

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

du

MARDI 25 MARS 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 25 MAART 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanslepende realisatie van de IJzeren Rijn" (nr. 22135)

01 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'interminable réalisation du Rhin de fer" (n° 22135)

01.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben verwonderd dat mijn vraag alsnog op de agenda is beland. De vraag dateert van 10 februari 2014. Ze was aan de staatssecretaris voor Mobiliteit gesteld. Nu wordt ze hier aan de agenda toegevoegd, hoewel de minister op 11 maart 2014 volgens mij reeds een duidelijk antwoord heeft gegeven, tenzij er sinds dat antwoord nog bijkomende informatie is ontstaan.

Het antwoord beperkte zich toen tot de opmerking dat de besprekingen over de IJzeren Rijn nog steeds lopende zijn en dat het resultaat pas tijdens de volgende legislatuur wordt verwacht.

Mijnheer de minister, tenzij u vandaag beter nieuws hebt, kan u vermoedelijk rustig naar uw antwoord van 11 maart 2014 verwijzen.

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, ik heb niets toe te voegen aan mijn antwoord op uw vraag met exact hetzelfde onderwerp die tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 13 maart 2014 werd behandeld.

01.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs enkel naar mijn repliek, waarin ik mijn verwondering uitdruk over de aanslepende onderhandelingen en de politieke onwil om het dossier van de IJzeren Rijn in een versneld tempo af te ronden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Jacqueline Galant au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'installation d'un point vélo à la gare de Jurbise" (n° 22690)

02 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opening van een fietspunt bij het station Jurbeke" (nr. 22690)

02.01 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les points vélo offrent des

services relatifs aux vélos à proximité immédiate des gares. Leur objectif est de stimuler le transport modal: l'usage du vélo combiné au train, au tram ou au bus sur le même trajet. Proposés par la SNCB-Holding, exploités par des tiers, ces points vélo sont actuellement installés dans une vingtaine de gares belges. Ils proposent différents services: gestion des parkings pour vélos, location de vélos – dont le système Blue-bike – et possibilité d'effectuer rapidement de petites réparations.

La SNCB a manifesté l'intention d'augmenter ces points vélo de 25 unités supplémentaires. Un nouvel appel à candidatures est prévu en 2016, d'après les informations apportées lors de la présentation du plan dans le Hainaut.

Dans l'attente de ce nouvel appel d'offres, qu'est-il possible de faire?

La gare de Jurbise pourrait en effet être intéressée par l'installation d'un tel service qui permettrait au nombre croissant de navetteurs à destination de Pairi Daiza de louer un vélo pour rejoindre leur destination finale après leur trajet en train.

Monsieur le ministre, serait-il envisageable d'installer un point vélo dans cette gare? Quelle est la position de la SNCB-Holding à ce sujet? La gare de Jurbise pourrait-elle être reprise dans la liste des gares susceptibles d'accueillir un point vélo?

J'ajouterai que la commune pourrait participer à l'effort: en effet, Jurbise projette d'investir dans l'aménagement d'un nouveau parking. L'installation de ce point vélo pourrait donc être combinée à l'aménagement du nouveau parking.

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, madame Galant, la SNCB m'informe qu'une prochaine phase de consultation de marché pour la sélection de candidats exploitants de points vélo sera probablement réalisée en 2016, à condition d'une décision positive pour la continuité d'extension du projet ainsi que pour les budgets nécessaires.

Cela dit, la SNCB est toujours prête à évaluer, en collaboration avec les villes et communes, l'opportunité de créer un tel point vélo.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, si je vous comprends bien, le collège pourrait informer la SNCB de ce projet et espérer une réponse positive, du moins un début d'approche positive pour élaborer ce projet sur la commune.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het ontslag van de heer Bellens, gewezen CEO van Belgacom" (nr. 22457)

03 Question de Mme Barbara Pas au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du licenciement de l'ancien CEO de Belgacom, M. Bellens" (n° 22457)

03.01 Barbara Pas (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2013, zijn laatste jaar als CEO van Belgacom, heeft de heer Bellens meer dan 2 miljoen euro verdiend. Tot nader order ontving hij geen ontslagvergoeding, maar blijkbaar vecht hij dat juridisch aan.

Na zijn gedwongen ontslag in november van vorig jaar hebben wij via de pers mogen vernemen dat hij een schadevergoeding eist van ongeveer 5 miljoen euro. Wij hebben ook via de pers mogen vernemen dat u dat buitensporig vindt. Voorts hebben wij kunnen lezen dat hij, via zijn advocaten, een minnelijke schikking heeft proberen te treffen met de vertegenwoordigers van Belgacom, zij het zonder resultaat. Als gevolg daarvan zou de heer Bellens zich nu tot de arbeidsrechtbank wenden om zijn ontslag aan te vechten.

Ik heb daarover enkele concrete vragen, mijnheer de minister.

Klopt het dat er effectief een poging tot minnelijke schikking is geweest door de advocaten van de heer Bellens? Zo ja, wat was de precieze inhoud van het voorstel?

Klopt het dat de gevraagde schadevergoeding een bedrag van 5 miljoen euro betreft? Waarop is dat bedrag gebaseerd? Ik heb gelezen dat zijn contract normaal gezien tot 2015 zou hebben gelopen. Ik vermoed dat de vergoeding dan ook gebaseerd is op het resterend gedeelte van zijn mandaat. Ik hoop dat u daarbij enige toelichting kunt geven.

Welk standpunt heeft de regering ingenomen ten opzichte van Belgacom in de poging tot minnelijke schikking?

Is de regering er al officieel van op de hoogte gesteld dat er een procedure is opgestart door de heer Bellens bij de arbeidsrechtbank? Zo ja, welke eisen werden er via zijn advocaten gesteld en dergelijke?

Mijn laatste vraag is niet onbelangrijk, mijnheer de minister. Welk soort contract had de heer Bellens bij Belgacom? In de pers lezen wij verscheidene versies, van zelfstandige tot bediende. De persberichten maken ons niet wijzer. Arbeidsrechtelijk maakt het natuurlijk een wezenlijk verschil uit. Voorts is het belangrijk te weten of het contract in opzegmogelijkheden voorzag.

03.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 888 van de heer Geerts over hetzelfde onderwerp, maar ik lees mijn antwoord op uw vraag met plezier voor.

In tegenstelling tot wat wordt verklaard, werd er niet samen gezeten met de voorzitter van de raad van bestuur of met vertegenwoordigers van het bedrijf en de regering, en de advocaat van de heer Bellens.

Het staat de heer Bellens vrij om zich tot de rechtbank te richten, indien hij van mening is dat hij in zijn rechten werd geschaad.

Ik merk op dat de heer Bellens geen beroep heeft aangetekend bij de Raad van State tegen de beslissing van de regering om zijn mandaat te beëindigen. De vraag tot schadevergoeding is gericht tegen Belgacom, dat zijn argumenten in rechte zal bepleiten.

03.03 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar daarmee ken ik de mening van de regering met betrekking tot die schadevergoeding nog altijd niet. Ik weet ook wel dat die gericht is tegen Belgacom, maar de regering heeft daarover toch ook wel een en ander te zeggen.

Op mijn belangrijkste vraag, met name welk soort contract de heer Bellens had, heb ik ook geen antwoord gekregen. Dat maakt echter wel een essentieel verschil. Als het om een bediendecontract gaat, is de kans groot dat de heer Bellens die schadevergoeding zal krijgen. De periode tussen het voorval dat tot de vertrouwensbreuk heeft geleid, de zogenaamde zware fout die tot zijn ontslag heeft geleid, en het ontslag om dringende redenen zelf, bedraagt meer dan vier dagen. Daarmee is de termijn overschreden.

Ofwel heeft deze regering die beslissing met opzet te laat genomen om hem, om het even hoe, nog een schadevergoeding toe te kennen, ofwel is het gewoon een kwestie van onkunde. Dat zijn de enige twee mogelijkheden die ik zie. Daarover had ik van u graag wat duidelijkheid gekregen. Tijd brengt echter raad en wij zullen zien wat de rechtbank zal beslissen.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 22484)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in het dossier van de liberalisering van het spoorvervoer voor reizigers" (nr. 22633)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 22842)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stemming in het Europees Parlement over het vierde spoorwegpakket" (nr. 22880)

04 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le quatrième paquet ferroviaire" (n° 22484)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du dossier de la libéralisation du transport de voyageurs par rail" (n° 22633)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le quatrième paquet ferroviaire" (n° 22842)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le vote du Parlement européen sur le quatrième paquet ferroviaire" (n° 22880)

De **voorzitter**: De vraag nr. 22842 van mevrouw De Bue valt weg omdat zij hier niet aanwezig kan zijn.

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het Europees Parlement heeft zich uitgesproken over het vierde spoorwegpakket nadat eerder de Europese Commissie dit al had gedaan. Het Parlement gaat wel minder ver dan de Europese Commissie.

In de plenaire vergadering van 27 februari heeft de minister hierover al zijn visie te kennen gegeven. Wat het organisatorische luik betreft, stelde u dat een nieuwe hervorming van de structuur niet onmiddellijk aan de orde is. Dat is maar goed ook, denken wij. Het is een belangrijke boodschap, want vandaag is er vooral nood aan stabiliteit om de nieuwe structuur, die pas vorm heeft gekregen, alle kansen van slagen te geven.

Naast de structuur is er natuurlijk ook het luik van de liberalisering. Het is afwachten welke positie de Raad zal innemen om te weten hoever de voorstellen uiteindelijk zullen gaan. Het is echter zeker dat de liberalisering er in mindere of meerdere mate en vroeg of laat zal komen. Het is dan ook noodzakelijk dat wij er ons als land op voorbereiden.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister. Zijn er al stappen gezet om ons concreet voor te bereiden op de liberalisering? Bent u als minister het idee genegen om, naar het voorbeeld van en aansluitend op de mobiliteitsstudie die momenteel wordt uitgevoerd binnen het ECMM, een *think tank* met de Gewesten op te richten? Hoe ziet u de link tussen de liberalisering en het meerjareninvesteringsplan dat tot 2025 loopt? Heeft men bij de keuze voor het jaar 2025 al dan niet rekening gehouden met de evolutie van de liberalisering?

04.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het klopt dat u reeds eerder in de plenaire vergadering van 27 februari verwezen hebt naar uw standpunt inzake het vierde spoorwegpakket. U verweet daarbij de Europese Commissie dat zij overhaast te werk is gegaan en haar voorstel moest herzien.

Anderzijds is het natuurlijk zo dat dit vierde spoorwegpakket er zal komen. Het is nog niet geweten welke de precieze modaliteiten zullen zijn, maar de NMBS moet zich erop voorbereiden.

De heer Cornu loste zelf een schot voor de boeg door in het Canvasprogramma Panorama van 9 januari te kennen te geven dat de NMBS onvoldoende is voorbereid op dat vierde spoorwegpakket.

Vermoedelijk zult uzelf of uw kabinet kennis hebben genomen van het boek van de heer Descheemaeker met als titel *Dwarsligger*. In zijn boek geeft hij in zijn visie op de toekomst duidelijk te kennen dat de NMBS onvoldoende is voorbereid op de liberalisering. Hier is het veeleer de boswachter die stroper is geworden.

Toch mogen wij de woorden van de heer Descheemaeker, ongeacht wat zijn motieven zijn, niet in de wind slaan.

Enerzijds verwondert het mij dat van de NMBS, zowel van de heer Descheemaeker als van de heer Cornu, er duidelijke signalen komen dat de NMBS onvoldoende voorbereid is. Anderzijds is er uw rol als minister, die daarin op de rem staat. Het lijkt wel alsof u niet bekommerd bent om de inhoud van het vierde spoorwegpakket of om de liberalisering, wat u onlangs daaromtrent ook zou hebben verklaard. Het lijkt meer een tactische zet om de NMBS meer ademruimte of meer tijd te geven om de zaak voor te bereiden.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat is de stand van zaken bij de NMBS inzake de voorbereiding van de liberalisering, ook op het vlak van wetgevend werk?

Ten tweede, kunt u hier in de commissie uw visie op de toekomst van het vierde spoorwegpakket geven?

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 4^{ème} paquet ferroviaire qui a été soumis au vote du Parlement européen le 26 février dernier a pour principal objet l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs par chemin de fer. Des six propositions législatives qui composent ce paquet, si certaines peuvent tout à fait nous agréer, deux d'entre elles pourraient radicalement changer la manière dont les chemins de fer européens, et donc les chemins de fer belges, devront être structurés et organisés à l'avenir et conditionner l'intensité et les modalités d'introduction de la concurrence dans ce secteur.

Après avoir une première fois clairement rejeté l'idée d'une séparation verticale plus poussée lors de la refonte du premier paquet ferroviaire en juillet 2012, le Parlement européen impose aujourd'hui un nouveau camouflet au commissaire Kallas, en contrecarrant très nettement les fameuses "murailles de Chine" voulues par la Commission européenne, permettant ainsi que des compagnies ferroviaires intégrées continuent à gérer un réseau ferré tout en y faisant rouler des trains.

Pour peu que le Conseil suive les députés sur ces différents points lorsqu'il sera amené à se prononcer sur ce texte, les États membres pourront revenir ultérieurement vers un modèle d'organisation intégré, même si leurs chemins de fer sont complètement séparés au moment de l'entrée en vigueur de la directive. Les seules fonctions du gestionnaire d'infrastructure sur lesquelles les autres entités du groupe et sa société faitière ne pourront exercer aucune influence sont, légitimement, l'attribution et la tarification des sillons et il ne pourra être question pour la Commission européenne de pénaliser seule les entreprises ferroviaires intégrées dont elle jugerait les "murailles de Chine" insuffisantes.

Si ce débat fait clairement référence aux décisions qui ont été prises au niveau belge, anticipant sur ce 4^{ème} paquet ferroviaire, la situation est nettement moins claire et satisfaisante en ce qui concerne les limites opposables au principe de libre concurrence dans le but de préserver l'équilibre économique et la qualité des prestations fournies dans le cadre d'un contrat de service public.

Si le Conseil suit le Parlement dans ce domaine, plus rien ne pourra empêcher un train international ou un train à grande vitesse de faire concurrence à un train du service intérieur relevant d'un contrat de service public, pas même l'équilibre économique d'un tel contrat. Pour tous les autres types de trains, les menaces éventuelles pesant sur l'équilibre économique d'un contrat de service public ne pourront plus être invoquées pour limiter l'accès d'un tiers au réseau que s'il apparaît que l'arrivée de ce nouvel opérateur aurait pour conséquence, soit de diminuer les revenus engrangés par l'ensemble du secteur sur les relations concernées, soit de mettre en péril la viabilité économique du ou des contrats de services publics directement touchés.

Plus interpellant encore, en matière de contrats de services publics pour le transport intérieur de voyageurs, en vertu du compromis voté par le Parlement européen il y a quelques jours, il faudra obligatoirement confier ceux-ci à des opérateurs internes relevant directement d'autorités compétentes locales ou à tout le moins non nationales. Ou alors, il faudra se résoudre à attribuer ces contrats de services publics au terme de procédures d'appel d'offres, elles aussi distinctes, dont le nombre dépendra de l'importance des services concernés, mais dont on peut dire pour notre pays qu'il en faudra au minimum deux.

On voit bien évidemment sur quelle pente dangereuse nous glissons en la matière pour ce qui concerne l'éventuelle régionalisation du chemin de fer belge.

Monsieur le ministre, comment analysez-vous l'actuelle réforme des structures de la SNCB que vous êtes en train de mettre en œuvre au regard du vote du Parlement européen?

