociale dumping mag worden overgegaan, zoals dat in Nederland en Duitsland wel het geval is. Er moet dus één paritair comité komen voor heel de sector.

In de discussie kwam duidelijk naar voren dat het verlaten van de datum van 2009 naar 2011, met alle uitzonderingsbeslissingen voor sommige landen, ervoor zorgde dat het grootst aantal landen zich kon scharen achter die richtlijn.

Wij hebben altijd uitdrukkelijk gezegd dat, of wij ons nu onthouden of hoe wij ook stemmen, dat minder belangrijk is dan de antwoorden die we nog altijd moeten krijgen. Er zijn op dit ogenblik inderdaad nog steeds onbeantwoorde vragen.

We hebben ook geprobeerd onze vragen zoveel mogelijk door te spelen naar de andere landen, zodat men zich heel bewust is van een en ander. U hebt bijvoorbeeld zelf het Compensatiefonds aangehaald. Dat vormt echt een probleem. We zien in Italië hoe het niet werkt. We zien ook dat in Zweden de liberalisering helemaal niet werkt voor de residentiële klanten. Het kost veel meer. Daarover zijn we het eens.

Wat betreft het Compensatiefonds is er nog altijd geen afdoende klaar en duidelijk antwoord gekomen van de Commissie. We worden daar echt wel met een probleem geconfronteerd. Ik denk dat het aan de volgende regering zal zijn om het kader goed te schetsen. Het is cruciaal om het kader inzake de sociale factoren en de universele dienstverlening te creëren. Als dat kader is gecreëerd, kan er worden gekeken naar maatregelen zoals onder meer het Compensatiefonds.

Nogmaals, ik wens uw partij daarbij heel veel succes. Ik vrees echter – en ik heb heel veel goede argumenten om daarvoor te vrezen – dat u niet ver zult komen.

Ik zal u later herinneren aan de woorden die ik vandaag zeg. Ik ben ervan overtuigd dat wij de consument en het personeel harder hebben verdedigd dan u in de toekomst zult kunnen doen.

05.04 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, het is een bepaalde manier van communiceren in de commissie, wanneer een uittredend staatssecretaris, die nog altijd voor een stukje solidair zou moeten zijn met de regering waarvan hij deel uitmaakt en waar een regering toch één is in ons land, van dit forum gebruikmaakt om uit te halen naar mensen die zich hier momenteel niet kunnen verdedigen.

Ik denk daarbij in het bijzonder aan minister Verwilghen. Ik heb in de maanden vóór de verkiezingen met hem contact gehad over dit gegeven en ik weet dat hij op de lijn zat van de resolutie, die we hier, overigens met de liberalen, hebben goedgekeurd.

We hebben ons daarachter gezet en hebben daarbij ook onze bezorgdheid geuit omtrent alle mogelijke negatieve verwikkelingen in het kader van de liberalisering die op ons zouden kunnen afkomen.

Het is nu iets té goedkoop om alle zonden van Israël in onze schoot te leggen en te doen alsof wij bijna voorstander zijn van een sociaal bloedbad dat in De Post zou moeten worden teweeggebracht of dat wij absoluut voorstander zouden zijn van een verhoogde prijs voor de brieven die men zou bezorgen. Dat is iets té goedkoop. Ik moet dat even zeggen.

Mijnheer de staatssecretaris, anderzijds moeten wij het dossier in de toekomst goed bewaken. Het is overigens een Europese beslissing geweest, waar men moeilijk kan naast kijken. Ik ben ervan overtuigd dat wij – al is het met een ietwat andere ingesteldheid dan dewelke socialist in dit verband zouden kunnen

aanhouden – het dossier goed zullen opvolgen. Daar kunt u van overtuigd zijn.

05.05 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het lijkt wel een partijtje driebanden in onze commissie. U zegt dat men moet oppassen voor de liberalen, dat u misschien niet erg ver bent geraakt met de voorliggende Europese kaders, maar dat u zich ten minste toch goed hebt verdedigd en dat wij ervoor moeten zorgen dat wij ze in de toekomst ook goed zullen verdedigen.

Uiteraard hebben wij een aantal collectieve bezorgdheden. Ik ben blij dat collega De Padt zich aansluit bij onze bezorgdheid over kwalitatieve dienstverlening. Ik hoop dat wij – net als wij met de resolutie hebben gedaan – vanuit het Parlement samen een duidelijk mandaat zullen kunnen geven aan de regering. Het dossier is natuurlijk reeds heel ver gevorderd. Een aantal punten corrigeren zal moeilijk zijn.

Wanneer de teksten echter op de rol komen van de Europese Commissie, die het een en ander nog moet uitwerken, dan moeten wij zeker de krachten bundelen. Dan hoeft u niet te zeggen dat wij het zeer moeilijk zullen krijgen en dat u het zo goed heeft verdedigd. Dan hoeft u zich ook niet af te vragen of een en ander nog wel zal worden verdedigd in de toekomst. Wij onderschrijven beide een aantal doelstellingen en bezorgdheden. Ik hoop dat wij in dat verband kunnen samenwerken.

U zegt dat de oorzaak onenigheid was. Welnu, eerst zegt u dat u in het kernkabinet collectief het desbetreffende standpunt hebt ingenomen, omdat er onenigheden waren. Maar vervolgens beweert u dat de liberalen het standpunt toch niet echt goed verdedigen. Ik merk daar een zekere tweespalt.

Het zou interessant zijn in te gaan op de suggestie van de heer De Padt en om ook eens de mening te kennen van het departement Economie. Dat heeft vroeger ook eens andere signalen gegeven in verband met gelijkaardige thema's.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la sous-capacité des trains sur la ligne Virton-Florenville-Bertrix" (n° 103)

06 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het capaciteitsstekort van de treinen op de lijn Virton-Florenville-Bertrix" (nr. 103)

06.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question peut paraître anodine en cette période d'affaires courantes, mais elle me semble exemplative: elle concerne la sous-capacité des trains sur la ligne Virton-Florenville-Bertrix.

Pour vous situer le problème, rappelons que Virton est une ville qui compte quatre écoles secondaires offrant toutes les sections, deux écoles supérieures, un centre pour réfugiés, un centre de vacances, 12.000 habitants. Fort heureusement, une ligne a été rouverte, fait suffisamment rare que pour être souligné: Virton-Athus-Arlon.

Tout cela provoque un certain engorgement en gare de Virton aux heures de pointe dès lors que les autorails de type 41 qui assument le transport des voyageurs vers Bertrix et Arlon ne sont pas disponibles en nombre suffisant pour permettre d'absorber la demande en hausse constante.

Le journal "L'Avenir du Luxembourg" faisait état, ce 11 octobre, avec une illustration particulièrement explicite, de la cohue qui y règne aux heures et jours de pointe, entraînant un inconfort mais aussi du danger occasionné par les bousculades sur les quais. Le même article, bien documenté, faisait référence à un déficit d'autorails de même type entre Dinant et Bertrix, en province de Namur, entre Charleroi et Couvin, mais également en Campine et en Flandre orientale.

Il me semble que, dans l'objectif de favoriser la mobilité en milieu rural et de prendre en compte cette augmentation de la demande, il conviendrait d'adapter l'offre de trains à ces périodes.

Pouvez-vous me dire si vous disposez d'un rapport récent sur cette sous-capacité des trains aux heures et

jours de pointe sur la ligne Virton-Florenville-Bertrix? Et sur la disponibilité des autorails diesel de type 41 sur cette ligne et sur les autres lignes où ils circulent? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions?

Des mesures concrètes sont-elles envisagées afin de répondre à cette sous-capacité des trains de la ligne Virton-Florenville-Bertrix aux heures de pointe? Je me réjouis d'observer que vous disposez de l'article que j'ai cité.

Quelle est la politique d'investissement de la SNCB quant à l'entretien ou au renouvellement des autorails de type 41 ou à l'achat d'un matériel équivalent qui pourrait succéder à ces autorails, néanmoins relativement récents? Ou pour en augmenter la capacité de façon ponctuelle en cas de nécessité?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, la SNCB est confrontée en ce moment à un manque de matériel de type autorails, c'est-à-dire des engins diesel qui peuvent circuler sur les lignes non électrifiées. En effet, plusieurs de ces engins sont immobilisés pour une longue période notamment en raison d'accidents.

Un programme d'installation d'équipements supplémentaires de sécurité technique est actuellement en cours sur ces autorails diesel de type 41. Ces travaux se font à l'atelier central de Salzinnes.