Quel modèle de libéralisation du trafic intérieur de voyageurs la Belgique va-t-elle défendre au sein du Conseil?

04.04 **Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, parallel aan de besprekingen op Europees niveau over het vierde spoorwegpakket, ligt het duidelijk in de bedoeling van de regering dat de twee overheidsbedrijven zich voorbereiden om de toekomst van het Belgisch spoor te waarborgen in het kader van een waarschijnlijke openstelling van de markt voor het binnenlands reizigersverkeer.

De oriëntatienota die ik samen met mijn collega voor Mobiliteit heb laten goedkeuren door de regering, dringt erop aan dat de NMBS en Infrabel hun interoperationele doeltreffendheid verbeteren in het verlengde van de initiatieven die zij reeds hebben uitgevoerd. Het doel van de overheid is om tegen 2019 dezelfde kwaliteit van dienstverlening te bieden tegen een kostprijs die vergelijkbaar is met die van de andere Europese operatoren. Dat stappenplan vormt een van de elementen waarmee de ondernemingen rekening dienen te houden bij de opstelling van een businessplan als basis voor toekomstige besprekingen over de nieuwe beheerscontracten.

Ik blijf ervan overtuigd dat een betere integratie van de verschillende vervoerswijzen van essentieel belang is om de mobiliteit op nationaal niveau te verbeteren. Het beleid en de doelstellingen inzake mobiliteit van de Gewesten dienen afgestemd te worden op de federale spoorwegstrategie. Dat is de reden waarom ik in het kader van de besprekingen over het MIP het initiatief genomen heb om samen met mijn collega voor Mobiliteit een studie op te starten omtrent een betere overgang tussen het spoor en andere vervoerswijzen op gewestelijk niveau. Het ECMM blijft voor mij het juiste platform om de samenwerking met de Gewesten te ontwikkelen op het vlak van mobiliteit.

En ce qui concerne l'articulation entre le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) et une libéralisation probable du marché ferroviaire domestique, il va de soi que si des modifications législatives importantes en termes de libéralisation devaient intervenir, il conviendra d'évaluer les conséquences sur le PPI et de procéder aux aménagements nécessaires. Si modifications il doit y avoir, elles pourront avoir lieu lors de la révision quinquennale du PPI que le gouvernement a voulu coulisant et révisable tous les cinq ans.

Enfin, le 14 mars dernier a eu lieu une réunion concernant le 4^{ème} paquet avec mes homologues du Benelux. La réunion a permis de dégager une grande convergence de vues sur la nécessité de bloquer les aspects du paquet lié à la libéralisation du rail en Europe. La proposition de la Commission européenne va trop vite et trop loin. Elle ne répond pas suffisamment aux besoins d'amélioration de la sécurité, de la qualité et de l'efficacité au niveau des passagers et des cheminots. Nous avons donc convenu d'établir une position commune sur laquelle nous travaillons actuellement et de la soumettre à d'autres États membres pour établir un front le plus large possible contre la proposition de la Commission européenne. Je serai, d'ailleurs, dans une dizaine de jours, à Paris, pour rencontrer mon homologue français.

04.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat u een aantal goede elementen hebt meegegeven met betrekking tot de weg die de komende jaren verder zal moeten worden uitgestippeld.

Het is heel belangrijk dat de NMBS zich er nu al van bewust is dat wij een traject moeten opzetten om klaar te zijn voor die liberalisering. Ook de financiële gezondmaking van de bedrijven zal daarin een essentieel element zijn.

Het is ook goed dat u met uw collega's overleg pleegt, in eerste instantie binnen Benelux-verband. Ik merk daarbij wel op dat er een groot verschil is in de manier waarop er met andere spoorwegbedrijven wordt gewerkt in Nederland en in ons land.

Wij kennen allemaal het systeem in Nederland, waarbij het hoofdniet nog door de NS wordt uitgebaat, maar waar de regionale spoorlijnen al door andere spoorwegbedrijven kunnen worden uitgebaat. Dat is wellicht een interessante piste voor ons land voor de toekomst.

Ik denk dat wij dit dossier de komende jaren verder zullen moeten opvolgen.

04.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar wij zijn eigenlijk niet veel wijzer geworden dan wat u al in het vooruitzicht had gesteld tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 januari.

Ik wijs u er voorts ook op dat de argumentatie waarom u zelf op de rem bent gaan staan inzake het vierde spoorpakket, de argumenten die u op 27 februari in de plenaire vergadering hebt gegeven, ernstig tegenspreekt of in elk geval de feiten bij de NMBS tegenspreekt.

U zegt dat de oplossing van de NMBS de kwalen waaraan de Europese spoorwegen lijden misschien zouden kunnen verergeren. Als er één bedrijf is in Europa dat lijdt aan ernstige kwalen, dan is het de NMBS.

U zegt dat u bezorgd bent over de impact op de reizigers en het goederenvervoer, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden. Als er evenwel een bedrijf is dat de laatste jaren op het vlak van het goederenvervoer, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden ernstige steken heeft laten vallen, is dat opnieuw de NMBS.

Als u dat zagezegd doet uit bezorgdheid voor het behoud van de openbare dienstverlening, dan stellen wij ook hier vast dat in het vervoersplan 2014-2017 ernstig op die openbare dienstverlening wordt ingeboet.

Als klap op de vuurpijl, als u erop wordt gewezen dat de scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator wordt afgezwakt, zegt u dat wij in het verleden voor een holdingmodel hebben gekozen en dat was geen succesverhaal. Dat was op papier misschien wel een holding, maar er waren drie aparte bedrijven die naast en soms zelfs tegen elkaar werkten.

U trekt dus de foute lessen uit het hele NMBS-verhaal. U bent gewoon op de rem gaan staan uit tactische overwegingen, misschien ook om toe te geven dat u nog steeds geen nieuwe beheersovereenkomst hebt.

04.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai un peu de mal à comprendre quelle est la ligne du gouvernement en la matière. Il est vrai que depuis quelques années, tant la politique gouvernementale que celles de la SNCB et d'Infrabel sont de préparer cette libéralisation du rail, dont on ne sait pas si vous la trouvez souhaitable. En tout cas, elle semble considérée comme probable.

Je ne vais pas revenir sur les différentes étapes qui conduisent à ce que notre pays se prépare radicalement à la libéralisation du trafic intérieur de voyageurs.

Dans la note que vous avez fait adopter par le gouvernement, monsieur le ministre, quelle est exactement la position du gouvernement en la matière? S'agit-il, à l'instar de ce que vous avez pris comme initiative vis-à-vis de vos partenaires du Benelux, de s'opposer à cette libéralisation du trafic intérieur de voyageurs? Ou s'agit-il de prévoir des modalités de mise en œuvre de cette libéralisation favorables à notre pays?

La libéralisation du trafic de marchandises a radicalement bouleversé le secteur. Des marchandises qui jusqu'à présent étaient convoyées par rail le sont désormais par route. Il convient donc de s'alarmer, s'inquiéter et se mobiliser contre la libéralisation du trafic intérieur de voyageurs.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de naleving van het beheerscontract in verband met de lijnen Gent-Oudenaarde en Geraardsbergen" (nr. 22630)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het plan van de NMBS voor het station Lessen" (nr. 22667)
- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor het station Marbehan" (nr. 22835)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de roadshows van de NMBS en de gevolgen voor het vervoersplan 2014-2017" (nr. 22847)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugschroeven van het treinaanbod voor Zeebrugge in overeenstemming met het beheerscontract met de NMBS" (nr. 22848)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de roadshows van de NMBS en de verdere afhandeling van het vervoersplan" (nr. 22857)
- de heer Mathias De Clercq aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrijven van de provinciale en meerdere lokale Oost-Vlaamse overheden aangaande de piekuurtrein naar Brussel vanuit Gent-Dampoort" (nr. 22875)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Westhoek" (nr. 22879)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verbinding Lessen-Bergen in het vervoersplan van de NMBS" (nr. 22881)

05 Questions jointes de

- M. Stefaan Vercamer au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le respect du contrat de gestion en ce qui concerne les lignes Gand-Audenarde et Grammont" (n° 22630)

- M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impact du plan SNCB sur la gare de Lessines" (n° 22667)

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB et ses répercussions sur la gare de Marbehan" (n° 22835)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation des tournées d'information de la SNCB et les conséquences sur le plan de transport 2014-2017" (n° 22847)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction de l'offre de trains pour Zeebrugge conformément au contrat de gestion de la SNCB" (n° 22848)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation des tournées d'information de la SNCB et la poursuite de la mise en oeuvre du plan de transport" (n° 22857)

- M. Mathias De Clercq au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le courrier concernant le train de pointe Gand-Dampoort-Bruxelles que les autorités provinciale et locales de Flandre orientale vous ont envoyé" (n° 22875)

- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Westhoek" (n° 22879)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la place de la liaison Lessines-Mons dans le plan de transport de la SNCB" (n° 22881)

De **voorzitter**: Aangezien de heer Arens heeft laten weten dat hij hier niet aanwezig kan zijn, vervalt zijn vraag nr. 22835. De heer De Clercq probeert op tijd te zijn.

05.01 **Stefaan Vercamer** (CD&V): Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag over het vervoersplan in de regio Vlaamse Ardennen en Oost-Vlaanderen. Ik was destijds gerustgesteld door uw antwoord. U zei immers dat de afspraak met de NMBS was dat het beheerscontract moet worden nageleefd en dat er rekening moet worden gehouden met de dunbevolkte gebieden.

Dat deed bij mij echter enkele vragen rijzen. Het beheerscontract wordt nu al niet nageleefd. De lijnen Gent-Oudenaarde en Gent-Geraardsbergen behoren tot het hoofdnets van de NMBS. Dat betekent dat, volgens artikel 8 van het beheerscontract, op die lijnen in het weekend een eenuursdienst zou moeten worden aangeboden.

Volgens het spoorboekje wordt daar al jaar en dag een tweeuursdienst aangeboden, ondanks aandringen vanuit de regio. Hoe verklaart u dat het beheerscontract tot op vandaag niet wordt nageleefd?

Ik ga ervan uit dat een vermindering van de dotatie werd opgelegd, omdat men met de tweeuursbediening niet voldoet aan de normen van het beheerscontract. Is dat het geval?

Ten slotte, wanneer krijgen beide lijnen een eenuursdienst, zodat het beheerscontract wordt nageleefd en de regio een betere ontsluiting krijgt naar de stad Gent?

De **voorzitter**: De heer Destrebecq is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 22667.

05.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 21 januari 2014 maakte u voor het eerst melding van de roadshow, die de NMBS in maart per provincie zou organiseren om het nieuwe transportplan en de bijzonderheden per provincie voor te stellen.

U stelde toen dat tijdens die roadshow alle vragen over de lokale dienstverlening zouden kunnen worden

gesteld. Aanvullend kondigde u in de commissievergadering van 19 februari aan de daaropvolgende Ministerraad te zullen verzoeken dat van de NMBS een voorstel zou worden geëist, aangepast aan het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS. U specificeerde: "Het gaat met name over de naleving van het aantal klokvast verbindingen per bediende halte. Van haar kant zal de NMBS in de loop van de komende weken het nieuw vervoersplan in de verschillende provincies van het land voorstellen. De communicatie steunt op roadshows, waarbij de NMBS zich zal richten tot de verkozenen van de verschillende parlementen, evenals tot de provinciale verkozenen en tot de burgemeesters. De roadshows worden tussen eind februari en april 2014 gehouden en alsdan zullen de algemene richtsnoeren en de specifieke lokale bijzonderheden van het vervoersplan worden voorgesteld. In de nota die aan de Ministerraad wordt voorgelegd, wordt aan de NMBS gevraagd om de opmerkingen die tijdens deze presentaties worden geformuleerd, te analyseren. Naast de noodzakelijke aanpassingen om het huidig beheerscontract na te leven, zullen er relevante aanpassingen moeten worden opgenomen. Het gewijzigd plan zal dan worden voorgelegd aan de Ministerraad en aan de raad van bestuur van de NMBS."

Mijnheer de minister, ik heb het genoeg gehad om een van de roadshows bij te wonen. Zeker wat de roadshow in de provincie West-Vlaanderen betreft, was er geen sprake van een show. Het was gewoon een PowerPointpresentatie van een batterij aan sprekers. Na twee uur toespraken van de NMBS hadden vele toehoorders er al hun buik vol van. Wie vol ongeduld was om een aantal prangende zaken te berde te brengen, had al niet veel enthousiasme meer. Bovendien is het toch logisch en nuttig dat men de gepresenteerde cijfers ook op papier kan volgen, wat niet het geval was. Er werd verwezen naar een presentatie op internet. De presentatie liet in elk geval te wensen over. Het leek erop dat de NMBS zelf de roadshow ondermijnde.

Voorts kon een aantal vragen niet worden beantwoord, aangezien niet alle details van het vervoersplan per provincie beschikbaar waren. Alleen de grote lijnen werden getoond. Van inspraak en een duidelijke informatieoverdracht was er geen spoor.

Het is trouwens pijnlijk vandaag vast te stellen dat de heren Cornu en Lallemand momenteel in het Vlaams Parlement persoonlijk een toelichting geven en antwoorden op vragen van parlementsleden. Wij moeten het met u doen. Het is niet dat ik ontevreden ben over uw inspanningen om de commissie te woord te staan, maar u weet ook dat antwoorden van de NMBS en Infrabel zelf veel duidelijker en omstandiger kunnen zijn dan de blaadjes papier die u namens uw kabinet of namens Infrabel en de NMBS afleest.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u de gebrekkige roadshows?

Wanneer zal de definitieve versie van het vervoersplan 2014-2017 bekend worden?

In welke mate wordt het vervoersplan 2014-2017 nog bijgestuurd en met welke motivatie? Wat is de planning?

De **voorzitter**: Uw vraag over het treinaanbod voor Zeebrugge is hieraan toegevoegd. U mag ze meteen stellen, maar mag ik u vragen om de tijdslimieten te respecteren?

05.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in 2010 werd de trein Brugge-Zeebrugge van 22 u 09 afgeschaft en in 2011 werden nog eens drie treinen tussen Brugge en Zeebrugge afgeschaft. Door het afschaffen van die late treinen konden heel wat reizigers van Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge niet langer met de trein naar Brugge, bijvoorbeeld om avondschoon te volgen.

Het huidig transportplan van de NMBS dateert van 1998 en was oorspronkelijk bedoeld voor een periode van zeven jaar. In december 2014 lanceert de NMBS een aangepast vervoersplan 2014-2017. Omdat een vervoersplan een complex geheel is, dat al het treinverkeer op het spoorweganet regelt, organiseerde de NMBS tussen 24 februari en 27 maart – wij hebben er nog één te gaan – een reeks roadshows om het vervoersplan toe te lichten. Uit de roadshow van het vervoersplan 2014-2017 voor West-Vlaanderen op 17 maart bleek dat het treinaanbod naar Zeebrugge beperkt zal worden tot één trein om de twee uur.

Ik wens u te herinneren aan uw verklaringen in verband met het beheerscontract. Daarom heb ik de volgende vragen.

Is het voorgestelde treinaanbod voor Zeebrugge in overeenstemming met het beheerscontract tussen de overheid en de NMBS, in het bijzonder wat de naleving van het aantal klokvast verbindingen per bediende

halte betreft? Zo ja, waarom? Zo nee, op welk vlak niet en welke maatregelen hebt u genomen?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij daarbij aan met een vraag over de evaluatie van de roadshows, die ondertussen achter de rug zijn. In de Ministerraad werd eind februari beslist dat er voorstellen tot wijzigingen zouden kunnen volgen, als er op lokaal vlak problemen gesignaleerd zouden worden. De opmerkingen zouden worden geanalyseerd door de NMBS, die relevante wijzigingen in het plan zou opnemen.

De roadshows waren op bepaalde punten wel duidelijk, in tegenstelling tot wat de vorige spreker beweerde. Ik vond het in elk geval een heel goed initiatief. Dat mag ook wel eens gezegd worden. De NMBS is naar de provincies getrokken en heeft op zijn minst een forum geboden om opmerkingen te verzamelen.

Op andere punten bleven de presentaties wel vaag en onduidelijk. Ik heb het dan vooral over de uren van de treinen. Men kan natuurlijk moeilijk voor elke trein de precieze vertrekuren meegeven, maar de frequentie en de amplitude van de treinen zijn wel elementen die men naar mijn mening reeds had kunnen meegeven. Zo bestaat er vandaag nogal wat onduidelijkheid over of in het nieuwe vervoersplan de eerste trein 's morgens en de laatste trein 's avonds nog wel zullen rijden. Er wordt wel gezegd dat er hier en daar schrappingen mogelijk zijn, maar verder wordt dat niet concreet gemaakt. Dat is nochtans belangrijke informatie.

In zowat elke provincie werden verbeteringen gevraagd. In Antwerpen denk ik daarbij bijvoorbeeld aan de bediening van het station Noorderkempen. In Oost-Vlaanderen waren er vragen over het schrappen van de piekuurtreinen naar Gent-Dampoort. In Limburg waren er vragen over de verbinding Hasselt-Antwerpen en in West-Vlaanderen over de verbinding De Panne-Brussel. Algemeen kan worden gesteld dat de beperking in treinkilometers, gekoppeld aan de nood aan meer treinen naar de luchthaven van Zaventem, een struikelblok is.

Hierbij kunnen wij ons afvragen of deze situatie vol te houden is in het licht van een kwalitatief vervoersplan dat eind dit jaar moet ingaan.

Een belangrijk element hierin is de kostenpost van de rijpadvergoeding die de NMBS moet betalen. Ik val in herhaling maar dit is toch wel essentieel. De vraag hoe men hieraan kan sleutelen zodat het voor de NMBS weer aantrekkelijker wordt om reizigerstreinen in te leggen is essentieel, omdat elke bijkomende kilometer vandaag voor de NMBS een kostprijs betekent, ook al zit de trein redelijk vol. Het bekijken van die rijpadvergoeding is een essentieel element. Wij weten dat de manoeuvreerruimte beperkt is met de bestaande schuld situatie en de consolidatie door de overheid, maar het is essentieel dat de hele vestzakbroekzakoperatie tussen de NMBS en Infrabel grondig bekeken wordt. Het Diabolocontract met de treinen naar Zaventem hangt hier strikt mee samen.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook enkele vragen. Ten eerste, achten de NMBS en u het haalbaar om het vervoersplan aan te passen aan de vele opmerkingen die naar voren zijn gekomen in de provincies?

Ten tweede, welk traject zal het vervoersplan nu verder volgen? In welke timing is daarvoor voorzien?

Ten derde, wanneer zullen de juiste verbindingen en de uren bekendgemaakt worden? Hoe zal de communicatie verlopen? Ik heb daarbij nog een specifieke opmerking. Er werd tijdens de roadshows gezegd dat de communicatie met de reiziger vanaf september zou aanvangen. Wij hebben hier eerder al de problemen aangehaald van wisselende uren die de praktische organisatie van heel wat scholen in de problemen bracht. Voor de organisatie van de scholen is het essentieel te weten op welk uur de treinen vertrekken en aankomen voordat het schooljaar start. Ik blijf er dus op aandringen om reeds in de zomermaanden met de scholen te communiceren.

05.05 Mathias De Clercq (Open Vld): Mijnheer de minister, het nieuwe vervoersplan voor Oost-Vlaanderen bevat de intentie om de rechtstreekse piekuurtrein Sint-Niklaas – Brussel in december 2014 te schrappen. Zowel de provincie als de stad Gent, maar ook tal van gemeenten zijn samen met heel wat reizigers ongerust over dit plan. U werd daarover ook al aangeschreven. Bij de invoering van deze piekuurtrein werd aangekondigd dat bij een positieve evaluatie zou worden overwogen om desgevallend een tweede trein in te lassen. Ondanks het ongelooflijke succes wil de NMBS deze trein nu echter afschaffen. Er zijn enorm veel argumenten die pleiten voor het behoud van deze trein. U hebt ze opgesomd zien staan. Het gaat dan onder meer om de ochtendspits en de stijging van de vervoersvraag. Ook staan er aan de Dampoort heel wat ontwikkelingen inzake wonen en kantoren op stapel.

Mijnheer de minister, zal de NMBS ingaan op het verzoek van de diverse overheden om in overleg met hen te treden alvorens definitieve beslissingen te nemen? Werd er reeds een formeel antwoord bezorgd op de brief van 25 februari die deze instanties aan u hebben gericht? Welke argumenten liggen aan de oorsprong van de intentie om deze toch wel succesvolle P-trein te schrappen?

Heel wat overheden zijn ervan overtuigd dat de huidige P-trein met honderden gebruikers succesvol is. Waarom wil men de trein dan afschaffen? Kunt u ook de reizigersaantallen van deze trein meedelen? Wanneer zullen de nieuwe dienstregelingen definitief worden goedgekeurd?

05.06 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vragen gaan over de problematiek in West-Vlaanderen.

Wat zal de follow-up zijn van de input die er via de roadshows is gegeven? Ik heb de verslagen en de PowerPointpresentatie nagelezen. Dat is zeer interessante informatie, maar als er dan concrete vragen en pleidooien komen, kan men niet zeggen dat er niet veel meer kan veranderen, zoals de eerste echo's nu wel klinken.

Voor het gebied van de Westhoek werd voor de hertekening uitgegaan van het gebruikersaantal, van de ticketverkoop, wat natuurlijk een fundamenteel probleem is. Hier speelt immers de vraag van de kip en het ei. Het aanbod is al zo slecht. Dat stimuleert de gebruikersvraag alvast niet.

Daarnaast is er ook de principiële kwestie van de basismobiliteit. Het is niet omdat het een landelijk of dunbevolkt gebied is, dat er geen minimaal treinaanbod zou moeten zijn.

Ik verwijs ter zake ook naar de beslissing in de Ministerraad, waaruit blijkt dat ook de dunstbevolkte gebieden in het land bijzondere aandacht verdienen.

Mijnheer de minister, hoe gaat men om met die gehanteerde principes, met het verhaal van de kip en het ei, met de bijzondere positie van de Westhoek?

Dan was er nog een belangrijk punt dat vorige week maandag uit de roadshow is gekomen en dat door verschillende burgemeesters is aangekaart. Daarom wil ik dit punt vandaag ook signaleren.

In de toekomst zou er niet in het station Beernem kunnen worden opgestapt, een station dat een ruime regio bedient: Wingene, Ruddervoorde, Hertsberge, Waardamme, Sijsele, Jabbeke. Het is ook logisch dat al die burgemeesters ageren. Zij zeggen terecht dat het station van Beernem zeer vlot bereikbaar is vanaf de autosnelweg E40. Er zijn ook enkele belangrijke gewestwegen die een ontsluiting toelaten. Er is voldoende gratis parkeergelegenheid. Belangrijk is ook dat een zeer gemengd publiek ervan gebruikgemaakt, van jongeren tot pendelaars. Twee derde van de gebruikers gaat naar Brussel.

Recentelijk hebben de burgemeesters van Beernem, Damme, Oostkamp en Wingene protest geuit. Zij stellen terecht dat zij mensen hebben aangetrokken voor bouwprojecten nabij het station. Het is dan ook bijzonder spijtig dat de bediening daar niet kan worden gegarandeerd. Ik hoop dat er voor Beernem een oplossing komt, want nu valt men daar terug op nul. Er is geen enkele rechtstreekse verbinding meer met Brussel.

De toekomst ligt volgens mij in het uitbouwen van voorstedelijke haltes, opdat niet iedereen met de wagen naar het centrum zou rijden, en in het aanbieden van een goede onthaalinfrastructuur voor reizigers. In West-Vlaanderen zou dat bijvoorbeeld het geval kunnen zijn voor het station van Lendeledede, waar men over ruime parkeerterreinen beschikt en waar heel wat economische ambitie bestaat die mensen kan aantrekken. Door zijn ligging is Lendeledede bovendien zeer geschikt om het ruime gebied tussen Kortrijk en Roeselare te bedienen.

Dit is een zeer interessante piste om mensen op het treinnet te krijgen.

05.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vais moi aussi mettre un coup de projecteur sur une situation particulière liée à la mise en œuvre du plan de transport 2014.

De nombreuses voix ont eu l'occasion de s'exprimer lors de la présentation du plan de transport à Mons ces

derniers jours; elles se sont élevées pour remettre en cause les choix effectués au détriment des Lessinois et des Athois par la SNCB.

On peut citer, en particulier, l'isolement de plus en plus fort de Lessines du reste du réseau ainsi que l'accroissement très important de la durée de trajet entre Lessines et Mons, singulièrement entre Ath et Mons puisque l'on passera d'un peu plus de 30 minutes à 39 ou 49 minutes, ce qui rend cette liaison de moins en moins concurrentielle par rapport à la voiture. Nombreux sont également ceux qui s'étonnent, après tout le foin qui a été fait sur l'accueil de nos chers amis les pandas, que le parc Pairi Daiza ne soit pas doté d'une liaison plus intéressante (un train par heure s'arrête à Cambron-Casteau en semaine et un train toutes les deux heures le week-end).

Monsieur le ministre, la SNCB compte-t-elle prendre en compte les remarques formulées à cet égard lors de la présentation du plan à Mons? Avec quelles marges de manœuvre étant donné les contraintes budgétaires?

Par ailleurs, le collègue Van den Bergh a rappelé la priorité de répondre aux exigences du PPP Diabolo, évoquées devant le parlement par le patron de la SNCB, alors que le nombre de trains-kilomètres doit rester équivalent à ce qu'il était dans le passé.

Président: Roel Deseyn.

Voorzitter: Roel Deseyn.

05.08 **Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik begrijp uw bezorgdheid over de toekomst van het spoor. Daarom heb ik de Ministerraad voorgesteld om alleen kennis te nemen van het voorstel van vervoersplan dat de NMBS mij heeft overhandigd en waarbij aan de NMBS werd gevraagd om bepaalde voorwaarden na te leven, zoals ik u twee weken geleden reeds uitlegde.

Deze voorwaarden omvatten onder meer het feit dat de NMBS de momenteel geldende beheersovereenkomst moet naleven. Ook moet de NMBS de opmerkingen die tijdens de infosessies rond het vervoersplan worden gemaakt, analyseren. Zij zal in haar treinaanbod de meest relevante opmerkingen opnemen.

De NMBS heeft de deelnemers aan deze infosessies geïnformeerd dat zij ook de mogelijkheid hebben om opmerkingen te geven via e-mail. De presentaties die in elke provincie worden gegeven, zullen ook beschikbaar zijn op de website van de NMBS zodra de informatiesessie heeft plaatsgevonden.

Het vervoersplan zal in elk geval worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS en vervolgens aan de Ministerraad.

En ce qui concerne les lignes desservant les zones les moins densément peuplées du pays, le Conseil des ministres a également demandé qu'elles fassent l'objet d'une attention particulière.

Enfin, les minutes supplémentaires qui ont été ajoutées à certains temps de parcours pour tenir compte des travaux d'infrastructure devront être retirées, une fois ces travaux terminés, lors de la prochaine révision du plan de transport.

Tout cela pour vous dire qu'à ce stade, comme déjà signalé à de multiples reprises, il s'agit uniquement d'une proposition qui n'a pas encore été approuvée et qui fera dès lors encore l'objet d'améliorations.

05.09 **Stefaan Vercamer (CD&V):** Mijnheer de minister, uw antwoord is hetzelfde als dat van veertien dagen geleden. Ik ga ervan uit dat wij de opmerkingen in verband met de lijn Gent-Oudenaarde en Geraardsbergen ook via e-mail kunnen overmaken. Tevens ga ik ervan uit dat er vanuit onze regio nog op andere manieren zal worden gereageerd.

Mijnheer de minister, bij de definitieve vaststelling hoop ik dat alsnog rekening zal worden gehouden met de elementen zoals u hebt aangegeven, namelijk de naleving van het beheerscontract en de bediening van dunbevolkte gebieden.

05.10 **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, andermaal zijn wij niet veel wijzer geworden uit uw antwoord, dat voor een stuk wel aansluit bij wat u in het verleden hebt verklaard. Ik blijf mijn ontgoocheling

uiten over de zogenaamde inspraak, die helemaal geen inspraak is. De roadshow had veeleer de bedoeling om het protest in de kiem te smoren en om bij iedereen de moed en het enthousiasme voor een inhoudelijk debat weg te nemen.

De presentaties op het internet, waarnaar u verwijst, laten een analyse van het gedetailleerd plan evenmin toe, laat staan dat via die weg ook in een inspraakmodule voorzien is. Als de NMBS echt wil luisteren, niet alleen naar parlementsleden, provincieraadsleden en burgemeesters, maar ook naar de gebruikers, dan denk ik dat de inspraak anders had moeten worden georganiseerd dan nu het geval is. De roadshows waren immers ook alleen voor genodigden toegankelijk.

Ik heb nog een laatste bedenking. Alleen al voor mijn provincie, West-Vlaanderen, rijzen er klachten in verband met de dienstverlening voor het station van Beernem, voor de treinverbinding vanuit De Panne of Zeebrugge en nog op andere vlakken. De bedoeling van de hele operatie van de roadshows is vooral om de problematiek over de verkiezingen te tillen en vervolgens denk ik dat de NMBS toch haar wil zal doordrijven. Daarvan zal de klant opnieuw de dupe zijn, maar dat zal u wellicht worst wezen.

De **voorzitter**: De heer Van den Bergh is verhinderd; hij is in een andere commissievergadering.

05.11 Mathias De Clercq (Open Vld): Mijnheer de minister, ik hoop echt dat in de definitieve goedkeuring en vastlegging van de diverse dienstregelingen bijzondere aandacht uitgaat naar de piekurtrein Brussel – Gent-Dampoort. Het gaat immers om een zeer succesvolle lijn. Bovendien zal die lijn in de toekomst alleen maar aan belang winnen, dankzij de zeer ambitieuze plannen van het Gentse stadsbestuur in de omgeving van Gent-Dampoort, met kantoren, woningen en dergelijke.

Als er dan als eens een succesvolle trein is, moet die worden geconsolideerd en extra capaciteit krijgen, wat trouwens bij de invoering van de treinverbinding in 2005 werd aangekondigd. Mits een positieve evaluatie zou eventueel zelfs een tweede rechtstreekse trein tussen Gent-Dampoort en Brussel worden ingelast. Nu spreekt men van de afschaffing van die verbinding. Dat is werkelijk onbegrijpelijk, want het zou een enorme stap achteruit betekenen.

Ik hoop echt dat u gehoor zult geven aan de signalen van de provincie Oost-Vlaanderen, van de stad Gent, van de diverse gemeenten — Melle, Merelbeke, Destelbergen en Lochristi — en van de vele gebruikers, want anders vrees ik in de toekomst voor het draagvlak van onze mobiliteit en van het gemeenschappelijk vervoer.

Hier is nu iets positiefs. Laat het alstublieft verder groeien en bloeien.