Dès que ces travaux seront terminés et que les essais nécessaires auront été effectués, il est prévu de transférer l'autorail 4105 à l'atelier de traction de Stockem. Si le planning des travaux et essais est respecté, le train d'Arlon en direction de Libramont (15.30 heures à Arlon, 16.28 heures à Virton, 16.59 à Bertrix et 17.09 heures à Libramont) sera minimalement renforcé après les vacances scolaires de la Toussaint.

Pour résoudre les problèmes d'une manière plus systématique à partir du mois de décembre, au moment où les nouveaux horaires seront d'application, certains trains actuellement desservis par des autorails sur des lignes électrifiées seront assurés par des automotrices électriques afin de pouvoir libérer les autorails. Ceux-ci seront utilisés pour combler les besoins qui existent aujourd'hui.

06.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse qui me semble positive et complète.

D'une façon générale, j'estime qu'il serait utile de pouvoir informer les usagers, quand un problème ponctuel comme celui que vous venez d'exposer se pose, du fait que l'inconfort n'est que temporaire. On pourrait utiliser la presse locale.

Je me pose également la question de la pertinence de l'investissement dans ces autorails qui, d'après mes informations, sont assez récents; or, il apparaît qu'ils sont régulièrement en panne.

Par ailleurs, je crois qu'il est utile d'adapter l'offre de trains à la demande. Je vous ai posé la question sous la forme écrite. Entre-temps, j'ai été informé d'autres cas de ce type en milieu rural où l'offre de trains est insuffisante notamment le dimanche soir lorsque les étudiants rentrent vers leur lieu d'étude. En concertation avec les accompagnateurs de train et les chefs de gare, il y a moyen de répondre à ces besoins à un coût limité.

J'espère que votre successeur y sera attentif.

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

07 Vraag van mevrouw Linda Vissers aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het station van Overpelt" (nr. 133)

07 Question de Mme Linda Vissers au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la gare d'Overpelt" (n° 133)

07.01 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS doet regelmatig plaatsgebonden onderzoeken bij stopplaatsen en stations. Meer bepaald wordt dan de kwaliteit van het onthaal van de gebruikers op die stopplaatsen of stations getoetst. Het comité doet dan voorstellen in verband met de stationsomgeving, het

perron en alles wat met de signalisatie te maken heeft.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had graag een antwoord van u gehad op volgende vragen.

Welk stations en/of perrons in Limburg werden geëvalueerd van 2006 tot heden?

Welk gevolg werd er gegeven aan het advies van het Raadgevend Comité, per station- en/of perronbezoek, meer bepaald in Limburg tijdens diezelfde periode?

Welke antwoorden werden verstrekt aan het Raadgevend Comité over de voorstellen die door hen werden gedaan, voor de Limburgse stations en stopplaatsen?

Dan kom ik tot mijn belangrijkste vraag. Zijn er specifieke oplossingen in het vooruitzicht gesteld voor de stopplaats Overpelt, waar dringend een oplossing moet worden gevonden voor de klantvriendelijkheid in het algemeen. Ik denk aan meer wachthuisjes voor de reizigers, meer parkeerplaatsen voor de auto's en een verlichte fietsenstalling. Trouwens, officieel bestaat er geen fietsenstalling, want wat er nu staat, werd gerealiseerd door de gemeente Overpelt. Wij vinden dan ook dat de NMBS op zijn minst een degelijke, veilige en verlichte fietsenstalling zou moeten plaatsen.

Graag een antwoord op deze vragen.

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vissers, wij hebben kennis van twee verslagen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in verband met haltes in de provincie Limburg sinds 2006. Het gaat over Alken en Zolder. Een ander advies was opgemaakt in 2005 betreffende Overpelt.

De voornaamste aanpassingen die gevraagd zijn door het Raadgevend Comité, zijn ingrijpende aanpassingen aan de haltes: perronverhoging en –verharding, noppentegels en dergelijke. Op termijn zullen alle perrons worden verhoogd. Om dit op een economisch verantwoorde manier te doen en de hinder voor de reizigers beperkt te houden, worden deze projecten uitgevoerd ter gelegenheid van de spoorvernieuwingswerken. Deze zijn in de betrokken haltes voorlopig niet gepland.

Er is momenteel een programma bezig voor de uitrusting van de haltes met nieuwe schuilhuisjes. De bijkomende uitrusting is geplaatst in functie van de behoeften, in het bijzonder het maximaal aantal opstappende reizigers per trein en een goede spreiding van de reizigers op het perron. Zo is het voorzien om in 2008 een bijkomend schuilhuisje te plaatsen te Alken en twee te Overpelt. In Zolder is het op basis van de bestaande situatie en het aantal opstappende reizigers momenteel niet gerechtvaardigd om bijkomende schuilhuisjes te plaatsen.

De parking van het station van Alken werd gefatsoeneerd en uitgebreid waardoor de totale capaciteit van de parking momenteel op een honderdtal plaatsen komt.

In Zolder werd de fietsenstalling vernieuwd. Er is momenteel plaats voor 72 fietsen. Ook in Beringen werden vernieuwingen gerealiseerd.

Wat uw specifieke vraag over het station van Overpelt en de fietsen betreft, wijs ik erop dat het station momenteel 37 plaatsen voor fietsen biedt. In de toekomst wordt een overdekte fietsenstalling geplaatst, waardoor de capaciteit voor fietsers zal uitbreiden.

07.03 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Wij moeten nog even wachten; 2008 is niet meer zo ver weg voor de plaatsing van twee schuilhuisjes in Overpelt en een overdekte fietsenstalling.

Over de parkeerplaatsen zelf zegt u niets. Ook op dat vlak is er in Overpelt een probleem. Wij hebben daarstraks mevrouw Vautmans gehoord. Wij hebben in Overpelt geen parking. Wij hebben gewoon een stuk wei, waar wij met rubberen laarzen onze auto moeten parkeren.

U spreekt niet over een parking. Ik denk ook niet dat de aanleg ervan gepland is. Niettemin had ook de heer

Pinxten, toenmalig burgemeester van Overpelt, in 2005 dezelfde vraag al gesteld. Ook hij vroeg toen om een parking. Daarvan is dus in de toekomst geen sprake in Overpelt.

07.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De aanleg van een parking kadert niet binnen de huidige vraag, ook al duidde ik daarjuist aan dat de NMBS Holding ermee bezig is. Ik weet alleen niet of Overpelt onder de holding valt dan wel onder de operator. Ik denk het eerlijk gezegd niet. De Holding is in ieder geval bezig met het uitrollen van een project ter verbetering van de bestaande infrastructuur. Echter, nogmaals, specifiek voor Overpelt heb ik op dat punt geen exacte informatie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 **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 "des problèmes de réservation de billets d'excursion pour les groupes scolaires" (n° 141)**

08 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "problemen bij het reserveren van biljetten voor groepsexcursies van scholieren" (nr. 141)**

08.01 **François Bellot (MR)**: Monsieur le secrétaire d'État, deux institutrices d'une école primaire namuroise ont le projet d'emmener leurs élèves fin novembre ou début décembre à Ostende pour y visiter "Earth Explorer", exposition reprise dans la liste des B-Excursions de la SNCB.

Elles ont été très étonnées de s'entendre répondre au guichet qu'elles ne pouvaient pas bénéficier de cette formule, étant donné que cette période n'est pas traditionnellement une période d'excursions scolaires et que, par conséquent, il était impossible d'ajouter des voitures. C'était l'occasion pour certains enfants de prendre le train pour la première fois. Les deux institutrices envisagent maintenant de faire appel à une société d'autocars pour le déplacement.

Cela est d'autant plus étonnant que les conditions B-Excursions pour les groupes stipulent la formule traditionnelle: "Vérifiez simplement que votre groupe soit composé du nombre d'élèves payant requis, qu'ils soient effectivement accompagnés par un responsable et que le voyage s'effectue durant une période de cours, soit du lundi au vendredi hors congés scolaires".

Monsieur le secrétaire d'État, je ne pense pas que le mois de novembre soit déjà une période de vacances scolaires. Pourriez-vous dès lors expliquer pourquoi la SNCB refuse de telles excursions scolaires en se basant sur des données inexactes? S'agit-il simplement d'une erreur, d'une raison technique, d'un manque d'information du guichetier ou considère-t-on réellement que la seule période d'excursions scolaires court à partir du mois de mai jusqu'au mois de juin?