05.12 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, wij moeten enkele commentaren ten gronde geven. Het is voor u en voor ons immers frustrerend om op een dergelijke manier te moeten werken. Het is ook een absurde situatie dat wij de grieven hier in de commissie moeten voorleggen, terwijl de spoorbazen in het regionaal parlement zitten.

U had het terecht over sterke beheersovereenkomsten. Daarin moeten de opties staan, en dan kunnen hier heel wat discussies worden vermeden. De opties moeten in de beheersovereenkomsten worden genomen.

Het is wel heel positief dat u antwoordt dat sterk zal moeten worden gemotiveerd waarom al dan niet op een suggestie zal worden ingegaan. Het is dus duidelijk dat het debat nog niet is gesloten, wat zeker hoop kan geven aan onze lokale besturen en aan alle bezorgde treinreizigers en potentiële gebruikers.

Het is voor u in uw hoedanigheid van minister ook niet onbelangrijk dat u bij de bestuurders, die door de overheid zijn aangesteld, en bij de raad van bestuur, waarin het nieuwe vervoersplan zal passeren, de wensen behartigt. Het is ook belangrijk dat er goede briefings en begeleidingssessies zijn, om aldus de zaken mee uit te werken.

Indien ik de zaak nog even regionaal mag bekijken, dan denk ik aan een nader onderzoek, zoals u opmerkt. Dat is zeker nodig voor de Westhoek en voor de particuliere situaties en opstaphaltes in Beernem en Lendeledede.

Ik dank u alvast voor uw verder engagement.

05.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'entends bien – vous l'avez déjà dit – que la SNCB devra analyser les demandes formulées et tenir compte de leur pertinence. On peut constater combien ces demandes sont en augmentation pour ce qui concerne l'ensemble du réseau et combien certaines décisions prises jusqu'à ce jour dans le cadre de l'élaboration du plan de transport ne rencontrent pas les besoins des utilisateurs.

Évidemment, on peut partir du principe qu'il faut respecter le contrat de gestion. J'attire l'attention des collègues sur un point important: respecter ledit contrat permettrait à la SNCB de supprimer nombre de trains du matin et du soir sur certaines lignes.

Par ailleurs, le plan de gestion peut être respecté, mais il faut savoir quels sont les ressorts financiers et budgétaires qui se cachent derrière les dispositions prises dans le cadre du plan de transport.

Je rejoins tout à fait mon collègue, Jef Van den Bergh, quand il évoque la priorité donnée au projet Diabolo qui coûte excessivement cher et qui empêche de faire autre chose, mais aussi sur la question du coût des sillons. Je me souviens qu'à l'époque de la discussion de la réforme, votre prédécesseur, Mme Vervotte, avait dit clairement qu'après avoir changé les structures, il faudrait travailler sur le flux financier entre ces structures.

Aujourd'hui, si on ne se penche pas sur l'évolution desdits flux, notamment sur le coût des sillons que la SNCB doit payer, on se retrouvera clairement dans une impasse, cette situation venant s'ajouter à la pression budgétaire qui, de toute façon, pèse sur la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het systematisch screenen van de communicatie van de seinposten bij Infrabel" (nr. 22634)

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le screening systématique des communications des postes de signalisation d'Infrabel" (n° 22634)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het treinverkeer in België wordt 24 uur op 24 geregeld door de regionale seinposten en door het verkeerscoördinatiecentrum van Infrabel, Traffic Control.

De seinposten regelen het treinverkeer op lokaal niveau, binnen hun eigen actiezone. Ze stippelen het traject van de trein uit van punt A naar punt B, volgens de dienstregeling of na overleg met Traffic Control.

Sinds enkele jaren loopt er een project om de seinposten te moderniseren, met als doel de verkeersregeling nog veiliger en efficiënter te maken door de vele kleine, manueel bediende seinposten te concentreren in enkele grote, ultramoderne seinposten.

Die nieuwe seinposten maken gebruik van elektronische seinsturing, dankzij de EBP of elektronische bedieningspost. Dat systeem stelt voor elke trein een reisweg voor die de operator kan aanvaarden of aanpassen. De operator hoeft dus veel gegevens niet langer manueel in te voeren en deze computerondersteunde beslissingsprocessen moeten zorgen voor een veiliger en efficiënter treinverkeer.

De operationele telecommunicatie bij Infrabel zelf en tussen Infrabel en de spoorwegoperators geschiedt meestal via een programmeerbaar telecommunicatiesysteem van het type Etrali, de Franse firma die deel uitmaakt van France Telecom.

Bij die EBP-seinposten met het telefoonsysteem Etrali worden alle gesprekken opgenomen. Bij discussie of vergissingen is dat voor het personeel het ultieme wapen om zich te verdedigen en bij een ongeval, een ontsparing of een fout tegen de veiligheid is dit een goed middel om het voorval opnieuw te kunnen opbouwen.

Wat blijkt nu echter? Infrabel screent systematisch alle gesprekken op zoek naar eventuele beroepsfouten of

foutieve info. Wanneer, bijvoorbeeld, een Franse treinbestuurder moeilijk met het Nederlands overweg kan en de Nederlandstalige seinpost hem verder helpt in het Frans, wordt dat aanzien als een fout tegen de veiligheid en wordt hij beboet, terwijl de seinpost juist een veiligheidsincident door een gebrekkig gebruik van de taal wilde voorkomen.

Medewerkers op de seinposten voelen zich dan ook constant gecontroleerd en onder druk leveren ze documenten af in de hoop geen sanctie of opmerking te krijgen. Dit is een absurde situatie, ze geeft de indruk dat Infrabel het eigen personeel niet vertrouwt en ze leidt tot extra spanning en stress bij het personeel.

De vraag rijst of dit de veiligheid ten goede komt en of de privacy wordt gerespecteerd. Wat is de motivatie om op een dergelijke wijze de gesprekken tussen de seinposten van Infrabel en de spoorwegoperatoren systematisch te screenen? Waarom worden deze gesprekken niet enkel op basis van incidenten gescreend?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel laat mij weten dat de organisatie van het opnemen en beluisteren van de veiligheidscommunicatie door middel van het operationeel telefonisch systeem Etrali zo is geregeld dat alle uitgewisselde communicatie via de Etralitelefoon toestellen wordt geregistreerd en bewaard onder de vorm van digitale bestanden, en dit in het wettelijk kader van het beheer van het regelings- en veiligheidssysteem van de infrastructuur.

Wat de bescherming van de privacy betreft, refereert Infrabel aan de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en de verklaring van Infrabel aan de Belgische Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van 10 december 2008.

Het beluisteren van digitaal geregistreerde veiligheidscommunicatie richt zich specifiek op gesprekken uitgewisseld tussen het personeel van Traffic Control en de seinposten onderling, met de technische diensten van Infrabel en/of met de infrastructuurgebruikers. Het beluisteren van gesprekken mag enkel gebeuren voor professionele doeleinden. Gesprekken kunnen worden beluisterd bij een ongeval, een incident of een betwisting bij de uitvoering van een procedure. Deze registraties mogen uitsluitend worden beluisterd overeenkomstig het onderzoek en indien dit in het belang is van de dienst, of steekproefsgewijs in het kader van de monitoring.

Om de correcte uitvoering van de verschillende veiligheidsprocedures, beschreven in de algemene reglementering, door het betrokken personeel te kunnen waarborgen, worden deze veiligheidsprocedures a posteriori afgetoetst onder de vorm van monitoring. Op basis van checklists die ter beschikking staan van het personeel, heeft de monitoring als doel om, zowel globaal als voor een welbepaalde veiligheidsprocedure, de kwaliteit van het werk op alle gebieden te verbeteren. Dit omvat ook het juiste gebruik van de communicatieregels.

Na elke monitoring wordt een uitgebreide en objectieve feedback, bestaande uit raadgevingen, commentaar, voorstellen tot coaching of vakopleiding, bezorgd aan de betrokken bediende. Deze feedback houdt rekening met de bijzondere omstandigheden, de specifieke problemen en de algemene situatie waarin de bediende zich op dat moment bevond.

Om de kwaliteit en de transparantie te bevorderen, bestaat nadien de mogelijkheid, indien de betrokken persoon dit wenst, om opmerkingen te geven.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik heb er geen probleem mee dat die geluidsbestanden worden bewaard en nadien gebruikt worden naar aanleiding van incidenten. Ik weet dat wanneer gewone gebruikers bellen naar Belgacom vaak de mededeling wordt gedaan dat het gesprek kan worden opgenomen met het oog op een betere dienstverlening. Wel moet aan het personeel duidelijk gecommuniceerd worden hoe die bestanden gebruikt worden, wat de beperkingen zijn en wat de mogelijkheden zijn. Deze manier van werken mag zeker niet leiden tot een soort big brother die de medewerkers constant op de vingers kijkt. Alle veiligheidsaspecten in acht genomen, vind ik het ook belangrijk dat er vertrouwen heerst en dat de personeelsleden niet lijden onder stresssystemen die leiden tot absurde situaties, waarvan men zich de vraag kan stellen of ze wel in het belang van de veiligheid zijn.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22678 van de heer Geerts wordt uitgesteld.

Agendapunt 8 wordt uitgesteld tot de heer Van den Bergh terug is.

07 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende inzet van onaangepaste Desirotreinstellen op IC-verbindingen zonder noodzakelijk basiscomfort voor langere trajecten" (nr. 22689)

07 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service récurrente sur les liaisons IC de rames Desiro inadaptées en raison d'un manque de confort de base requis pour de longs trajets" (n° 22689)

07.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij u hier geregeld te zien. Helaas zien wij ook veel dossiers waarin de NMBS minder scoort, met de regelmaat van een klok terugkomen.

Een van die dossiers is de inzet van Desirotreinen van fabrikant Siemens. In de aanlooperperiode waren de Desirotreinen goed op weg om het Fyradebacle te herhalen. Zeker in de aanvangsperiode kampten zij immers met veel technische gebreken en de leveringen gebeurden niet op tijd.

Intussen valt op dat de Desiro's, die vooral bedoeld waren voor korte trajecten rond Brussel, door de NMBS almaar vaker worden ingezet als IC-trein, de treinen die de grote steden zouden moeten verbinden. De treinen zijn echter minder comfortabel. Sommige treinreizigers noemen ze zelfs smalend de Ryanairtreinen van de NMBS, omdat ze vooral bedoeld waren voor korte trajecten.

Dat kan op tal van manieren worden vastgesteld. Op korte tijd moeten veel mensen kunnen in- en uitstappen, dus zijn er weinig binnendeuren en is er geen afscheiding tussen eerste en tweede klasse. Er zijn ook geen tafeltjes, de stoelen zijn wat harder, er is minder beenruimte en armleuningen ontbreken. Er zijn tot slot minder toiletten en vuilnisbakjes aan boord, precies omdat reizigers normaal na een korte reistijd weer uitstappen.

In de commissie voor de Infrastructuur van 26 november 2013 stelde u: "De NMBS bevestigt dat de Desiro voldoet aan de operationele eisen qua capaciteit, comfortniveau en acceleratie bij het vertrek, die het mogelijk maakt om snel opeenvolgende stopplaatsen met korte stilstanden te bedienen. De Desiro's blijven in 2014 in gebruik voor sommige IC-treinen, onder meer voor de verbinding Antwerpen-Brussel-Charleroi. Vanaf december 2014 wordt het gebruik geëvalueerd in het kader van een nieuw vervoersplan. De IC-verbindingen op lange afstand, waarvoor de Desiro's minder geschikt zijn, zullen worden vermeden."

Mijnheer de minister, ik krijg vooral klachten van reizigers op de verbinding Antwerpen-Brussel-Charleroi. U spreekt nochtans van korte verbindingen. Als men via de verbinding Antwerpen-Charleroi in een volle trein en in de beschreven omstandigheden naar het werk of naar huis moet sporen, is dat allerminst comfortabel of aangenaam. De klant en de belastingbetaler krijgen op die manier geen waar voor hun geld.

Waarom worden nog steeds onaangepaste Desirotreinen ingezet als IC-trein op verbindingen zoals Antwerpen-Brussel-Charleroi?

Waarom kunnen op dergelijke IC-verbindingen geen treinstellen worden ingezet die wel zijn aangepast aan het noodzakelijk basiscomfort voor langere trajecten?

Welke verdere planning en maatregelen worden in het vooruitzicht gesteld?

07.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS meldt mij dat er bij de bestelling van de Desiro's voor werd gekozen om veel zitplaatsen aan te bieden. Dat had een impact op het aangeboden comfort.

Zoals elk nieuw materieel kenden de Desiro's enkele kinderziekten bij de opstart. Met de diverse aanpassingen die reeds aan de stellen werden uitgevoerd, kan de NMBS vandaag stellen dat de betrouwbaarheid ervan merkbaar is verbeterd. De vergelijking tussen het Fyradebacle en de Desiro gaat volgens de NMBS niet op.

De NMBS streeft ernaar om haar materieel en personeel zo efficiënt mogelijk en heel gebruiksvriendelijk in te zetten voor haar klanten.

Tijdens de piekuren worden bijvoorbeeld op heel wat relaties M6-dubbeldeksrijtuigen ingezet en op zeer lange relaties, zoals de lijn Eupen-Oostende, rijtuigen die geschikt zijn voor een snelheid van 200 kilometer per uur.

De 305 Desiromotorstellen zijn goed voor meer dan 85 000 zitplaatsen, of ongeveer een kwart van het aantal zitplaatsen dat de NMBS aanbiedt. Een groot deel van die motorstellen is bedoeld voor het verzekeren van het GEN-verkeer rond Brussel. Het GEN-verkeer strekt zich wel uit over een zone van bijvoorbeeld Zottegem tot Ottignies of van Dendermonde tot Nijvel. De rest van de capaciteit wordt gebruikt voor het vervangen van oud materieel op L-verbindingen en voor het opvangen van de stijgende vraag naar zitplaatsen. Daardoor is het mogelijk dat Desiro's toch af en toe op IC-relaties moeten worden ingezet.

Wat de relatie Antwerpen-Brussel-Charleroi betreft, laat de NMBS mij weten dat de meeste reizigers maximaal het traject Antwerpen-Brussel of Charleroi-Brussel afleggen. Op die relatie zijn er bijna geen reizigers die meer dan een uur in een Desiro zitten. Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers door een reiziger in een Desiro bedraagt ongeveer 45 kilometer.

Wat de toiletten betreft, de NMBS zorgt ervoor dat ze 's nachts of tijdens het weekend meer worden geledigd. Meer toiletten in een drieledig motorstel zouden ook heel wat minder beschikbare zitplaatsen in het treinstel tot gevolg hebben.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik betwist dat de optie om het spoorwagematerieel gebruiksvriendelijk in te zetten ook voor de Desirotreinen geldt. Ze hebben meer weg van beestenwagens, waarin nu mensen moeten plaatsnemen om van Antwerpen naar Brussel te sporen. U zegt dat het gaat over korte trajecten en u haalde een afstand van 45 kilometer aan. Het gaat echter over het volledige traject Antwerpen-Brussel-Charleroi. Bij mijn weten is dat langer dan 45 kilometer.

De NMBS probeert gemakkelijks halve het eigen falend materieel of een slechte materieelplanning te verdoezelen door de inzet van die stellen. Nogmaals, dat getuigt van bijzonder weinig respect voor de treinreiziger, die desnoods mits een eersteklasabonnement hoopt om op een comfortabele wijze naar het werk en terug naar huis te reizen. De Desiro staat daar niet model voor. Ik betreur dat. Ik betreur evenzeer dat die inzet mogelijk pas in december 2014 zal worden herzien. De NMBS kennende en wetende dat er in de komende jaren geen verkiezingen zullen zijn, maak ik mij weinig illusies.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22696 is uitgesteld tot het einde van de vergadering of tot een volgende vergadering, als de heer Calvo niet meer opdaagt. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 22804 van de heer Clarinval. Vraag nr. 22808 van mevrouw Lahaye-Battheu is omgezet in een schriftelijke vraag.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het veranderen van de veiligheidsinrichting aan overweg 121 in De Panne" (nr. 22812)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het openbreken door Infrabel van de sporen en het verwijderen van de signalisatie aan overweg 125 tegen de Franse grens van Bray-Dunes" (nr. 22845)

08 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remplacement des dispositifs de sécurité au passage à niveau 121 à La Panne" (n° 22812)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la destruction de voies par Infrabel et la suppression de la signalisation au passage à niveau 125 de Bray-Dunes à la frontière française" (n° 22845)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, deze vragen worden terecht samengevoegd, want de problematiek van overweg 121 en 125 is in één beweging aan te kaarten, aangezien het gaat om weliswaar

twee verschillende punten van de veiligheidsinrichting.

Toen ik de kwestie eerder aan bod bracht, verwees u naar antwoorden op eerder gestelde vragen van 18 februari, maar mijn vraag of de politieke procedure al dan niet werd gerespecteerd, is heel technisch van aard.

Op 25 januari 2014 werden de elektrische leidingen naar de knipperlichten aan de betreffende overwegen doorgeknipt. De rode lichten en de signalisatie werden buiten werking gesteld en er werd een Sint-Andrieskruis geplaatst. Volgens het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen bepaalt de minister echter de veiligheidsinrichtingen van een openbare of private weg. Het koninklijk besluit bepaalt voorts ook dat de dossiers over de aanleg, de wijziging of de afschaffing van een veiligheidsinrichting met betrekking tot een openbare overweg of privéoverweg voorgesteld door de betrokken spoorwegbeheerder, bij de minister worden ingediend. Dan wordt beschreven welke elementen het dossier moet bevatten; ik ga daarop nu niet verder in.

Toen ik vroeger aan u voorlegde of alle wettelijke bepalingen werden gerespecteerd, verwees u naar de commissievergadering, maar dat aspect is daar niet besproken. Ik vond dat een ietwat vreemd antwoord, omdat ik u expliciet vroeg naar het al dan niet publiceren van een ministerieel besluit om de verandering van die veiligheidsinrichting te wettigen, en dat is precies uw bevoegdheid en niet die van Infrabel.

Heeft Infrabel u een dossier voorgelegd met alle nodige informatie om de signalisatie aan overweg 121 en bij uitbreiding overweg 125 aan te passen?

Hebt u dat ministerieel besluit al dan niet laten publiceren?

Wat bepaalt het bestaande ministerieel besluit en op welke wijze werden de bepalingen aangepast?

Werd de beheerder van de openbare weg op de hoogte gebracht van de wijzigingen aan de veiligheidsinrichting?

Stel dat er geen ministerieel besluit werd gepubliceerd, wat zijn de beweegredenen? Is er dan een fout gemaakt in de procedure, moet er dan iets aangepast of geregulariseerd worden of kan men dan niet verder met de wijzigingen op het terrein?

08.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag sluit naadloos aan bij de problematiek. Enerzijds gaat ze over het optreden van Infrabel inzake het verwijderen van sporen en signalisatie aan een overweg en het ontbreken van het noodzakelijk koninklijk besluit en, anderzijds, over de stappen die de NMBS voorts neemt om spoorlijn 73 ooit nog te kunnen reactiveren.

Ik wens mij geenszins te laten verleiden tot een pingpongspel over wie de zwartepiet doorgeschoven moet krijgen of wie van niks wist, maar er is nu eenmaal de vaststelling dat Infrabel tijdens de nacht van 25 op 26 januari 2013 reeds een aantal perfect functionerende wissels richting de grens ter hoogte van Bray-Dunes heeft verwijderd, waardoor het elektrisch bedienen van de wissels in kwestie vanuit blokpost 7 te Brugge niet meer mogelijk is.

Daarenboven zou Infrabel normaal gesproken de komende week, zijnde de week van 24 tot 28 maart 2014, aan overweg 125, opnieuw tegen de Franse grens aan Bray-Dunes, de sporen uitbreken en de signalisatie verwijderen, zodat tussen Duinkerke en Adinkerke geen enkele trein meer kan rijden. Dat zou Infrabel doen onder het mom van de verkeersveiligheid en het bijkomend faciliteren van de mogelijkheden voor fietsers, en dat terwijl zowel in de Communauté urbaine de Dunkerque als in de Région Nord-Pas de Calais stemmen opgaan om de trein opnieuw te laten rijden.

U hebt in de commissievergadering van 9 februari 2014 reeds geduid dat eind maart 2014 nog werken zouden gebeuren om het comfort en de veiligheid van de automobilisten en de fietsers te garanderen. U stelde toen echter dat de werken in kwestie losstaan van de beslissing van de NMBS en De Lijn om de bewuste lijn al dan niet te heropenen.

Ik citeer u tot slot: "Als men de lijn opnieuw wil uitbaten, moet de infrastructuur sowieso worden veranderd."

Mijnheer de minister, dat is één aspect. Infrabel steekt stokken in de wielen, wat bijzonder hinderlijk en

nefast is voor het debat ter zake.

Waarom wil Infrabel in de week van 24 tot 28 maart 2014 aan overweg 125 tegen de Franse grens van Bray-Dunes de sporen openbreken en de signalisatie verwijderen?

Wat zijn de gevolgen daarvan voor een eventuele reactivering van spoorlijn 73 te Adinkerke en Duinkerke?

U hebt zelf opgemerkt dat tijdens een staking het goederenvervoer nog eens langs die lijn is kunnen denderen.

Ten slotte, hebt u en heeft Infrabel kennisgenomen van de interesse van de Communauté urbaine de Dunkerque en de Région Nord-Pas de Calais om opnieuw treinen te laten rijden op het bewuste spoor tot in Adinkerke? In welke mate wordt met die interesse rekening gehouden?

08.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel wenst eraan te herinneren dat het baanvak van lijn 73 tussen Adinkerke en de Franse grens buiten dienst werd gesteld, omdat het al verschillende decennia niet meer wordt geëxploiteerd. Een eventuele reactivering van een oude, ongebruikte spoorlijn gebeurt op vraag van de overheid of van de operatoren. Hoe dan ook moet bij een eventuele reactivering de oude spoorinfrastructuur in ieder geval worden verwijderd en vervangen.

De overweg 121 wordt aangepast om de onderhoudskosten van de overbodig geworden overweg te verminderen.

Infrabel meent de procedure correct te hebben gevolgd. De bewuste procedure voorziet in een voorafgaand overleg tussen Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer, in het akkoord van de FOD over het voorstel van Infrabel, in de uitvoering van werken, in de controle van de aanpassingen door de FOD en vervolgens in de publicatie van een ministerieel besluit.

Infrabel heeft inderdaad een schrijven gericht aan de FOD Mobiliteit en Vervoer met de vraag om een nieuw ministerieel besluit uit te vaardigen voor de overweg 121.

Voor de geplande werken aan de overweg 125 is de doelstelling tweeledig. Enerzijds zou een deel van de sporen worden opgebroken en zou de weg worden geasfalteerd om de veiligheid en het comfort te verbeteren van de weggebruikers die overweg 125 moeten oversteken.

Anderzijds zou, in samenspraak met de FOD Mobiliteit en Vervoer, de signalisatie worden aangepast om er een overweg met passieve signalisatie van te maken. Door de signalisatie te vereenvoudigen op baanvakken die buiten dienst zijn, kunnen de teams van Infrabel hun inspanningen toespitsen op het onderhoud van de overwegen van sporen in dienst, waar er wel mensenlevens op het spel staan.

Volgens Infrabel heeft de gemeente De Panne de nodige vergunningen om de weg af te sluiten, echter niet afgeleverd. Hierdoor zullen de werken niet in de komende week worden uitgevoerd. Infrabel hoopt op een nieuwe ontmoeting met de vertegenwoordiger van de gemeente De Panne om het nut van de beoogde werken opnieuw uit te leggen.

De werken zouden geen impact hebben op een eventuele wederindienststelling van het baanvak. De infrastructuur is immers verouderd en voldoet niet meer aan de huidige voorschriften. Infrabel heeft geen enkele officiële aanvraag tot heropening van het baanvak ontvangen.

08.04 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb enkele elementen van repliek. Er is een groeiende vraag. De vraag wordt ook vanuit Noord-Frankrijk aangemoedigd en bestuurlijk op de prioriteitenlijst geplaatst.

U zegt dat de lijn al enkele decennia niet werd geëxploiteerd. Ze werd enkele jaren geleden wel gebruikt. Het is niet omdat ze de voorbije jaren niet werd geëxploiteerd dat er geen reden is om ze goed te bewaken. Het zou dom zijn daar iets onherroepelijk af te sluiten.

Er werd blijkbaar aan de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd om een ministerieel besluit uit te vaardigen. Dat werd blijkbaar niet door u ondertekend, laat staan gepubliceerd. Ik denk dat er een probleem is met de procedure.

Het is niet voor niets dat de garantie van het ministerieel besluit nodig is voor eventuele wijzigingen en daarom is het logisch dat het gemeentebestuur van De Panne geen vergunning heeft verleend. Ik voel een zeker onbehagen omdat men werken wil uitvoeren, terwijl die nog niet gedekt zijn door een ministerieel besluit. Blijkbaar zou er nu wel een ontwerp circuleren. Zult u dat eerstdaags ondertekenen of met terugwerkende kracht de zaken bekrachtigen? Wordt dat soms gewoon genegeerd? Het kan immers niet dat we ons in zo'n onwettige situatie zouden begeven.

08.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb echter enigszins de indruk dat u bewust doof blijft voor de signalen van diverse partijen. Ik spreek dan over CD&V, sp.a, de N-VA, het Vlaams Belang en Groen. Het belangrijkste verschil is misschien dat het allemaal Vlaamse partijen zijn en dat er geen enkele Waalse partij bij is.

Ik wil toch proberen uw interesse te wekken. Gisteren was er een actie op initiatief van Trekhaak 73 ter hoogte van de spoorwegovergang. Er waren ook diverse Franse politici aanwezig en Franse organisaties zoals la section des travailleurs du rail de l'Union des révolutionnaires communistes de France. Mijnheer de minister, zelfs de communisten in Frankrijk steunen de vraag om die spoorlijn opnieuw in dienst te nemen. Dat is toch wel een onverdachte bron, zeker voor u. Ik hoop dat die roep u ooit zal bereiken en dat u misschien eens de moeite zult doen om dat terdege te onderzoeken, zodat u Infrabel en de NMBS het signaal kunt geven dat ze moeten stoppen met het opbreken van een lijn die in feite voor het laatst werd gebruikt in 2002. Toen werd ze nog gebruikt voor een trein met vloeibaar staal. Ook in de toekomst moet dat mogelijk zijn, zowel voor goederenvervoer als voor personenvervoer. Ik verwijs ter zake naar de opmerkingen die ik in het verleden heb gemaakt over de overlast van de bussen die door De Panne denderen en de vraag van Plopsaland om de nodige inspanningen te leveren op het vlak van mobiliteit.

De **voorzitter**: Collega Veys, u zegt dat zelfs de communisten openbaar vervoer vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de slimme camera's van Infrabel" (nr. 22816)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet door Infrabel van warmtegevoelige camera's om het hoge aantal zelfdodingen op het spoor terug te dringen" (nr. 22849)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde maatregelen om het aantal zelfdodingen op het spoor terug te dringen" (nr. 22873)

09 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les caméras intelligentes d'Infrabel" (n° 22816)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation par Infrabel de caméras avec détecteur de chaleur afin de réduire le nombre élevé de suicides sur le réseau ferroviaire" (n° 22849)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures annoncées pour réduire le nombre de suicides sur le réseau ferroviaire" (n° 22873)

Mevrouw Lahaye-Battheu is afwezig. Haar vraag nr. 22873 vervalt.

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij waren nogal verrast te lezen dat men bij de spoorwegen warmtegevoelige camera's zal inzetten om het aantal zelfdodingen terug te dringen. Wanneer iemand te lang stilstaat op een spoor, zou dit als verdacht wordenesignaleerd. De camera's zullen in een eerste fase in West-Vlaanderen worden getest.

Mijnheer de minister, dit prikkelt ogenblikkelijk mijn nieuwsgierigheid. Ik vraag mij dan af op welke locaties in West-Vlaanderen dergelijke camera's zullen worden geplaatst? Wellicht zal dat op locaties zijn waar vaak zelfdodingen of pogingen tot zelfdoding plaatsvinden. Misschien kunt u nader toelichten over welke locaties het gaat?

Wat is de kostprijs van een dergelijk systeem? Is dat al begroot?

Op welke locaties in West-Vlaanderen zijn de veiligheidsagenten van de NMBS gestationeerd? Zijn zij daarvoor opgeleid? Wat is de geraamde interventietijd voor de bewakingsdiensten van de NMBS wanneer wordt opgemerkt dat een persoon een poosje stilstaat langs de sporen? Is deze interventietijd volgens u voldoende om een wanhoopsdaad te voorkomen?

09.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de problematiek van de wanhoopsdaden is in het verleden al aan bod gekomen in deze commissie.

In 2013 waren er 163 wanhoopsdaden langs het spoor, waarvan 95 met de dood tot gevolg en 68 mislukte pogingen. Het jaar ervoor lagen de cijfers zelfs nog iets hoger.

Door zelfdodingen of pogingen tot zelfdoding noteerde de NMBS in 2012 zo'n 1 260 uur vertraging bij het reizigersverkeer. Omgerekend heeft 3,6 % van de vertragingen te maken met pogingen tot zelfdoding of zelfdoding op het spoor.

Spoornetbeheerder Infrabel wil daarom op termijn in totaal ongeveer 24 punten langs het Belgisch spoorwegnetwerk extra beveiligen met warmtegevoelige camera's om het hoge aantal zelfdodingen op het spoor terug te dringen. Deze hotspots zijn plaatsen waar vaak feiten plaatsvinden die verband houden met zelfdodingen of zelfdodingspogingen, bijvoorbeeld in de buurt van psychiatrische centra.

Volgens Infrabel komt het idee uit Groot-Brittannië. Dat idee was voor mij volkomen nieuw. Ik heb daarover informatie proberen te zoeken, maar ik vond toch niet meteen succesverhalen terug. Volgens de NMBS zou dit in Groot-Brittannië echter als zeer succesvol zijn geëvalueerd.

Indien de warmtegevoelige camera opmerkt dat een persoon een tijdje stilstaat langs de sporen, stuurt hij een alarmsignaal uit. Het is dan aan het bewakingspersoneel van Infrabel om in te grijpen. Dat kan gaan van het sturen van een patrouille tot het doen stoppen van naderende treinen. De camera's zullen in een eerste fase in West-Vlaanderen worden getest — het verbaasde mij een beetje dat West-Vlaanderen werd uitgekozen — omdat daar het hoogste aantal incidenten plaatsvindt.

Na een evaluatie zullen ook andere plaatsen met zulke systemen worden uitgerust.

Infrabel neemt ook nog andere maatregelen. Zo loopt er een proef waarbij de perrons met blauw ledlicht worden uitgerust omdat dit een kalmerend effect heeft. Andere inspanningen zijn het installeren van afsluitingen, alsook preventieacties.