08.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, la brochure "Excursions pour groupes scolaires" mentionne effectivement que l'excursion "Earth Explorer" pour groupes scolaires est valable du 16 avril 2007 au 21 mars 2008, du lundi au vendredi, hors congés scolaires.

Dans le cas présent, il ne peut s'agir que d'une erreur d'interprétation, soit au niveau du guichetier, soit au niveau du client. Si le personnel des gares n'effectue pas la réservation pour les groupes scolaires, il se doit naturellement de fournir toutes les informations relatives aux excursions et les procédures à suivre pour de telles demandes. Dans tous les cas, l'instruction est donnée de transférer la demande du client à la cellule spéciale de voyages en groupe.

La SNCB a effectué toutes les recherches internes auprès de différents services, mais n'a retrouvé aucune trace de plaintes auprès du service central "clientèle" ou de réactions écrites émanant des deux institutrices auprès d'un autre service pouvant être concerné. La SNCB ne possède pas les coordonnées des deux personnes en question ni l'adresse de l'école primaire namuroise.

En tout état de cause, la SNCB m'a informé qu'elle regrette vivement les désagréments liés à cette demande et invite les institutrices de cette école primaire namuroise à prendre contact avec ses services qui sont à leur disposition pour toute information complémentaire. Je peux vous communiquer, hors réunion, les numéros de téléphone qu'il convient de composer.

08.03 François Bellot (MR): Je m'en occuperai, mais le but de ma question était d'éviter que pareille situation ne se reproduise. Ce n'était pas pour le cas ponctuel mentionné.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "koperdiefstallen bij het spoor" (nr. 142)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de metaaldiefstallen op het NMBS-net" (nr. 145)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de recente koperdiefstallen bij het spoor" (nr. 157)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de koperdiefstallen bij de NMBS" (nr. 171)

09 Questions jointes de

- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 142)
- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les vols d'éléments métalliques sur le réseau de la SNCB" (n° 145)
- M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les récents vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 157)
- 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 vols de cuivre au détriment de la SNCB" (n° 171)

09.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op maandag 15 oktober werd om 5 uur 's morgens een aardingskabel van de bovenleiding van de spoorweginfrastructuur in Puurs doorgeknipt. Op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende, werd door Infrabel meegedeeld dat het bijna zeker om koperdieven ging, die hun slag wensten te slaan.

Vorige week was er ook een koperdiefstal op de spoorlijn Doornik-Brussel. De jongste maanden kregen de spoorwegen al meermaals af te rekenen met koperdieven. Op anderhalf jaar tijd zou er 252 kilometer koperkabel gestolen zijn. De koperdiefstal in Puurs had tot gevolg dat er een kortsluiting was in het seinhuis van Puurs. In eerste instantie werd meegedeeld dat er waarschijnlijk tot vandaag geen treinen zouden rijden tussen Boom en Puurs. Vanmorgen werd meegedeeld dat het spoorverkeer op het bewuste traject nog steeds ontregeld is.

Voor welke totale kosten hebben deze moedwillige beschadigingen in Puurs gezorgd? Voor welke totale kosten hebben de koperdiefstallen van de voorbije jaren gezorgd? Hoeveel passagiers werden er vorige en deze week geconfronteerd met problemen naar aanleiding van het incident in Puurs? Hoeveel personen hebben gebruik gemaakt van de bussen die men op het traject heeft ingezet? Hoelang doet een bus over hetzelfde traject, in vergelijking met een trein? Kunt u een kort overzicht geven van de problemen bij het spoor door de koperdiefstallen van de voorbije jaren?

Het is een zeer belangrijke problematiek. Koperdieven worden steeds professioneler. Mijnheer de staatssecretaris, u hebt vanochtend vergaderd met vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken, de NMBS, Infrabel en de spoorwegpolitie. Welke nieuwe inzichten heeft dit overleg opgeleverd? Op welke wijze zal men de strijd tegen de koperdiefstallen en beschadigingen aan de infrastructuur van de spoorwegen kunnen opvoeren? Welke maatregelen zullen er worden genomen?

09.02 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, à l'instar de mon collègue précédent, je dirai que cette question pourrait être analysée de manière différente.

On peut se placer du côté de la SNCB et conclure qu'elle est la première à subir un préjudice vu qu'il s'agit de l'outil professionnel chargé de conduire les personnes à destination. On peut aussi se placer du côté du

consommateur, le premier lésé. Finalement, tous le sont. En outre, le budget général de l'État et celui qui désire des moyennes de mobilité efficaces, professionnelles, sécurisées, se trouvent finalement paralysés par un nouveau phénomène. Et encore! Ce n'est pas la première fois que cette question est posée sur ce sujet.

Tout à l'heure, il a été question de ce qui s'est passé à Boom et à Puurs, puis, la semaine dernière entre Tournai et Halle; la même semaine, entre Charleroi et Namur. On ne compte plus ces vols qui bloquent le rail.

Pour ce que je connais le mieux, c'est-à-dire le trajet entre Tournai et Bruxelles, 4.000 navetteurs ont été arrêtés à Enghien dont seulement 1.000 (les gens sont patients!) ont demandé une attestation de retard pour leur employeur.

Ce n'est pas la première fois, ce n'est pas la dernière. Le cours du cuivre évolue: en 2006, il revenait à 4 euros le kilo tandis qu'il dépasse aujourd'hui les 5 euros. Si les amateurs de cuivre restent aussi nombreux, il conviendra de prendre tant des mesures structurelles, sur le plan de la réalisation mais aussi sur le plan de la répression.

J'ai lu, entre le moment du dépôt de ma question et aujourd'hui, que vous aviez eu un contact à ce propos avec le ministre de l'Intérieur et qu'on se montrerait plus attentif à la situation. Cela dit, je me suis laissé dire que ce phénomène serait particulièrement développé dans les provinces d'Anvers et du Hainaut; un équilibre communautaire est donc pour une fois respecté.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions rejoignent celles de mon précédent collègue.

Combien dénombre-t-on d'incidents pour l'année 2007? Quel était ce chiffre pour 2006? Les statistiques 2007 ne sont pas terminées, mais une comparaison est déjà possible.

Ces vols concernent-ils essentiellement du cuivre ou tous les métaux sont-ils visés? Cela semble être le cas.

Quelles sont les conséquences pour le gestionnaire sur le plan financier, sur le plan organisationnel, sur le plan du travail?

Quelles mesures particulières sont-elles prises non pour éviter tout vol à l'avenir (chaque kilomètre d'un réseau comme le nôtre ne peut être surveillé), mais pour dissuader les tentatives tant que faire se peut?

Comment combattez-vous ce fléau qui, vu la hausse constante des prix, semble entraîner des conséquences non seulement désagréables mais abyssales?

09.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de vragen van de vorige sprekers.

Zoals u weet zijn de koperdiefstallen de laatste maanden schering en inslag geworden. De NMBS is een van de grootste slachtoffers hiervan en verloor – voor zover ik dit heb kunnen achterhalen aan de hand van een aantal persberichten – reeds meer dan 10 ton koper. Als men weet dat de prijs 5 tot 6 euro per kilo bedraagt dan is de berekening vlug gemaakt. Malafide figuren hebben hiermee een lucratieve hobby gevonden. Ik zeg wel hobby, maar eigenlijk druk ik mij verkeerd uit omdat blijkt dat die koperdieven zeer professioneel tewerk gaan. Van amateurisme of hobby is dus eigenlijk helemaal geen sprake meer.

Ik kom dan tot mijn vragen. Hebt u zicht op de methodiek van de diefstallen? Welke middelen zet Infrabel in om deze diefstallen te voorkomen? Ik wil vooral weten hoeveel mensen hiermee worden belast en de financiële weerslag hiervan. Wanneer is de diefstalplaag eigenlijk begonnen? Is er een gelijkenis met het buitenland?

Ik heb nog een concrete vraag over het incident in Puurs. Kan de staatssecretaris een raming geven van de totale, economische kostprijs, rekening houdend met het afschaffen van treinen, het inschakelen van bussen en de vertragingen? Leveren dergelijke diefstallen geen gevaar op voor de reizigers en het goederenverkeer? Dienen de overtreeders niet te worden bestraft op basis van dit alles, zoals Infrabel trouwens heeft gevraagd?

09.04 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal kort zijn omdat het gros van het verhaal al werd gebracht door de vorige sprekers.

Dit is een problematiek waar we niet naast kunnen kijken. Het heeft voor een stuk ook te maken met de prijs van het koper, die rond de tien euro per kilo schommelt waardoor het natuurlijk, in vergelijking met andere metalen, interessant wordt om dit te stelen.

Ik had ook een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris, in verband met deze problematiek en de last die de reizigers ervan ondervinden. Beschikt Infrabel over een volledige inventaris van de koperdraad in voorraad en in gebruik? Waarschijnlijk zal dit wel het geval zijn. Zijn bepaalde gedeelten daarvan al specifiek beveiligd? Wat zijn de budgettaire gevolgen voor Infrabel voor het systematisch vervangen van die verouderde koperen bekabeling door glasvezelkabels? Dit zou toch een opportuniteit kunnen zijn om de diefstal van koper te vermijden.

Zullen naast de interne veiligheidsdiensten van het spoor ook de politiediensten worden ingeschakeld op risicovolle plaatsen om diefstallen te vermijden? Is er reeds concreet overleg geweest tussen Infrabel en de politiediensten? Waarschijnlijk is dat het voorwerp geweest van het overleg van deze morgen.

Ten vierde. Nu ik mijn voorbereide vierde vraag lees, vind ik ze zelf enigszins overtrokken, maar er werd toch al op gealludeerd. Er zou een systematiek kunnen worden ontwikkeld waarbij criminele feiten die een grote incidentie hebben op het openbaar vervoer, als een verzwarende omstandigheid kunnen worden aangemerkt. Dat moet natuurlijk met veel omzichtigheid worden bekeken, maar dat zou misschien toch wel een afschrikkingseffect kunnen hebben ten aanzien van degenen die echt criminele feiten begaan met een incidentie op het openbaar vervoer, zoals vertragingen. Mogelijk kan dat als een verzwarende omstandigheid worden beschouwd, maar ik geloof wel dat verder onderzoek daartoe nog is aangewezen.

09.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, in ieder geval wil ik starten met kort aan te geven wat de risico's zijn die verbonden zijn aan dergelijke koperdiefstallen. De diefstal van koperen kabels op het spoorwegnetwerk houdt effectief elektrocutiegevaar in voor de dieven zelf, alsook risico's eigen aan een noodrem en houdt zelfs het risico in op ontsporing van de trein met verwondingen tot gevolg voor de reizigers en het personeel van de NMBS.

Er werden door de NMBS-groep al tal van maatregelen genomen. Er werd een coördinatie opgezet, zowel tussen de bedrijven die het slachtoffer zijn van de diefstallen – de spoorwegen zijn niet het enige doelwit van de koperdieven –, als met het federaal parket. Dat resulteert in een herbepaling van de prioriteiten van de politiediensten.

De repressie met betrekking tot koperdiefstal is in een verdere versnelling gekomen. Alle middelen worden en moeten worden ingezet om dat probleem zo efficiënt mogelijk te bestrijden. Bovendien heeft de NMBS ook vandaag al haar personeelsleden daarover ingelicht.

Wat de algemene vragen betreft, kan ik het volgende antwoorden.

Depuis le début de cette année jusqu'au 15 octobre, pas moins de 527 vols de cuivre ont été comptabilisés pour l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Ces vols, dont on remarque la recrudescence depuis 2005, sont effectués dans toutes les régions et représentent, pour la période entre août 2005 et février 2007, 252 kilomètres de câbles et 2 millions d'euros de dommages pour Infrabel.

Primaire vertragingen, waarbij treinen dus rechtstreeks hinder ondervinden van een diefstal, zijn gemakkelijk te detecteren. Secundaire vertragingen kunnen niet altijd geduid worden en worden dus niet altijd ten laste van een welbepaald incident gebracht. In 2005 moesten als gevolg van koperdiefstallen 19 reizigerstreinen worden afgeschaft. 171 reizigerstreinen liepen samen een vertraging op van 1.445 minuten. 8 goederentreinen liepen ook samen 202 minuten vertraging op. In 2006 moesten 50 reizigerstreinen worden afgeschaft en liepen 950 reizigerstreinen samen 8.764 minuten vertraging op. 102 goederentreinen liepen samen 2.387 minuten vertraging op. In de eerste 9 maanden van dit jaar moesten er reeds 45 reizigerstreinen worden afgeschaft en 1.272 reizigerstreinen liepen samen een vertraging op van 10.645 minuten. 275 goederentreinen liepen samen 12.913 minuten vertraging op. U ziet dat het crescendo gaat.

De NMBS is effectief slachtoffer van de koperdiefstallenplaag. Daarom heb ik vrijdag het initiatief genomen om daarover een coördinatievergadering te organiseren. Voor de coördinatievergadering heb ik aan de

NMBS-groep gevraagd om zelf een actieplan op te stellen. Dat valt uiteen in 3 componenten. De infrastructuurbeheerder Infrabel heeft uit zijn eigen organisatie nu een coördinator aangesteld die het dossier voor heel de NMBS-groep zal volgen en die als contactpersoon zal fungeren voor alle politiediensten en gerechtelijke instanties. Infrabel heeft tevens contact genomen met het parket om de aandacht te vestigen op het probleem en om aan te dringen op een stipte opvolging. Ten slotte heeft Infrabel erop aangedrongen om de inbreuken niet langer te catalogeren als diefstal, maar als het toebrengen van ernstige schade aan het spoorverkeer, wat een zwaardere inhoud geeft wat beteugeling betreft. Daar heb ik het straks nog even over.

Een tweede component is dat vanuit Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS-holding, een aantal gecoördineerde nachtelijke bewakingen ingesteld zijn in nauwe samenwerking met de bevoegde politiediensten. Er is ook een aantal interne maatregelen genomen door Securail. Zo werd ook via intranet een oproep tot waakzaamheid aan het personeel gericht en werden op bepaalde risicoplaatsen camera's geïnstalleerd. Die camera's zijn van een andere soort en vormen een ander systeem van camerabewaking dan in de stations. Dat is volledig verschillend.

Ten slotte heeft Infrabel een aantal technische voorzorgsmaatregelen genomen. Die moeten in eerste instantie de exploitatieveiligheid garanderen. In geval van stroomonderbreking treedt een systeem in werking waarbij de signalisatie bij de treinbestuurders en bij de overwegen in werking wordt gesteld, zodat de veiligheid van het verkeer wordt gewaarborgd, zo maximaal als mogelijk. Voorts wordt ook rekening gehouden met de mogelijke gevaren voor het personeel. Opgegraven of blootliggende kabels die onder hoogspanning staan, kunnen uiteraard een gevaar betekenen voor het personeel. Infrabel voert op dit moment ook de nodige risicoanalyses uit om dergelijke situaties te voorkomen.

Vanochtend heeft op mijn aandringen een coördinatievergadering plaatsgevonden, waarbij naast de kabinetten van Overheidsbedrijven en Binnenlandse Zaken ook waren uitgenodigd en effectief aan tafel zaten: Infrabel, NMBS holding, de FOD Binnenlandse Zaken, de federale politie en de spoorwegpolitie. Tijdens die vergadering hebben de federale politie en de NMBS-groep afgesproken om informatie nog efficiënter uit te wisselen en in dossiers nauwer samen te werken. Op basis van die geïntensifieerde samenwerking zal er een systeem van early warning worden opgezet, dat zal aanzetten tot een snel, volledig geïntegreerd ingrijpen van alle betrokkenen.

Bovendien zal, wanneer de verfijning van het profiel van potentiële daders volledig is afgerond – zo heeft de politie ons verzekerd – een meer geïntegreerde politieactie kunnen worden ontplooid, waar de diverse spelers bij worden betrokken en waarbij effectief een ontradend effect of het op heterdaad betrappen mogelijk wordt.

De vergadering heeft ook een aantal aanbevelingen inzake vervolging opgeleverd. Uiteraard, aangezien de huidige regering zich in een toestand van lopende zaken bevindt, zullen die moeten worden behandeld door de nieuwe regering. Concreet gaat het dan over aanbevelingen als de uitbreiding van de spoorwegpolitie, betere oriëntering van de taken van de spoorwegpolitie, en ook over de afzonderlijke kwalificatie van de strafmaat.

Ik zei daarnet al dat ik daarop terug zou komen. Men heeft diefstal en men heeft sabotage van het spoorverkeer. Dat laatste is klaarblijkelijk bijzonder moeilijk te bewijzen. Men moet dan echt bewijzen dat iemand het oogpunt had het spoorverkeer te saboteren.

Daarom is laatstgenoemde notie niet echt interessant voor de problematiek in kwestie.