Mijnheer de minister, in het verleden was Infrabel redelijk discreet over de hotspots. Het is immers niet de bedoeling dat het een *target list* wordt die andere mensen op ideeën brengt eens zij weten wat de toplocaties zijn voor een geslaagde zelfdoding. Ik vind het wel belangrijk dat dit project in deze commissie geduid wordt.

Ik wil eerst en vooral van u vernemen welke gevolgen wanhoopsdaden langs het spoor in het jaar 2013 hadden voor de stiptheidscijfers van de NMBS?

Welke planning volgt men voor de plaatsing van warmtegevoelige camera's?

Bent u bereid enige duiding te geven bij de locaties in West-Vlaanderen? In welke mate zal daar gewerkt kunnen worden met realistische interventietijden?

09.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, Infrabel deelt mij mee dat het plaatsen van warmtegevoelige camera's past in een project ter preventie van zelfdodingen op het spoor. In 2013 waren er 157 incidenten, met bijna 62 000 minuten vertraging tot gevolg.

Op dit moment gaat het om een proefproject met twee thermische camera's, één per perron, en één domme camera, die in het station Brugge-Sint-Pieters zullen worden geplaatst. De domme camera is nodig om te verifiëren vanuit het Security Operation Center (SOC) wie zich precies op de sporen bevindt.

De kosten van zo'n systeem worden geraamd op 20 000 euro. Infrabel probeert het proefproject te realiseren in 2014.

De operationele coördinatie zal gebeuren door het SOC. Na de ontvangst en de verificatie van het signaal zal de operator van het SOC een interventie organiseren, afhankelijk van de op dat moment beschikbare diensten, bijvoorbeeld Securail, de lokale politie, de federale politie of de spoorwepolitie.

Momenteel zijn er twee brigades van Securail in West-Vlaanderen, namelijk in Brugge en in Kortrijk. De verdere implementatie van deze maatregel zal gebeuren na evaluatie van het proefproject. Daarbij zal rekening worden gehouden met de aanrijtijd van de hulpdiensten.

09.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik hoop dat het proefproject zeer succesvol zal zijn, zodat wij volgend jaar misschien vragen kunnen stellen over de uitbreiding ervan.

09.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

De **voorzitter**: Ik stel voor om nu de vragen over de Diaboloverbinding te behandelen en ik bedank daarbij de collega's om even te hebben gewacht op mijn terugkeer in deze commissie.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding" (nr. 22686)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Diabolocontract" (nr. 22858)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het geheimhoudingsbeding in de privaatrechtelijke concessieovereenkomst voor de Diaboloverbinding" (nr. 22883)

10 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Diabolo" (n° 22686)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrat Diabolo" (n° 22858)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la clause de confidentialité incluse dans la concession de droit privé conclue pour la liaison Diabolo" (n° 22883)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de antwoorden die u in de commissie voor de Infrastructuur op 14 en 21 januari gaf op diverse vragen van collega's inzake de problematiek van de Diabolo, hebben in feite meer vragen opgeroepen dan zij beantwoord hebben.

Op 14 januari zei u bijvoorbeeld: "De investeerder neemt voor dit project het zogenaamd vraagrisico ten laste. Dat is een delicate verbintenis die als basisvoorwaarde vereist dat het afgesproken aantal treinverbindingen van en naar de luchthaven ook effectief gerealiseerd wordt. Zo niet, kan de privépartner niet instaan voor het vraagrisico. Het aantal verbindingen is momenteel nog niet volledig gerealiseerd en daarom moet het aanbod van de NMBS, zoals gepland, verder aangevuld worden bij de lancering van een nieuw transportplan eind 2014 en bij de indienststelling van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat eind 2015."

Artikel 10 van het beheerscontract 2008-2012, ondertekend op 6 juni 2008, dus bijna zes jaar geleden, bepaalt dat de NMBS uiterlijk in december 2011, dus meer dan twee jaar geleden, een nieuw klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept moest implementeren. Tijdens de commissievergadering van woensdag 26 januari 2011 deelde de toenmalig bevoegde minister mee dat de NMBS beslist had om niet in december 2011, maar pas twee jaar later, in december 2013, een nieuw transportplan in te voeren, omdat de Diabolo dan pas beschikbaar zou zijn. Die samenhang was wel duidelijk. De invoering van een nieuw

transportplan met de in de overeenkomst met de privé-investeerder voorziene treinverbindingen met de luchthaven, werd dus uitgesteld omdat de Diabolo nog niet klaar was.

Nu de Diabolo zoals voorzien in gebruik is sinds juni 2012, kan nog niet aan de verplichtingen worden voldaan, omdat er geen nieuw vervoersplan is.

Mijnheer de minister, waarom werd bij de indienststelling van de Diabolo het nieuw vervoersplan niet ingevoerd?

Wie van de NMBS-Groep heeft eind 2010 of begin 2011 aan de minister meegedeeld dat de Diabolo pas in december 2013 in gebruik zou worden genomen, wat niet het geval was, want dat is in juni 2012 al gebeurd?

Op 14 januari deelde u ook het volgende mee. Ik citeer u opnieuw uit het verslag, deze keer in het Frans: "Enfin, en ce qui concerne les inspections, le Groupe SNCB m'informe qu'il étudie un système de portillons dans la gare de l'aéroport." Op 21 januari zei u in de commissievergadering: "Infrabel meldt mij dat het geregistreerd aantal reizigers dat de reizigersbijdrage verschuldigd is, respectievelijk 1,68 miljoen en 1,84 miljoen bedroeg voor het eerste en het tweede semester van 2013."

Mijnheer de minister, daarbij heb ik de volgende vragen.

Sinds de wet van 30 april 2007 is het bekend dat er een reizigersbijdrage geïnd zal worden. Het huidige treinstation op de luchthaven werd pas vijf jaar later in juni 2012 ingehuldigd, zoals daarnet gezegd. Waarom heeft de NMBS-Groep geen poortjes geïnstalleerd vanaf de ingebruikname van dat nieuw station?

Ik heb nog een bijkomende vraag. Hoeveel bedragen de meerkosten om nu toch nog poortjes te bouwen in het nieuw station?

Tot slot, hoeveel procent van de 3,5 miljoen geregistreerde reizigers die in 2013 een reizigersbijdrage verschuldigd waren, heeft die bijdrage ook effectief betaald? Door hoeveel mensen werd, met andere woorden, het Diabolosupplement betaald?

Tijdens de commissievergadering van 21 januari vertelde u: "De Diaboloverbinding werd gerealiseerd via een PPS, die werd geconcretiseerd in een *financial clause* op 28 september 2007. De *concession agreement* voor deze complexe PPS bepaalt dat de private partner, benevens het bouwrisico ook het vraagrisico draagt voor een periode van 35 jaar. Infrabel informeert mij dat het aantal reizigers door de private partner, op basis van een door hem uitgevoerde marktstudie, werd ingeschat."

Ik heb bij die mededelingen de volgende vragen, mijnheer de minister. Op wie slaat "hem" in deze uitspraak? Wie heeft de betreffende marktstudie uitgevoerd? Infrabel of de private partner? Welke elementen speelden een determinerende rol in het bepalen van het aantal te verwachten Diabolosupplementen? U zegt terecht dat de privépartner instaat voor het vraagrisico voor een periode van 35 jaar. Is er nog wel sprake van een vraagrisico indien bijvoorbeeld de prognoses flink zouden zijn aangedikt en er grendels zijn ingebouwd voor het geval deze prognoses onder een bepaalde grens blijven?

Mijnheer de minister, door welke onafhankelijke instantie werd deze marktstudie en de hieruit voortvloeiende prognoses voor de volgende 35 jaar op zijn betrouwbaarheid gecontroleerd? Ik kijk uit naar uw antwoorden.

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Vandeput, ik sluit mij graag aan bij uw vraag. Ik zal vrij kort over de inleiding gaan. Ik meen dat de problematiek gekend is en ook al meermaals werd besproken in deze commissie.

Ik blijf het moeilijk hebben met het feit dat wij geen zicht hebben op de *letter of comfort* tussen de Staat, de NMBS en Infrabel, en de *concession agreement* tussen Infrabel en de private partner. In beide documenten zitten toch nogal wat elementen die gevolgen hebben voor de publieke dienstverlening naar de luchthaven en de publieke dienstverlening in het algemeen. Op de verbinding naar de luchthaven heeft men te maken met de passagiersvergoeding en de clausules die de verhoging ervan toestaan. Ondertussen zit men aan 10 euro, heen en terug. Dit is toch een behoorlijk bedrag, dat niet van die aard is om het gebruik van treinen naar de luchthaven echt aan te moedigen, zeker niet voor korte trajecten. Het is nochtans de bedoeling om een groter aandeel op de trein te krijgen om het verkeer vlotter te kunnen laten verlopen in de omgeving.

De contracten hebben ook belangrijke gevolgen voor de publieke dienstverlening, aangezien in het nieuwe vervoersplan de stelling werd opgenomen dat er geen extra reizigerskilometers bij mogen komen. In die contracten staat bovendien dat er extra reizigerskilometers naar de luchthaven bij moeten komen. Dit gaat uiteraard ten koste van reizigerskilometers op andere trajecten.

Wat de tariefvergoeding betreft, heeft de Ministerraad ingestemd met de door de private partner gevraagde verhoging. In het andere geval kon immers de hele overeenkomst worden opgeblazen, wat uiteraard enorme kosten zou hebben betekend voor de overheid en voor Infrabel.

Ik heb daar een, misschien ietwat gevaarlijke, vraag over. De passagiersvergoeding is bij wet ingevoerd. Het Parlement zou in theorie kunnen beslissen om de wet aan te passen. Wat zou daarvan eventueel het gevolg kunnen zijn?

Wie heeft voor de Staat het Diabolocontract gesloten? Ik denk dat dat element niet onder de geheimhouding van het contract valt.

Welke aanvullende verbindingen naar de luchthaven worden concreet gerealiseerd in het nieuwe vervoersplan? Ik verwijs opnieuw naar de treinkilometers en de treinkilometers die daarvoor elders moeten sneuvelen. Hoeveel treinkilometers komen er bij richting luchthaven en dus de facto minder naar andere bestemmingen?

Zal na de realisatie van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat eind 2015 de NMBS al haar verplichte verbindingen met de luchthaven volledig hebben volbracht?

Wat houdt de *authority default* in die de Ministerraad zou riskeren indien hij niet akkoord zou gaan met een gevraagde verhoging van de passagiersvergoeding? Betekent het daadwerkelijk dat de privépartner op dat moment het recht heeft om de hele infrastructuur over te dragen aan Infrabel en de overheid, wat enorme kosten met zich zou meebrengen?

Wat gebeurt er ten slotte als het Parlement de wet van 30 april 2007 zou aanpassen, zoals ik daarnet al aanhaalde?

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de Diaboloverbinding werd gerealiseerd via een publiek-private samenwerking (PPS) die geconcretiseerd werd in een *financial clause* op 28 september 2007.

De *concession agreement* voor de complexe PPS bepaalt dat de private partner, benevens het bouwrisico, ook het vraagrisico draagt voor een periode van 35 jaar. De private partner moet aan het grootste deel van zijn financiële verplichtingen voldoen met de opbrengsten van de reizigersbijdragen, waarvan het principe en de grootte werden vastgesteld in respectievelijk de wet van 30 april 2007 en het koninklijk besluit van 27 september 2009.

Daarnaast heeft de private partner geen impact op het treinaanbod, noch op de reizigersaantallen. Daarom werd aan Northern Diabolo nv contractueel het recht toegezegd om een verhoging van de passagiersvergoeding te vragen indien aan bepaalde voorwaarden voldaan is. Het gaat hierbij onder meer over de voorwaarde dat het totaal aantal geregistreerde passagiers gedurende twee opeenvolgende periodes van zes maanden lager ligt dan 85 % van het aantal passagiers dat valt onder de beschikkingen van voornoemde wet.

Mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur van 14 januari verklaarde u het volgende: "De concessieovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst met een geheimhoudingsbeding. De diverse inkomstenbronnen die bij het begin van de procedure werden bepaald, werden vervolgens bij de wet van 30 april 2007 vastgesteld."

Er is de absurde situatie dat het treinaanbod wordt gewijzigd in functie van die Diaboloverbinding en dat de tarieven worden aangepast, maar wanneer wij vragen naar de exacte motivatie en de financiering, en wanneer wij vragen naar de motivatie voor het mechanisme, zwaait u met dat geheimhoudingsbeding.

Vermits de NMBS wordt gefinancierd met publieke middelen en het Parlement zich moet kunnen vergewissen van de werking van de NMBS, heb ik volgende vragen.

Waarom werd in de privaatrechtelijke concessieovereenkomst een geheimhoudingsbeding vastgelegd?

In welke mate is dit geheimhoudingsbeding strijdig met de openbaarheid van bestuur?

In welke mate kan het Parlement, ondanks dit geheimhoudingsbeding, toch voldoende en wettelijk geïnformeerd worden omtrent de werking van de NMBS en de financiering van het treinaanbod?

10.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: In mei 2010 werd door de NMBS en Infrabel voorgesteld om de invoering van het transportplan met twee jaar uit te stellen, met name tot december 2013. Zo werd gestreefd naar het vermijden van een periode waarin een aantal grote werken, zoals de Diabolooverbinding, plaatsvond. Daarom werd besloten de uitgebreide bediening van de luchthaven te laten samenvallen met het aanpakken van het gehele vervoersaanbod, oorspronkelijk gepland voor december 2013 en uitgesteld tot december 2014. Intussen zou voorzien worden in een zo ruim mogelijk aanbod naar de luchthaven, zonder evenwel het bestaande treinaanbod te beïnvloeden. Uiteindelijk is de uitbreiding van de Diabolo naar het noorden toe volledig benut van bij de opening in juni 2012, met twee verbindingen per uur naar Mechelen en Antwerpen. De Diabolooverbinding is sedert juni 2012 in gebruik genomen. Infrabel laat mij weten dat dit nooit anders gecommuniceerd werd.

Het plaatsen van toegangspoortjes in het luchthavenstation en de kosten daarvan zijn onderzocht door de NMBS en haar partners. Een exact percentage van de reizigersfraude in de treinen is moeilijk te berekenen. De NMBS neemt maatregelen om deze fraude te counteren, zoals extra ticketcontroles door gespecialiseerde teams, negen nieuwe ticketautomaten in het station van de luchthaven, twee ticketautomaten aan de bagagebanden in de beveiligde zone van de luchthaven en de inzet van stewards.

Aangezien het gaat over de bouw van een spoorweginfrastructuur, is het Diabolocontract afgesloten tussen de infrastructuurbeheerder Infrabel en de private partner Northern Diabolo nv. Infrabel herinnert eraan dat de concessieovereenkomst een privaatrechtelijke overeenkomst betreft waarin een specifiek geheimhoudingsbeding opgenomen is. Hoewel de wet betreffende de openbaarheid van bestuur op Infrabel van toepassing is, valt deze concessieovereenkomst, die het resultaat is van een openbare aanbesteding met onderhandelingsprocedure, onder de uitzondering opgenomen in het contract. Het contract openbaar maken zou het vertrouwelijk karakter van de ondernemingsgegevens van de private partner schaden. Daarnaast zou het bekendmaken van dit contract een negatieve impact kunnen hebben op de interesse van private maatschappijen om met overheidsbedrijven samen te werken, aangezien de confidentialiteit niet gegarandeerd kan worden.

Het is uiteraard ook belangrijk dat het Parlement voldoende geïnformeerd wordt omtrent de werking van de overheidsbedrijven. De marktstudie voor het contract werd uitgevoerd door het onafhankelijk internationaal studiebureau Capita Symonds. De studie werd uitgevoerd in samenwerking met Tritel, een Belgisch studiebureau.

Op basis van de marktstudie heeft elke kandidaat de hoogte van het Diabolosupplement bepaald. Bij de openbare aanbesteding was dat supplement tevens de bepalende factor. De private partner die het laagste supplement vroeg, is weerhouden.

Het achterblijven van het aantal reizigers is onder meer te wijten aan de onverwachte economische crisis, die onder meer het aantal internationale zakenreizigers op de luchthaven van Zaventem sterk negatief beïnvloed heeft.

In het nieuwe vervoersplan worden op weekdays bijkomende verbindingen gerealiseerd met, onder andere, de volgende stations: Brugge, Oostende, Zedelgem, Torhout en Lichtervelde. De NMBS meldt mij dat het precieze aantal treinkilometers dat rechtstreeks aan die bijkomende bedieningen gelinkt is niet direct toegewezen kan worden, omdat het verschillende verbindingen betreft die volledig hertekend zijn ten behoeve van het nieuwe vervoersplan, in vergelijking met het huidige aanbod.

Volgens de NMBS is het aantal bijkomende treinkilometers ten gevolge van de bediening van de luchthaven relatief beperkt, daar het steeds gaat om bijkomende treinkilometers tussen de Noord-Zuidverbinding en de luchthaven door verlengingen of omleidingen van verbindingen die momenteel beperkt zijn tot de Noord-Zuidverbinding. Er werd in ieder geval over gewaakt dat de andere reizigers daardoor niet of zo beperkt mogelijk benadeeld worden.

De realisatie van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat, eind 2015, zal de NMBS inderdaad de mogelijkheid geven om volledig aan al haar verplichte verbindingen met de luchthaven te voldoen.

Indien de private partner een *authority default* laat vaststellen, zou dat het voortijdige einde van de concessieovereenkomst betekenen. Op dat ogenblik zou Infrabel vervroegd de eigendom van de ondergrondse spoorverbinding verkrijgen. Anderzijds zou de hele PPS-financiering in een keer geannuleerd moeten worden. Dit zou betekenen: de aflossing van de volledige openstaande schuld en de betaling van de afwikkelingskosten van de openstaande financieringsconstructie, alsook de gemiste inkomsten van de private partner voor de resterende looptijd en alle belastingen.

Als wetgevende macht kan het Parlement overgaan tot aanpassingen aan de Diabolowet van 30 april 2007. Indien dit gebeurt zonder het akkoord van de private partner zou dit echter een eenzijdige herziening van de financiële voorwaarden van de PPS betekenen, waardoor de private partner zijn financiële verbintenissen ten aanzien van zijn bankiers niet meer kan nakomen. Bijgevolg zou de private partner in dat geval recht hebben op een volledige compensatie voor het geleden inkomensverlies.

Vermoedelijk zou dit ook leiden tot de vaststelling van een *authority default*.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel vast dat u weigert te antwoorden op een aantal vragen. U beroept zich op de confidentialiteit. Dat is een heel handig argument op een moment dat het goed uitkomt, maar dat totaal waardeloos is op een moment dat de reiziger daarvan de dupe wordt. Ik begrijp niet hoe dat bedrijf, dat zulke sommen overheidsgeld krijgt – jaarlijks 3 miljard belastinggeld aan de verschillende spoorwegbedrijven – zich kan beroepen op confidentialiteit, meer vraagt voor minder dienstverlening en zich kan blijven verschuilen achter hetgeen zagezegd privaatrechtelijk beslist is en dat volgens het contract niet bekend mag worden gemaakt.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij deels aan bij wat de heer Vandeput zei, in die zin dat ik wel kan begrijpen dat bepaalde elementen van het contract mogelijkerwijze betrekking hebben op de financiële situatie van de privépartner, dat zulks enigszins gevoelig ligt en vertrouwelijk is. Ik weet niet of dat mogelijk is, maar een gedeeltelijke inzage in het contract zou toch nuttig en interessant kunnen zijn, gelet op de gevolgen voor de publieke dienstverlening.

U gaf wel een aantal concrete en duidelijke antwoorden. Niettemin blijft de vaststelling dat het geen goede zaak is. Het doel van het hele Diaboloproject was een groter aantal mensen per spoor naar de luchthaven te krijgen. Het gevolg van de toeslag is dat mensen twee keer gaan nadenken vooraleer zij de trein nemen. Het gevolg gaat dus lijnrecht in tegen het oorspronkelijke doel. Er moet nader over de problematiek worden nagedacht.

U stelt dat een wijziging van de wet door het Parlement mogelijkerwijze tot een *authority default* zou kunnen leiden. Ik vraag mij af of dat ook het geval zou zijn, mocht in de wet een andere compensatie voor de privépartner worden opgenomen, die tot dezelfde opbrengsten voor de privépartner zou kunnen leiden. Dat zijn zaken die ernstig in overweging moeten worden genomen.

Op de concrete vraag wie voor de Staat het Diabolocontract heeft gesloten, heb ik geen antwoord gehoord. Indien ik mij niet vergis, was de bevoegde minister of staatssecretaris op dat moment de heer Tuybens. Ik had daarvan graag de bevestiging gekregen, maar helaas hebben wij dat hier niet vernomen.

10.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, eens te meer zijn wij over het Diaboloverhaal geen sikkepit wijzer geworden. Het enige wat wij weten, is dat de reiziger andermaal de dupe is. Hij moet meer betalen maar wordt geconfronteerd met een slechtere dienstverlening. Om de cijfers op te krikken worden er immers ook treinen door de Diabolo-tunnel gestuurd die daar in feite niet thuishoren. Zo kan de nv Northern Diabolo betere cijfers presenteren.

Mijnheer de minister, wanneer er wordt onderhandeld met een dergelijk geheimhoudingsbeding, moet dat gemotiveerd worden. De motiveringen die u geeft, zijn in mijn ogen onvoldoende. U kunt niet verantwoorden dat men tot deze overeenkomst met verregaande gevolgen gekomen is.

U haalde aan dat u de geheimhouding wenst te respecteren. Ik vind echter dat dit een les moet zijn voor Infrabel om in de toekomst niet meer op die manier tot overeenkomsten te komen. Over de PPS die de

overheid elders in tal van projecten gebruikt heeft als reddingsboei zijn er wel duidelijke gegevens beschikbaar. Hier is dat niet het geval, zagezegd met het oog op de concurrentie op de markt. Ik kan mij echter niet voorstellen welke schade er zou zijn voor het bedrijf in kwestie als de details bekend geraken.

U hebt het natuurlijk gemakkelijk. U kunt zich achter dit beding verstoppen, maar de feiten zijn er nu eenmaal, en de reiziger heeft aan geheimhouding totaal geen boodschap.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22804 van de heer Clarinval wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 22808 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag. Dat geldt ook voor mijn vraag nr. 22810, al was het maar uit respect voor de heer Gustin, die hier al lang zit te wachten om zijn vraag te stellen.

11 **Question de M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les accidents impliquant des véhicules de bpost" (n° 22817)**

11 **Vraag van de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ongevallen met voertuigen van bpost" (nr. 22817)**

11.01 **Luc Gustin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne les accidents impliquant des véhicules de bpost

Voici quelques temps, le projet Géoroute a réorganisé toute la distribution du courrier.

Vos prédécesseurs et vous-même avez dû faire face à de nombreuses critiques et remarques quant au temps souvent trop restreint dont disposent les facteurs pour assurer leurs missions. Fréquemment aujourd'hui, de nombreux agents doivent, probablement pour respecter leur timing, prendre des risques. De ce fait, ils négligent régulièrement le respect le plus élémentaire du code de la route. Nous sommes en effet nombreux à avoir rencontré un véhicule de bpost roulant à gauche pour déposer le courrier dans les boîtes aux lettres.

Dès lors, monsieur le ministre, pourriez-vous m'indiquer quel est le nombre d'accidents par année civile impliquant un véhicule de bpost depuis l'application de Géoroute? Dans combien d'accidents la responsabilité de l'agent est-elle impliquée? Comparativement à la situation d'avant Géoroute, ce nombre a-t-il augmenté? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre pour obtenir une réduction de ces accidents?

11.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur le président, monsieur Gustin, Géoroute est effectivement un logiciel qui calcule la répartition optimale d'une zone postale en tournées de distribution sur la base de différents paramètres. Ces paramètres sont, entre autres, le temps d'exécution moyen des opérations postales, les caractéristiques géographiques de la zone, la densité de la population, l'aménagement du territoire, la circulation, etc.

Le respect des règles du code de la route constitue un de ces paramètres et, de cette manière, les services de distribution sont *de facto* aménagés de façon à pouvoir être exécutés dans le respect le plus strict des règles de circulation.

Pour prévenir toute infraction, bpost m'informe que des actions de sensibilisation au bon respect du code de la route sont régulièrement entreprises. De plus, tous les collaborateurs concernés sont tenus de signer une charte au travers de laquelle ils s'engagent à respecter le code de la route en toutes circonstances. Le respect de la réglementation routière constitue un thème récurrent des réunions opérationnelles organisées chaque mois dans tous les bureaux et centres mail.

Si toutefois une infraction survient, les collaborateurs sont placés devant leurs responsabilités et sont tenus d'en assumer les conséquences. Le règlement du travail prévoit d'ailleurs, en son article 12, § 4, qu'en cas de violation du code de la route par le travailleur au moyen d'un véhicule mis à sa disposition par bpost, le travailleur est tenu, dès réception de la demande de paiement émanant du parquet, d'effectuer le paiement

qui s'impose.

Je ne dispose malheureusement pas des chiffres demandés. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, je pense qu'on est en train de mettre les travailleurs dans des conditions de fonctionnement presque impossibles. Je le dis vraiment avec beaucoup de fermeté et je le redirai au patron de la poste que je rencontrerai tout prochainement. Qu'un travailleur signe une charte au travers de laquelle il s'engage à respecter le code de la route est une chose! Que l'entreprise signe une charte dans laquelle elle permet aux travailleurs d'effectuer leur boulot quotidien dans des conditions normales en est une autre! Je n'aurai de cesse de le rappeler tant que je serai ministre.

11.03 Luc Gustin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je regrette l'absence de chiffres, car j'ai l'impression que nombre d'accidents sont dus au non-respect du code de la route. Mais je crois que personne n'en veut aux facteurs qui se retrouvent parfois dans une situation difficile. Dans ma région, en tout cas, nombreux sont nos administrés qui se plaignent de voir des véhicules de bpost circuler sans respecter strictement le code de la route. Merci d'insister auprès de votre administration pour que ce message passe et qu'on le rappelle régulièrement.

(...): (...)

11.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Je ne répondrai pas à la question suivante, car tout a déjà été dit par le premier ministre au parlement.

Si le meilleur manager de l'année est celui qui exploite au mieux le personnel, alors, effectivement, M. Thijs est probablement le meilleur manager de l'année!

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22824 van de heer Geerts wordt op zijn verzoek uitgesteld.

12 Vraag van de heer Mathias De Clercq aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 204" (nr. 22878)

12 Question de M. Mathias De Clercq au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 22878)

12.01 Mathias De Clercq (Open Vld): Deze vraag gaat over een problematiek die collega Veys overigens ook ter harte neemt.

Mijnheer de minister, spoorlijn 204 passeert langs de Gentse kanaalzone voor de verbinding van Gent met Zelzate en de Gentse haven, een zone die 70 000 personen tewerkstelt. Die werknemers zijn bijna allemaal verplicht om met eigen vervoersmiddelen naar het werk te gaan. In Gent klinkt unisono, vanuit het bedrijfsleven, werknemers en gemeentelijke overheden, dat de ontsluiting van die zone voor het personenvervoer een absolute must is, voor de bedrijven om de werkgelegenheid op te krikken, voor de uitstoot van minder fijn stof, voor een betere bereikbaarheid en voor een gedeeltelijke ontlasting van de Kennedylaan aldaar. In het bestuursakkoord van de stad Gent staat de uitdrukkelijke wens om met de NMBS tot een oplossing te komen inzake het haventerrein en de kanaaldorpen, zoals Zelzate, langs de spoorlijn 204. De sporen liggen ter beschikking en er bestaan reeds studies van de NMBS naar de haalbaarheid van de treinverbinding op lijn 204. Alle gegevens zijn bekend en werden in kaart gebracht. Enkele grote bedrijven, zoals Volvo en Arcelor, zijn eveneens betrokken.

In het recente plan van de NMBS is er echter geen sprake van de ingebruikname van die lijn. Via de schepen van Mobiliteit dringt het Gents stadsbestuur aan op een onderhoud daarover met de NMBS-top.

Mijnheer de minister, is de NMBS bereid om in te gaan op het massaal verzoek vanuit Gent en omstreken om opnieuw in overleg te treden omtrent spoorlijn 204?

Ziet u ook mogelijkheden om de bestaande plannen, of de non-plannen in dit geval, bij te sturen?

Erkent u het belang van een goede bereikbaarheid van industriële ondernemingen, de restanten van onze industriële trots in de Gentse havenzone, voor onze welvaart?

Acht u het relevant om die lijn voor personenvervoer opnieuw op de agenda te zetten?

12.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, het betreft hier een belangrijke vraag.

De lijn 204 werd door de NMBS onderzocht in het kader van de lightrainstudie en is opgenomen in de lijst met mogelijke prioritaire projecten van het Vlaams Gewest. Die projecten worden momenteel verder bestudeerd.

Volgens de NMBS is de ingebruikname van lijn 204 voor reizigersverkeer niet evident. De toegelaten commerciële snelheid op lijn 204 Gent-Zelzate, als onderdeel van het voorstadsnetwerk rond Gent, is beperkt tot 30 kilometer per uur op de huidige goederenlijn. Een opwaardering van lijn 204 voor reizigersvervoer vergt aanzienlijke investeringen, zoals een eventuele elektrificatie, opwaarderingswerken zodat een referentiesnelheid van 90 kilometer per uur behaald kan worden, het wegwerken van diverse gelijkgrondse overgangen, het aanleggen van perrons en het aanleggen van de noodzakelijke fiets- en autoparkeerplaatsen. De discussie over de nodige extra exploitatiemiddelen is momenteel aan de gang.

Een goede bereikbaarheid van de industriële ondernemingen is inderdaad zeer belangrijk. Er bestaat momenteel al een aanbod van De Lijn in de Gentse kanaalzone met vaste busverbindingen en verbindingen met de belbus.

Ik herinner mij dat het project door het Vlaams Gewest werd voorgesteld als een Vlaamse prioriteit voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel.

12.03 **Mathias De Clercq** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is inderdaad een zeer belangrijk dossier dat zowel voor de werkgelegenheid als voor de leefbaarheid van de kanaaldorpen – minder uitstoot van fijn stof – een goede zaak zou zijn. Dat zijn allemaal positieve effecten en ik ben er mij natuurlijk van bewust dat dat investeringen vereist. Ik stel echter vragen bij de keuzes die soms worden gemaakt.

Hier gaat het over 70 000 werkplaatsen. Onlangs vond er in de kanaalzone een jobbeurs plaats waarop 600 vacatures werden voorgesteld. Wie solliciteert, wijst soms op de moeilijke bereikbaarheid. Er zijn weliswaar de belbus en Max Mobiel, maar dat is ontoereikend voor zo'n groot gebied. De treinsporen liggen er. Ik ben mij bewust van de investeringskosten, maar de maatschappelijke, economische en ecologische return zou onwaarschijnlijk zijn.