Er wordt nu gedacht aan een soort bijkomende kwalificatie van misdrijf, waarbij het gaat over infrastructuurdiefstal of diefstal van infrastructuur van overheidsbedrijven of nutsbedrijven, om op die manier de vervolging te vergemakkelijken.

Dat is in een notendop wat de coördinatievergadering, die echt wel nodig was, heeft opgeleverd, zodat wij op dat punt vooruitgang kunnen boeken.

Mijnheer Stevenheydens, op uw tweede specifieke vraag, er werden busdiensten ingelegd tussen Willebroek en Temse en tussen Boom en Puurs. Op een normale werkdag hebben de treinen op lijn 54 Mechelen-Sint-Niklaas en op het baanvak Willebroek-Temse een totale, gemiddelde bezetting van 5.000 reizigers per dag. De treinen op de lijn 52 Antwerpen-Puurs hebben op het baanvak Boom-Puurs een totale, gemiddelde

bezetting van 2.000 reizigers per dag.

Op uw derde vraag kan ik antwoorden dat de theoretische rijtijd voor een bus op het traject Temse-Boom-Puurs-Willebroek 50 minuten bedraagt, wat u ten andere ook kan terugvinden op de website van De Lijn. Er wordt bij iedere treinhalte halt gehouden.

Wat betreft de specifieke vragen van de heer Geerts, kan ik melden dat de modus operandi van de koperdiefstallen sterk verschillend is van geval tot geval. In bepaalde gevallen gaat het over diefstal van volledige kabelhaspels en koperen bobijnen uit de stockageplaatsen en op de werven. In andere gevallen gaat het om diefstal van kabels uit kabelsleuven langs spoorlijnen in dienst, of nog om diefstal van rijdraad voor de bovenleidingen. Dat is uiteraard een risicovolle situatie voor de dief.

Ook het daderprofiel is verschillend op dit ogenblik. In dat verband dient een onderscheid te worden gemaakt tussen rondreizende dadergroepen en geïsoleerde, individuele diefstallen. Echter, nogmaals, aan de verfijning van het profiel wordt vanaf nu, na de voornoemde vergadering, sterker gewerkt.

Voor Securail – dat was uw tweede vraag – behoort de bestrijding van het fenomeen van de koperdiefstallen tot de dagelijkse opdrachten, al worden daarenboven ook nog gerichte acties uitgevoerd. Met het bestaande kader van de veiligheidsdienst is het niet mogelijk om voor genoemde opdracht nog meer personeel in te zetten.

Op uw derde vraag kan ik antwoorden dat het fenomeen van de koperdiefstallen sinds midden 2006 een van de prioritaire aandachtspunten van de veiligheidsproblematiek is. Ook in het buitenland, waarnaar u vraagt, worden de metaalsector in het algemeen en de infrastructuurbeheerders van de spoorwegen in het bijzonder effectief zwaar getroffen.

Als u daarover meer informatie wenst, is het zinvol om de minister van Binnenlandse Zaken hierover te bevragen. Ik beschik immers niet over politiegegevens, noch voor de binnenlandse, noch voor de buitenlandse situatie.

De totale economische kostprijs van de diefstal te Puurs is nog niet berekend en nog niet bekend.

De herstellingen van de bestaande infrastructuur worden steeds zo spoedig mogelijk verzekerd, met inbegrip van de nacht en het weekend, dankzij de toezichtploegen die op elk moment kunnen opgeroepen worden.

Hoewel de NMBS overduidelijk met een geval van overmacht te kampen heeft, nam de NMBS toch de commerciële beslissing om ook voor de gevolgen van deze incidenten de compensatieregeling voor de vertragingen op het binnenlandse verkeer toe te passen.

Collega De Padt, ik kom aan uw vragen. De voorraden zijn effectief gekend en beveiligd. De graad van beveiliging kan verschillen per opslagplaats. De graad van beveiliging is allesomvattend. Er is een algemene afsluiting en verlichting, opslag in een afgesloten gebouw, alarminstallatie, bewakingsrondes en dergelijke meer.

Ik kom aan uw vraag met betrekking tot de verschillende risico's. Het is zo dat het veelal gaat om kabels onder spanning, zodanig dat de daders voor zichzelf enorme risico's nemen bij het doorknippen. Op de bovenleiding staat 3000 volt en op de voedingskabels staat tot 1000 volt.

Vermits deze kabels zich overal in België bevinden, hetzij ingegraven, hetzij in kabelsleuven of opgehangen aan de bovenleiding, is het onmogelijk om deze continu te bewaken op het hele traject. Daarvoor zou men heel veel personeel nodig hebben.

Ik kom aan uw tweede vraag. Door die koperkabels te vervangen door glasvezelkabels kan men effectief veel meer telecommunicatie en seininrichtingdata doorsturen. Deze technologie maakt de concentratie van de seinhuizen mogelijk. Wij hadden eind 2004 368 seinhuizen. Momenteel is er uiteraard een vermindering. Tegen 2012 zouden er 31 ultramoderne verkeersleidingcentra moeten overblijven. Dat heeft dus een aanzienlijke impact op de investeringen en exploitatiekosten.

Volgens de ramingen kost het plaatsen van een koperkabel gemiddeld 45.000 euro per kilometer, terwijl de kostprijs voor een glasvezelkabel 16.500 euro per kilometer bedraagt. U ziet dus waarom men au fur et à

measure, zoals men in mooi Nederlands zegt, vervangingen doet.

Door de lage marktprijswaarde van glasvezelkabel wordt ook de geleden schade bij diefstal beperkt, als die nog zou plaatsvinden.

Wat uw derde vraag betreft, de bestrijding van de koperdiefstallen is niet alleen een prioriteit voor de veiligheidsdiensten van de NMBS-groep maar ook voor de politie. Zoals ik daarjuist al aangaf zijn er gezamenlijke acties. Infrabel heeft onder meer die brieven gestuurd naar alle parketten. Die vraag heb ik beantwoord.

Ik denk dat ik ook geantwoord heb op de vierde vraag met betrekking tot de notie van straf of van misdrijf. Het is belangrijk om de parketten te vragen om voortaan in geval van diefstal van kabel in dienst, dus met gevolgen voor het treinverkeer, de verdachten strenger te vervolgen. Sommige parketten lijken daar op het eerste gezicht wel positief op te reageren.

09.06 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn uitvoerig antwoord. Het is een problematiek – als men de cijfers aanhoort – die spectaculair toeneemt, met verregaande gevolgen. De staatssecretaris heeft gewezen op de risico's, niet alleen voor de daders, maar ook voor het personeel en de gebruikers. Er is elektrocutiegevaar voor het personeel, het personeel en de gebruikers kunnen verwondingen oplopen bij een noodstop en eventueel bij het ontspreken van een trein. Hopelijk zal het nooit zover komen, maar als men alle gevallen uit de voorbije jaren hoort, dan zijn de te verwachten problemen in de toekomst reëel.

De staatssecretaris heeft ook verwezen naar een aantal aanbevelingen in verband met de strafmaat en bijkomende kwalificaties die daarvoor zouden worden opgegeven.

In hoeverre wordt de oplossing van dit probleem gehinderd door de huidige toestand van lopende zaken, waarin naar alle waarschijnlijkheid geen initiatieven kunnen worden genomen?

09.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Zal het Vlaams Belang ervoor pleiten om de scheiding der machten op te heffen indien u regeringsverantwoordelijkheid zou krijgen?

09.08 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Uiteraard niet. Dan hebt u mijn vraag slecht begrepen. U zei juist zelf dat er een aantal aanbevelingen zullen worden gedaan. Of heb ik u slecht begrepen?

09.09 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Deze werkgroep zal aanbevelingen doen aan de nieuwe regering op basis van nieuwe wetgevendende initiatieven, iets wat deze regering van lopende zaken uiteraard niet meer kan doen.

09.10 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ten slotte, zijn er al voorlopige resultaten bekend van het onderzoek naar het daderprofiel?

09.11 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Neen.

09.12 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Wanneer verwacht men dat het onderzoek zal afgerond zijn?

09.13 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Die vraag moet u aan de minister van Binnenlandse Zaken stellen, niet aan mij.

09.14 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Dank u.

09.15 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse complète.

Il faut reconnaître que nous sommes confrontés à un phénomène complexe. Si une solution existait, nous l'aurions trouvée depuis longtemps. En matière politique, tout le monde peut être idéaliste mais dans cette matière économiquement très rentable – c'est le moins que l'on puisse dire –, il faut être réaliste.