Ik meen dat het een heel belangrijk dossier is in het belang van de Gentse kanaalzone en van de werknemers aldaar. Ik volg het verder op.

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

13 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de champagnevergadering van 22 oktober 2013 op het kabinet Labille met toenmalige bpost-CEO Johnny Thijs"** (nr. 22846)

13 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réunion du 22 octobre 2013 au cabinet Labille avec Johnny Thijs, alors CEO de bpost, où on a sablé le champagne"** (n° 22846)

13.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt daarnet een beetje de lof gezongen van Johnny Thijs als CEO van bpost, alleen geven de feiten u natuurlijk ongelijk wanneer het gaat om de appreciatie van de overheid voor het werk en de inzet van Johnny Thijs. Ik verwijs daarvoor onder meer naar de beursgang van bpost, naar de dividenden en de kapitaaluitkering, die niet min was.

Wij weten ook dat er de problematiek is geweest van de loonvoorwaarden voor de CEO's van overheidsbedrijven en dat u ter zake een principieel standpunt zou hebben ingenomen. Wij weten ook wel dat in de marge daarvan kon vernomen worden dat er op 5 december 2013 een brief werd verstuurd, ondertekend door de u toch niet onbekende Martine Durez, al was het maar omdat zij evenzeer een PS-getrouwe is. In die brief stond duidelijk dat de heer Thijs aan nagenoeg dezelfde loonvoorwaarden als de

voorbij jaren verder wilde blijven werken. De toekomst heeft daarover anders beslist, want op 6 januari heeft de heer Thijs ontslag genomen en hij gaf duidelijk te kennen dat het was vanwege een gebrek aan vertrouwen.

In een interview in *De Standaard* op 26 december stelde de heer Thijs zeer duidelijk dat er sprake was van woordbreuk, dat één persoon zijn woord niet heeft gehouden. Reeds snel kwam eerste minister Di Rupo in actie om het brandje te blussen. Hij zei dat er geen woordbreuk was, maar een misverstand en dat u niet op de hoogte zou zijn geweest van alles, dat er een gesprek was geweest waarop u niet aanwezig was. De eerste minister stelde zelfs: "Indien er een misverstand is geweest over de beslissing van het kernkabinet of over de waardering voor het werk van de heer Thijs door de regering, dan valt dat uiteraard te betreuren."

De heer Thijs heeft in feite voor het eerst kleur bekend op 11 maart in *De Tijd*. Toen stelde hij ter zake: "Een minister die de waarheid zo flagrant geweld aandoet, er zijn er voor minder moeten gaan."

Op 22 oktober 2013 werd hij samen met bpost-voorzitster Martine Durez uitgenodigd op het kabinet-Labille om zijn loonvoorwaarden te bespreken. Zij waren met z'n vieren, de kabinetschef van Labille was er ook. Er was champagne, witte wijn, rode wijn.

"Ze zeiden dat ik goed werk had geleverd. We hieven het glas. Toen zei Labille dat het moeilijk zou zijn nog voor de verkiezingen de hernieuwing van mijn contract erdoor te duwen. Het lag allemaal wat gevoelig bij zijn achterban. Dus vroeg hij of ik zonder contract voort wilde doen, tegen dezelfde voorwaarden. Na 25 mei zouden we dat wel formaliseren. Voor mij was dat geen probleem, al vroeg ik me wel af of hij daarmee weg zou komen. Bij het buitengaan gaf hij me een hand. 'On le fera ainsi', zei hij. Sindsdien heb ik hem, behalve één keer kort in de Cercle Lorraine waar hij me als spreker introduceerde, niet meer gezien."

Tijdens de plenumvergadering van 13 maart 2014 antwoordde premier Elio Di Rupo op vragen van Parlementsleden hierover. U was aanwezig en gesticuleerde zelfs om aan te tonen dat u bereid was om te antwoorden op vragen. Vandaag wens ik daarvan gebruik te maken.

Eerste minister Di Rupo stelde zeer duidelijk dat polemieken niet in het belang zijn van bpost, zijn werknemers of zijn klanten. Tijdens zijn overleg met de heer Thijs op 21 december 2013 had hij hier niet naar verwezen.

Mijnheer de minister, ik wens u de kans te geven om te reageren op de verklaringen.

Heeft de vergadering op uw kabinet met wijn en champagne, waarop u "on le fera ainsi" verklaarde, op 22 oktober 2013 plaatsgevonden?

Wat werd op deze vergadering afgesproken? Werden de afspraken nagekomen en zo nee, waarom niet?

Had u een mandaat van het kernkabinet om met Johnny Thijs te onderhandelen over het verder werken zonder contract?

Werd het kernkabinet op de hoogte gebracht van de brief van Martine Durez over de verlenging van het mandaat van Johnny Thijs? Zo ja, wanneer en met welk gevolg en zo nee, waarom niet?

13.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, ik heb niets toe te voegen aan het antwoord van de eerste minister tijdens de plenaire vergadering van 13 maart 2014.

13.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou begrijpen dat u naar het antwoord van de eerste minister verwijst indien zijn antwoord volledig was. Zijn antwoord blonk echter uit in onvolledigheid. Ik heb het trouwens grotendeels in de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag geciteerd.

Het is duidelijk dat ook de eerste minister blijkbaar niet heeft verwezen naar de vergadering van 22 oktober 2013, evenmin naar wat op deze vergadering werd afgesproken en welke gevolgen dat had. Ik heb het niet zozeer over wat er op de vergadering werd gedronken, maar wel over het besluit van de champagnevergadering in kwestie.

Ik betreur het dat u zich achter de eerste minister wegstopt. Tijdens de plenaire vergadering van de Kamer deed u teken dat u zich afvroeg waarom de vragen niet aan u werden gesteld. Nu stopt u zich weg achter de

eerste minister, wat toch maar minnetjes is, zeker omdat hier een aantal zaken nog steeds worden gesteld, die door u niet worden bevestigd of weerlegd.

Een dergelijke gang van zaken is allerm minst in het belang van bpost zelf. Het geeft evenmin blijk van waardering voor de heer Thijs. Ik vrees dat u op 25 mei 2014 het Parlement niet met een echt ongeschonden blazoën zal kunnen verlaten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22868 van de heer Francken is ingetrokken.

14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het overleg met de NMBS naar aanleiding van het Strategische Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK)" (nr. 22882)

14 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la concertation avec la SNCB ayant pour objet le Plan d'Action Stratégique au carré pour le Limbourg (PASL)" (n° 22882)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 7 februari 2014 vond op het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters een overleg plaats tussen minister Labille en het directiecomité dat uitvoering moet geven aan het Limburgse SALK-plan, het Strategische Actieplan Limburg in het Kwadraat.

Bij de heer Peeters schonk men geen champagne, maar men wenst daar wel de afspraken na te komen, wat op andere champagnevergaderingen blijkbaar niet het geval was.

Op de agenda stonden een aantal mobiliteitsdossiers die belangrijk kunnen zijn voor de Limburgse economie en de uitwerking van het SALK-plan. Er werd ook gesproken over het Limburgse Spartacusplan, de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht.

Vanuit diverse hoeken – ABVV Limburg, UNIZO Limburg, de Boerenbond, de kamer van koophandel, ACV Limburg – werd duidelijk verwezen naar de ondermaatse behandeling van de provincie Limburg door de NMBS. Er waren titels te lezen als "NMBS duwt Limburg verder kopje onder" en "Nood aan dringende politieke actie om de voor Limburg desastreuze NMBS-plannen aan te passen".

Ik wil er daarnaast op wijzen dat ook minister-president Peeters wil dat de NMBS meer investeert in Limburg.

Mijnheer de minister, welke afspraken werden er gemaakt op het overleg van 7 februari, naar aanleiding van het SALK-plan? Is de NMBS van oordeel dat, in het licht van het SALK-plan, de heropening van bepaalde lijnen – ik verwijs naar lijn 18 en lijn 20 – financieel meer rendabel is dan te investeren in een tramlijn? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

In verband met lijn 20, ondanks de plannen met de Spartacuslijn is er in Limburg nog altijd een station zonder treinen, met name Railport Lanaken. Het gebruik daarvan zou de mobiliteit en de rendabiliteit zeker ten goede komen.

14.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, op 7 februari heb ik inderdaad op het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters deelgenomen aan een overleg met de leden van het SALK-comité. Wij hebben een constructief gesprek gehad over de verschillende aspecten verbonden met de spoorwegondernemingen.

Mijn boodschap betrof vooral de volgende punten. Een herhaling van de geplande investeringen in het MIP. De nieuwe werkplaats van Hasselt zou in 2016 in dienst worden genomen, met name voor de dubbeldeksstellen van het type M6. In juli laatstleden hebben de NMBS en Infrabel een aanwervingsinitiatief gelanceerd voor de ex-werknemers van Ford Genk. Er werden gedurende zes opeenvolgende weken vijfdaagse stages georganiseerd. Infrabel betreurt echter de lage inschrijvingsaantallen voor de wervingsexamens. Slechts weinigen hebben hun kandidatuur ingediend, na aan de stage te hebben deelgenomen.

De eventuele heropening van lijnen door de NMBS zal gebeuren na een vergelijkende analyse en in samenspraak met de gewestelijke en lokale autoriteiten en openbaarvervoermaatschappijen.

Lijn 18 Hasselt-Neerpelt is door de NMBS onderzocht in het kader van het beheerscontract. Daarbij werden diverse bedieningen met lichte treintypes onderzocht. De lijn 18 maakt tevens deel uit van het Spartacustramlijnconcept, dat door De Lijn werd opgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat een bediening met lichte treintypes voor de reizigers een snellere reistijd met zich brengt. Door het rijden in een eigen bedding, zonder interferentie met het wegverkeer, zou tevens globaal een betere reiskwaliteit geboden kunnen worden.

Wat de investeringen betreft, het Vlaams Gewest heeft dit project van de NMBS-Groep op de lijst gezet van prioritaire investeringsprojecten voor de periode 2013-2025. Hier werd dus gekozen voor een bediening via het klassieke spoor.

Lijn 20 Hasselt-Maastricht is eveneens opgenomen in het Spartacusplan. Het Vlaams Gewest heeft beslist hier een sneltrambediening te implementeren en tevens in de financiële middelen ervoor te voorzien. Deze sneltram kan nieuwe marktpotentiëlen genereren, terwijl voor de trein meestal voor- of natransport noodzakelijk is.

14.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u dat u over deze vergadering meer gedetailleerd bent. Ik vind het een goede zaak dat de roep vanuit Limburg beantwoord zal worden. In eerste instantie kwam de provincie Limburg er immers bekaaid uit.

Er is wel nog één pijnpunt. Ik pleit voor de heractivering van spoorlijn 20. U mag immers niet vergeten dat sinds 2011 een grensoverschrijdende spoorverbinding voor goederenvervoer is gerealiseerd tussen Lanaken en Maastricht door de aanleg van 6 kilometer spoor op Nederlands grondgebied en door de aftakking naar het industrieterrein van Lanaken op Belgisch grondgebied.

Mijnheer de minister, ik heb uw antwoord gemist over het feit dat het logistiek complex Railport Lanaken er nog altijd ongebruikt bijligt. Ik vrees dat dit een bewuste strategie is. U bevestigt dat in feite door niet in te gaan op de vraag daarover.

Die terminal is immers enkel richting Nederland ontsloten, waar de concurrentie met onder meer het sindsdien ontwikkelde Chemelot heel groot is. Ik denk dat dit een van de redenen is. Bij de realisatie werd echter ook gerekend op een ontsluiting richting Bilzen. Daar moet u nog altijd uw verantwoordelijkheid opnemen, via de reactivering van spoorlijn 20. De Limburgse sociale partners en talrijke bedrijven en bedrijfsorganisaties vragen dat. Bij dezen wens ik dat pleidooi hier te herhalen.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, een repliek dient normaal gezien niet om een nieuw pleidooi te houden.

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

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de stiptheidscijfers voor de verloning binnen de NMBS en Infrabel" (nr. 22884)

15 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'incidence des statistiques de ponctualité sur les rémunérations au sein de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22884)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, er zijn niet alleen toplonen bij Belgacom en bpost, ook bij de NMBS-Groep vallen er diverse toplonen te duiden. In de beheersovereenkomst met de NMBS-Groep voor de periode 2008-2012 werd de klemtoon gelegd op het verhogen van de stiptheid van de treinen. Voor de berekening van de jaarlijkse tariefwijziging van de treinkaarten moest zelfs de doelstelling voor de stiptheid elk jaar hoger. Naar aanleiding van deze beheersovereenkomst werd ook overeengekomen dat een deel van de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep of 25 % van het salaris afhankelijk zou worden gemaakt van de stiptheid van de treinen.

Mijnheer de minister, in de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 9 oktober verklaarde u naar aanleiding van de stiptheidscijfers op het spoor voor de eerste zes maanden van 2013: "De doelstelling

van stiptheid werd in 2010, 2011 en 2012 niet nageleefd. Het jaar 2013 was op het vlak van stiptheid zeker niet beter. Ik zal eerlijk zijn, ik begin het beu te worden.”

In de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 14 januari 2014 verklaarde u in verband met de verloning van topfuncties dat u van mening bent dat het remuneratiecomité van de NMBS en van Infrabel als autonome overheidsbedrijven zelf de stiptheid meer in de variabele verloning moeten integreren.

Mijnheer de minister, het is misschien een goede zaak dat het zachte weer er volgens de recente cijfers voor gezorgd heeft dat de stiptheid verbeterd is. In feite zou de stiptheid echter niet afhankelijk mogen zijn van de weersomstandigheden maar wel van de inzet van het materieel en de prestaties van de NMBS zelf.

Het zou jammer zijn, mochten wij nu nog met sneeuw worden geconfronteerd, dat die stiptheidscijfers opnieuw naar beneden zouden duikelen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, in welke mate werd bij de nieuwe structuur door de remuneratiecomités binnen de NMBS en Infrabel werk gemaakt van de integratie van de stiptheid in de variabele verloning van andere topfuncties? Indien ja, op welke wijze? Indien neen, waarom niet?

Ten tweede, welke gevolgen hadden de stiptheidscijfers voor 2013 voor de verloning van de CEO's van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel?

15.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Veys, om de variabele verloning van de gedelegeerd bestuurders en de algemeen directeurs vast te stellen, houden de remuneratie- en verloningscomités van de NMBS en Infrabel rekening met een aantal financiële en kwalitatieve criteria.

De stiptheid maakt hiervan deel uit en zal dus wel degelijk in rekening worden gebracht om in de loop van de volgende weken het bedrag van de variabele bezoldiging voor 2013 te berekenen.

Tot slot voeg ik eraan toe dat ik erop toezie dat de stiptheid voor beide bedrijven een essentiële operationele doelstelling vormt en dit met name door de nieuwe indicatoren die moeten worden bepaald in het beheerscontract.

Of het nu gaat om stipte reizigerstreinen of om de gemiddelde vertraging per reiziger en per dag, de indicatoren met betrekking tot de stiptheid zullen zowel voor de NMBS als voor Infrabel een overheersende rol spelen.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij zullen nog enkele weken moeten wachten vooraleer wij te weten zullen komen hoeveel de CEO's en de directeurs in hun loonzakje zullen derven omwille van de slechte stiptheidscijfers in 2013. De toekomst zal alvast uitwijzen of uw engagement om die stiptheidscijfers op te krikken ook in de praktijk wordt omgezet. Het is in elk geval duidelijk dat de NMBS op dat vlak nog een lange weg heeft af te leggen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.42 heures.*