Vous avez souligné les risques pris non seulement par les auteurs de ces vols mais aussi par ceux qui doivent procéder aux réparations. On peut s'imaginer que si ceux qui commettent ce type de vols prennent autant de risques, c'est parce qu'il y a effectivement à la clé ce qu'on appelle un lot intéressant.

Je suis heureux d'entendre que des moyens sont dégagés, non seulement au sein de votre département mais également au sein du département de l'Intérieur.

Je dirais que tout est dans tout: il y a le pendant, l'avant et l'après. Et l'après concerne également la justice. Les parquets doivent être sensibilisés, vous l'avez précisé. Il faut que ces vols soient considérés comme des priorités au sein des parquets; j'ai entendu que des mesures étaient prises en ce sens.

Je terminerai en disant qu'il est positif qu'un coordinateur d'ensemble soit mis en place; en effet, dans ces matières sensibles, il faut rassembler l'ensemble de l'information pour pouvoir mener les bonnes actions.

Il faudra maintenant assurer un suivi mais, comme vous l'avez dit à un de mes collègues, ce sera le rôle du prochain gouvernement.

Enfin, de tels vols sont le plus souvent commis la nuit et il paraît que la nuit, tous les chats sont gris. Dans le cas de la SNCB, ce sont souvent ceux qui travaillent en journée qui subissent les conséquences de ce phénomène.

Je vous remercie de l'attention qui a été la vôtre à propos de cette question.

09.16 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Net als u ben ik echt verbaasd over de sterke stijging en de cijfers die u naar voren hebt gebracht. De cijfers bewijzen dat deze problematiek een zeer grote impact heeft.

09.17 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op het vlak van de bestrafning – ik zei het daarnet al – heb ik enig voorbehoud, hoewel dat een groot woord is. Ik meen echter dat dit niet zomaar direct kan worden ingevoerd. De kwalificatie van een misdrijf wordt inderdaad vastgelegd door het Parlement. Het zijn de parketten die op basis daarvan personen al dan niet voor de rechter brengen. Er moet op een rustige, maar ernstige manier worden nagekeken of het Parlement een initiatief kan nemen om een signaal te geven aan degenen die zich schuldig maken aan dergelijke misdrijven. De incidentie bij het openbaar vervoer is hierbij van zeer groot belang.

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

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verbinding Antwerpen-Rosendaal" (nr. 161)

10 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la liaison Anvers-Rosendaal" (n° 161)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, bij onze Nederlandse collega's in de Tweede Kamer blijft het dossier van de Beneluxtrein Amsterdam-Brussel voor heel wat discussies zorgen.

Voorals Zeeuws-Vlaanderen en voor steden zoals Dordrecht en Rosendaal zal de afschaffing van deze trein immers heel wat nadelen hebben. Antwerpen en Brussel zullen voor hen heel wat verder af komen te liggen.

De Nederlandse Spoorwegen hebben toegezegd een onderzoek verricht naar de impact van het afschaffen van de Beneluxtrein. Hun conclusie daaruit is dat dit slechts voor 2% van de reizigers nadelen met zich zou meebrengen. Uit de vraagstelling blijkt evenwel dat dit onderzoek niet zo neutraal en objectief werd verricht. Er werden in de Nederlandse Tweede Kamer heel wat bedenkingen gemaakt bij dat onderzoek.

Het is niet alleen een Nederlands standpunt vanuit onder andere Zeeuws-Vlaanderen dat de Beneluxtrein belangrijk is. Ook voor Vlaanderen is deze trein van belang omdat hij Nederland en de regio rond

Roosendaal toch een stuk dichterbij Antwerpen brengt.

Ook uit het onderzoek dat de Nederlandse Spoorwegen hebben verricht, blijkt dat zij vastberaden zijn om deze trein stop te zetten. Dat bleek ook al uit het gebrekkige onderhoud dat de voorbije jaren werd gedaan op deze trein met veel vertragingen en zelfs afschaffingen tot gevolg. Men verwaarloost deze verbinding eigenlijk nu reeds.

Misschien is het, enerzijds, zinvol om te kijken of de Beneluxtrein kan behouden blijven, maar, anderzijds, ook om naar alternatieven te zoeken. Die zouden erin kunnen bestaan om het stukje van aan de grens tot aan Roosendaal mee op te nemen in het NMBS-netwerk en dit te gaan bedienen, onder meer door de IR-trein die momenteel Essen als eindstation heeft, door te trekken tot Roosendaal.

De voordelen zijn duidelijk. Het grenstarief kan met deze ineens verdwijnen, wat trouwens een van de doelstellingen van de beheersovereenkomst is. Bovendien ontstaat een prima verbinding voor de talloze grensarbeiders in de twee richtingen en blijft er een vrij snelle verbinding bestaan vanuit de Zuidwestregio van Nederland.

In hoeverre wordt deze piste ernstig bestudeerd door de NMBS? Aan Nederlandse zijde wordt er al wel eens rondverteld dat de NMBS dit effectief zal doen. Ik heb daarvan nog geen bevestiging gezien of gehoord. Wordt dit effectief in het vooruitzicht gesteld en waarom wel of niet?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, dit is een kort antwoord. Bij het overschakelen van de verbinding Brussel-Amsterdam van de huidige lijn 12 via Roosendaal naar de hogesnelheidslijn is erin voorzien dat Roosendaal verder zal worden bediend met een cadans van een per uur zoals dat vandaag reeds het geval is. De huidige lijn 12 is...

(...): Twee per uur, een snelle per uur.

10.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dan zijn we het eens.

Wat het voorstel betreft om Roosendaal mee op te nemen in het Belgische netwerk, het volgende. Het is uiteraard zo dat een lagere tarifiering minder inkomsten voor de NMBS zou betekenen. Het zou trouwens ook een aanvullende tegemoetkoming van de Staat vergen in het kader van een bijvoegsel bij de beheersovereenkomst. Over de invoering van een specifieke tarifiering zal echter door mijn opvolger moeten worden onderhandeld bij de opmaak van het nieuwe beheerscontract. Ik kan dus moeilijk antwoorden op uw vraag.

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Ik verwijs naar het laatste regeerakkoord en de beheersovereenkomsten die daaruit zijn voortgevloeid waarin stond dat die grenstoeslagen zouden verdwijnen. Dit is daar dus een concrete toepassing van. Die grenstoeslag is nog steeds niet verdwenen. Vandaar ook dat die vraag vandaag wel degelijk kan worden gesteld. Ik begrijp echter dat u daar nu verder niet veel meer over kunt zeggen.

10.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik kan alleen zeggen wat de NMBS wat dat betreft aan mij heeft overgemaakt.

10.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Uiteraard. Als ik het goed begrijp, zal het de stoptrein zijn die tot Roosendaal blijft rijden zoals dat vandaag het geval is. De snelle verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal en tussen Brussel en Roosendaal en de steden die erboven liggen verdwijnt dus. Dat blijven we toch betreuren.

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

11 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de werken aan Antwerpen-Centraal en het uitgebreid aanbod vanaf 9 december" (nr. 163)**

11 **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 travaux effectués à la gare centrale**

d'Anvers et le renforcement de l'offre à partir du 9 décembre" (n° 163)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er is daarstraks al gesproken over het nieuwe aanbod vanaf 9 of 10 december. In de buurt van Antwerpen ontstaan er heel wat mogelijkheden omdat de afwerking van de spoorwegkathedraal stilaan haar voltooiing nadert. Het resultaat mag er zeker zijn. Dit mag zeker ook wel eens worden gezegd. Het is al een heel knap station geworden.

Een belangrijk moment wordt 9 december want op die dag moet immers de nieuwe dienstregeling van start kunnen gaan en daarvoor is een oplevering van niveau –1 absoluut noodzakelijk. Enkele weken geleden werd gesteld dat deze datum heel nipt haalbaar zou zijn. Het is wel belangrijk te weten, zeker met betrekking tot de nieuwe dienstregeling, of dit niveau effectief zal zijn afgewerkt op 9 december want ook in NMBS-kringen werden daarbij heel wat vraagtekens geplaatst.

Ik kom dan tot het eerste deel van mijn vraag. Zal dit niveau en daardoor het volledige station op volledige capaciteit kunnen functioneren met ingang van de nieuwe dienstregeling op 9 december?

Het tweede deel van mijn vraag gaat over het uitgebreide treinaanbod dat wordt mogelijk gemaakt dankzij deze grotere capaciteit. Naast extra en betere interstedelijke verbindingen en een betere cadansering met Brussel onder andere, zou er ook een aanbod komen van extra L-treinen onder andere op de lijnen 12, 52 en 15. Niet al deze voorziene uitbreidingen zouden evenwel vanaf 9 december worden gerealiseerd omdat er blijkbaar een gebrek is aan rollend materieel en aan personeel. Blijkbaar kunnen al deze extra treinen niet tegelijk worden ingezet. Kunt u een overzicht geven van de precieze startdatum van het extra aanbod per lijn? Ik heb het dan wel degelijk over de lijnen 12, 52 en 15. Aan dat extra aanbod is ook de afschaffing van de piekuurtrein gekoppeld, wat mij vrij logisch lijkt. Bijkomend had ik nog graag vernomen of die piekuurtrein toch pas zal worden afgeschaft op het moment dat die nieuwe L-trein wordt ingelegd?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, alle sporen en perrons van het station Antwerpen-Centraal zullen vanaf 9 december 2007 volledig operationeel zijn. De tweede stationstoegang Kievit zal op dat ogenblik echter nog niet in dienst kunnen worden genomen. Dit zal pas het geval zijn vanaf juni 2008. Dat is de planning.

Wat betreft uw andere vragen meldt de NMBS mij dat het niet mogelijk is om vandaag al een planning te geven van bijkomende L-treinen rond Antwerpen. Het hangt af van de instroom van bijkomend personeel – treinbegeleiders en treinbestuurders – en van de budgettaire situatie.

Over het invoeren van bijkomende interstedelijke verbindingen rond Antwerpen in december 2007 heb ik ook al in de pers gelezen en dit voor diverse lijnen. Ik stel vast dat de NMBS-vervoersmaatschappij in dezen niet zo communicatief en transparant is. De pers weet blijkbaar iets meer. Door het invoeren van die bijkomende interstedelijke verbindingen rond Antwerpen in 2007 wordt een aantal P-treinen overbodig en die zullen dus uit het aanbod verdwijnen. Het invoeren van bijkomende L-verbindingen in een latere fase zal ook weer een aantal P-treinen overbodig maken.

Dat is het antwoord dat ik, wat dat betreft, op dit ogenblik van de NMBS ontvang. Misschien kan dat te maken hebben met het feit dat uw vraag van zeer recente datum is, maar dat zou eigenlijk niet zo mogen zijn.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Laten wij er dan maar van uitgaan dat die piekuurtreinen pas zullen worden afgeschaft op het moment dat er effectief een extra L-trein wordt ingevoerd. Dat mag ik toch hopen.

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

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het uitstel van de ingebruikname van de HSL langs de E19 ten noorden van Antwerpen" (nr. 164)

12 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 "le report de la mise en service de la

ligne à grande vitesse qui longe l'autoroute E19 au nord d'Anvers" (n° 164)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, vragen over de HSL ten noorden van Antwerpen, langs de E19, zijn al vaker aan bod gekomen. Die HSL-spoorlijn ligt daar nu al enige maanden klaar te wezen, maar er rijdt nog steeds geen trein op, behoudens enkele werk- en werftuigen, neem ik aan.

De oorspronkelijke optie in verband met de verbinding Antwerpen-Amsterdam was dat het project zou functioneren vanaf 1 juli 2005. Ondertussen zijn we ruim twee jaar verder, en de vooruitzichten blijven somber: nu wordt december volgend jaar vooropgesteld. Voor een stuk is dat natuurlijk het gevolg van achterstand bij onze Nederlandse bureaus.

Anderzijds is er natuurlijk het station Brecht en het station Noorderkempen in Brecht, waar er, op het binnenlands gedeelte van die nieuwe spoorlijn, perfect een nieuwe verbinding mogelijk zou kunnen zijn, ware het niet dat er blijkbaar geen treinen te vinden zijn die aan de nieuwe veiligheidssystemen beantwoorden. Dat heeft te maken met een late Europese normering en dergelijke meer. Ik heb daarover al veel verklaringen gehoord. In NMBS-kringen wordt gezegd dat de vertraging bij Bombardier ligt. Een aantal vragen rijzen ter zake.

Er rijdt op die spoorverbinding nog geen enkele trein. Er is nochtans geen enkele mogelijkheid van incident omdat er gewoonweg geen andere confrontaties mogelijk zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar dat ik u volgende vraag wil stellen.

Kan er op een of andere creatieve manier, sneller dan nu in het vooruitzicht wordt gesteld, toch een trein rijden, op zijn minst al tussen Brecht en Antwerpen? Als wij de dagelijkse files van tegenwoordig bekijken, dan zou zo'n trein al heel wat leed kunnen besparen bij vele pendelaars.

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, voor de ingebruikname van de spoorlijn met een bepaald type materiaal dienen zowel Infrabel als de vervoersmaatschappij te beschikken over de nodige toelatingen, bezorgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Infrabel heeft als streefdoel om tegen uiterlijk 31 maart 2008 te kunnen beschikken over die toelating, die haar in staat zal stellen om spoorverkeer toe te laten op de L4, dus ook tussen Antwerpen en Noorderkempen. De uitrusting van de stopplaats Noorderkempen zal overigens tegen eind dit jaar klaar zijn. Bij een mogelijke ingebruikname van de L4 vanaf 1 april 2008 rijzen er dus geen problemen.

De NMBS heeft bij de firma Angel Train Cargo drie Traxx-locomotieven gehuurd om de treinbediening van het station Noorderkempen te kunnen realiseren. Door de firma Bombardier dient in de locomotieven een software geïnstalleerd te worden, waardoor de homologatie van de ETCS op de Traxx-locomotieven kan gebeuren. De software is diegene die momenteel op de Betuweroute wordt getest. De firma Bombardier bevestigt dat die tests om diverse redenen nog niet zijn beëindigd.

Daardoor zal de homologatieprocedure met vertraging worden afgerond. De planning van de tests voor de homologatie van de door de NMBS gehuurde tractielocomotieven voor HSL4 kan dus niet worden gehandhaafd. Een start van de treindienst is op dit ogenblik in ieder geval niet mogelijk.

Er wordt sterk aangedrongen op een technisch alternatief om te kunnen rijden, maar Infrabel oordeelt op dit ogenblik dat het om veiligheidsredenen niet haalbaar is. Dat is de informatie waarover ik beschik.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan het alleen maar betreuren. De nieuwe prachtige infrastructuur ligt daar maar te liggen. Heel veel mensen kunnen ze dagelijks in de file rustig bewonderen. Het is pijnlijk. De NMBS heeft de tractielocomotieven al sinds september in huur, misschien zelfs al langer. Kan men het niet kunnen gebruiken van die locomotieven op iemand verhalen?

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat is een goede vraag. Ik ga ervan uit dat dit effectief bedongen is tussen de vervoersmaatschappij NMBS en Bombardier, want de flessenhals bevindt zich klaarblijkelijk bij de veiligheidstesten die gebeuren op de Betuwelijn in Nederland. Zodra Bombardier het licht op groen kan zetten, kan uiteraard de FOD Mobiliteit zijn goedkeuring geven, maar u zult het natuurlijk met mijn eens zijn dat de veiligheid van de reizigers en het personeel cruciaal is. Het spreekt voor zich dat de wet niet toelaat

om zonder homologatie te rijden. Het is belangrijk om de procedure volledig af te ronden, vooraleer de FOD Mobiliteit groen licht geeft.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het blijft natuurlijk betreuenswaardig dat men er niet voor heeft gekozen, zoals in Frankrijk, om op het HST-traject in twee veiligheidssystemen te voorzien: een klassiek, waarmee men vertrouwd is, en het nieuwe ECTS-systeem.

12.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De ingenieur naast mij zegt mij dat dit door Europa niet meer werd toegestaan. Dat was sowieso geen optie.

12.07 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik vind dat betreuenswaardig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "e-ticketing" (nr. 168)

13 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la billetterie électronique" (n° 168)

13.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, om de promotie van het openbaar vervoer te bevorderen, kent de Staat aan de NMBS-holding het beheer van een bijzondere toelage toe, bestemd voor het opzetten van een gemeenschappelijk platform dat nodig is voor de technische en operationele verwezenlijking van e-ticketing.

E-ticketing bestaat uit een enige, intermodale en interoperabele pinkaart die geldig is bij de verschillende operatoren van het openbaar vervoer.

Ik heb daarover twee reeksen vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u toelichting geven over voormeld, gemeenschappelijk platform? Wie zal van het platform deel uitmaken? Welke kosten gaan met het opzetten en de werking van het platform gepaard? Wat zijn de specifieke doelstellingen? Hoe zullen zij worden gerealiseerd? Wat zijn de specifieke taken van het platform?

Ten tweede, wat wordt juist bedoeld met de passage – ik citeer –: “Een deel van de toelage kan dienen als fonds, in mindering te brengen op het gedeelte ten laste van de federale Staat bij de oprichting en de werking ervan”?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik zal kort antwoorden.

Mijnheer De Padt, een gemeenschappelijk platform is noodzakelijk om een werkend, interoperabel en intermodaal smartcardticketingsysteem te creëren en blijvend te ondersteunen. Het platform zal een naamloze vennootschap zijn. Het heeft als belangrijkste doelstelling en taken het technisch opstellen en laten evolueren van een one ticket smart card.

Bedoelde kaart garandeert interoperabiliteit en dient als drager voor de tarieven van de vervoermaatschappijen. Zij zal een centraliserende en afschermende rol spelen tussen de operatoren. Dat laat toe dat elk operator, met verschillende voogdijen in onze complexe, federale structuur, zijn essentiële gegevens binnen zijn onderneming houdt en toch de klant een volledig antwoord en serviceniveau kan bieden.

Ten derde, de kaart maakt het formaliseren en bewaken van de spelregels en het verrichten van de daarmee gepaard gaande, operationele taken die het systeem vereisen, mogelijk.

De vier vervoermaatschappijen, dus De Lijn, de SRWT, de NMBS, de MIVB en de NMBS holding, zullen elk voor 20% participeren in het kapitaal van de bewuste nv, met een totale kapitaalbreng van 4,8 miljoen euro.

Het gemeenschappelijk platform heeft vier tot acht voltijdse equivalenten personeelsleden, die voor de realisatie van de doelstellingen instaan.

De 2,045 miljoen euro toelage van de Staat – de totale ondersteuning vanuit de Staat aan de NMBS is iets meer dan 2 miljard euro – zal gebruikt worden als kapitaalbreng van de NMBS-holding en de NMBS om hun aandeel in de oprichting en de werking van het gemeenschappelijk platform te betalen. Logischerwijze zal dat 40% uitmaken van de totale kapitaalbreng, waarover ik het daarnet had.

13.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb geen antwoord gekregen op mijn tweede vraag. Ik weet niet of u die over het hoofd hebt gezien.

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: U stelde dat een deel van de toelage kan dienen. Die toelage bedraagt die 2 miljoen euro. Dat is het bedrag dat als kapitaalbreng in de nv zal worden volstort. Dat is het antwoord op die cryptische regel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "een evacuatieplan bij een defect aan een trein" (nr. 169)

14 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la consommation, sur "un plan d'évacuation en cas de panne d'un train" (n° 169)

14.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, dit is een vraag die ook al een beetje gedateerd is. Ze werd opgesteld toen op 20 juni 2007 een honderdtal passagiers gedurende twee uur hebben vastgezeten in een trein. De oorzaak van dit euvel was een defecte locomotief. Doordat het incident plaatsvond op de drukste spoorverbinding van het land zorgde dit voor een chaotische avondspits.

Mijn hoofdbekommernis gaat echter uit naar de reizigers die gedurende twee uur in de trein vastzaten. Sommige moderne wagons laten niet meer toe om een ruit te openen. Het was toen heel warm. Dit betekent dus dat zij gedurende de hele periode in een gesloten wagon moesten verblijven. Tijdens warme dagen betekent dit zo goed als in een oven zitten, mijnheer de staatssecretaris. Of dat hier al dan niet het geval was weet ik niet maar principieel is het voor mij onverklaarbaar dat deze mensen gedurende zo'n lange periode, twee uur, opgesloten bleven.

Ik heb dan ook enkele vragen. Bestaat er in geval van een panne geen evacuatieplan dat het mogelijk maakt om de mensen sneller uit hun averij te bevrijden? Zo ja, waarom werd dat hier niet in actie gebracht? Hoe lang wacht men alvorens de gestrande reizigers te bevrijden? In de persmededeling verontschuldigt de NMBS zich bij de reizigers. Voorziet zij een financiële compensatie voor de reizigers die gedurende die twee uur vastzaten?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer De Padt, wanneer een reizigerstrein geblokkeerd staat tussen twee stations wordt in functie van de omstandigheden een keuze gemaakt tussen drie evacuatiemogelijkheden voor de reizigers.

Ten eerste kunnen zij overstappen op een andere trein. Er zijn natuurlijk bepaalde voorwaarden, onder andere qua veiligheid en met het oog op het tijdsaspect.

Ten tweede kunnen de reizigers overstappen op alternatief vervoer, dus onder andere autobussen en taxi's, wanneer de plaatselijke omstandigheden dat toelaten. Daar zijn dus ook voorwaarden aan gesteld.

Ten derde kan de trein worden weggesleept of weggeduwd door een andere trein of locomotief wanneer er bijvoorbeeld binnen een aanvaardbare tijdspanne zoiets beschikbaar is. De evacuatietijd wordt dus hoe dan ook als het belangrijkste criterium genomen.

Bij het incident waarnaar u verwijst was evacuatie door een hulplocomotief de meest aangewezen keuze omdat de defecte trein drukbezet was. Een andere evacuatie zou veel tijd in beslag hebben genomen en niet

zonder gevaar voor de reizigers zijn geweest, bijvoorbeeld door het hoogteverschil bij het afstappen. Ook waren er tijdens het piek uur geen treinen op dat baanvak beschikbaar met voldoende plaats voor de gestrande reizigers. Verder waren er onvoldoende autobussen ter beschikking op dat ogenblik. Het ging om 800 of 900 reizigers. Er was wel een hulplocomotief beschikbaar in Gent-Sint-Pieters. Ook al was de evacuatie met behulp van een hulplocomotief de beste keuze in het belang van de reizigers, toch neemt dit uiteraard tijd in beslag.

Het incident deed zich overigens voor op een bijzonder ongelegen tijdstip, op een bijzonder ongelegen plaats, en kan wat dat betreft wel een beetje als een toeval worden beschouwd.

De NMBS paste voor de klanten zeker de compensatieregeling toe. Concreet betekent dit dat de klant een vertraging van minstens 120 minuten heeft ondervonden en dus effectief de helft van zijn ritprijs met een minimum van 2,5 euro terugbetaald krijgt, op aanvraag vanzelfsprekend.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het GEN-fonds" (nr. 170)

15 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 fonds RER" (n° 170)

15.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het koninklijk besluit van 10 mei 2007 keurde het tweede bijvoegsel goed bij het beheerscontract dat werd gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS Holding, tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel. Dat is een zeer slechte zin, moet ik toegeven. Daarin wordt bepaald dat de NMBS Holding in september 2007 – dat is dan wel goed geformuleerd – een rapport zal voorleggen over de werkelijke toestand van de in het GEN-fonds beschikbare middelen.

Tevens wordt het volgende gesteld – ik citeer: “De regering zal de toestand van het GEN-fonds evalueren en in voorkomend geval beslissen over een bijkomende betaling in 2007 waarmee het normale verloop van de fysieke werken tegen het geplande tempo kan worden gegarandeerd, alsook de continuïteit van de aanbestedings- en bestelprocedures”. Einde citaat.

Ik heb gewoon twee vragen, mijnheer de staatssecretaris. Kunt u het voormelde rapport toelichten – tenzij het nog niet zou zijn opgesteld – en ter beschikking stellen van de leden van de commissie? Dat kan toch interessant zijn als gegeven. Wilt u ook het evaluatierapport van de regering toelichten en ter beschikking stellen aan de leden van de commissie?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik kan de heer De Padt geruststellen. Mijn beleidsplan heeft afgelopen vrijdagavond, 19 oktober, het gevraagde rapport ontvangen. Daarin wordt weergegeven dat het fonds op 31 december van dit jaar 359 miljoen euro, zijnde 61 miljoen meer dan oorspronkelijk gepland, zal bevatten. De opgelopen achterstand is hoofdzakelijk te wijten aan de verschillende procedures bij het bekomen van de nodige bouwvergunningen. Die vergunningen zijn momenteel bijna allemaal verworven. De werken zijn op kruissnelheid. Op de lijnen 161 en 124 zijn de werken al begonnen.

Voor lijn 50 zijn de onteigeningen aan de gang. De start van de werken is gepland voor begin 2008. Het rapport werd vandaag ter evaluatie bezorgd aan de regering. Ik heb daarvan een kleine conclusie bij, die ik u zeer graag overhandig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.01 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.01 heures.