



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

25-03-2014

Après-midi

Dinsdag

25-03-2014

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

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)

Orateurs: **Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

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)

Orateurs: **Barbara Pas**, président du groupe VB, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

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)

- 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)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille**,

INHOUD

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)

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

Sprekers: **Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

Sprekers: **Barbara Pas**, voorzitter van de VB-fractie, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

- 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)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille**,

ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- 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)	6	- 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)	6
- 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)	6	- 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)	6
- 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)	6	- 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)	6
- 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)	6	- 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)	6
- 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)	6	- 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)	6
- 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 œuvre du plan de transport" (n° 22857)	6	- 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)	7
- 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)	7	- 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 piekuintrein naar Brussel vanuit Gent-Dampoort" (nr. 22875)	7
- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Westhoek" (n° 22879)	7	- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Westhoek" (nr. 22879)	7
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises	7	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van	7

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)

Orateurs: **Stefaan Vercamer, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Mathias De Clercq, Roel Deseyn, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

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

Sprekers: **Stefaan Vercamer, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Mathias De Clercq, Roel Deseyn, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

12 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)

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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 inadaptees en raison d'un manque de confort de base requis pour de longs trajets" (n° 22689)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

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

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de

14 Samengevoegde vragen van 14

- 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)

14 - 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)

- 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)

Orateurs: **Roel Deseyn, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

14 - 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)

Sprekers: **Roel Deseyn, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de

16 Samengevoegde vragen van 16

- 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)

16 - mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de slimme camera's van Infrabel" (nr. 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)	16	- 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)	16
<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Diabolo" (n° 22686)	17	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding" (nr. 22686)	17
- 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)	17	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Diabolocontract" (nr. 22858)	17
- 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)	17	- 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)	17
<i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
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)	22	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)	22
<i>Orateurs:</i> Luc Gustin, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Luc Gustin, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
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)	23	Vraag van de heer Mathias De Clercq aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 204" (nr. 22878)	23
<i>Orateurs:</i> Mathias De Clercq, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Mathias De Clercq, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
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)	24	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)	24

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

25

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)

25

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

26

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)

26

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

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 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)

01.01 Tanguy Veys (VB): Le ministre ayant déjà répondu le 11 mars dernier à cette question du 10 février 2014, je m'étonne qu'elle ait été inscrite à l'ordre du jour. Je suppose qu'il n'y a pas d'élément nouveau dans le dossier.

01.01 Tanguy Veys (VB): Het verbaast me dat deze vraag van 10 februari 2014 is toegevoegd aan de agenda, aangezien de minister mij hierop al heeft geantwoord op 11 maart 2014 en ik vermoed dat er sindsdien geen nieuwe informatie is.

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre (en néerlandais): Je n'ai en effet rien à ajouter à ma précédente réponse.

01.02 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): Ik heb inderdaad niets toe te voegen.

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): Les points vélo offrent des services à proximité des gares pour stimuler l'usage du vélo combiné au train, au tram ou au bus.

02.01 Jacqueline Galant (MR): De fietspunten die in de buurt van stations zijn gevestigd, bieden verschillende diensten aan die het gebruik van de fiets in combinatie met trein, tram of bus moeten bevorderen.

La SNCB a manifesté l'intention d'ouvrir vingt-cinq points vélo supplémentaires. Un nouvel appel à candidatures est prévu en 2016. Un tel service en gare de Jurbise permettrait aux navetteurs à destination de Pairi Daiza de louer un vélo pour rejoindre leur destination finale après leur trajet en train.

Quelle est la position de la SNCB-Holding à ce sujet? La commune projette d'investir dans l'aménagement d'un nouveau parking et participerait à l'effort.

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en français*): La SNCB m'informe qu'une prochaine phase de consultation de marché pour la sélection de candidats exploitants sera probablement réalisée en 2016. Elle est toujours prête à évaluer, en collaboration avec les villes et communes, l'opportunité de créer un tel point vélo.

L'incident est clos.

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): Après son licenciement forcé en tant que CEO de Belgacom en novembre 2013, M. Bellens a exigé une indemnité. Il aurait également tenté – en vain – de trouver un accord à l'amiable. C'est la raison pour laquelle il contesterait aujourd'hui son licenciement auprès du tribunal du travail.

Y a-t-il effectivement eu une tentative d'accord à l'amiable? Quelle en était la teneur? Est-il exact que M. Bellens réclame une indemnité de 5 millions d'euros? Sur quels éléments ce montant est-il basé? Quel point de vue le gouvernement a-t-il défendu lors de la tentative d'accord à l'amiable? Le gouvernement est-il déjà officiellement au courant de la procédure intentée auprès du tribunal du travail? Quelles sont les exigences formulées? Quel type de contrat M. Bellens avait-il signé et quelles étaient les possibilités de préavis?

03.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Je renvoie à la réponse que j'ai fournie à la question écrite n° 888 de M. Geerts. Il n'y a jamais eu de tentative d'accord à l'amiable. Si M. Bellens estime que ses droits ont été préjudiciés, il lui est loisible de s'adresser au tribunal.

De NMBS wil graag 25 bijkomende fietspunten inrichten. Daarvoor zal in 2016 een oproep tot kandidaatstelling worden gepubliceerd. Door het invoeren van een dergelijke dienst aan het station Jurbeke zouden treinreizigers met bestemming Pairi Daiza een fiets kunnen huren om vanaf het station het laatste stuk van hun traject af te leggen.

Wat is in dezen het standpunt van de NMBS-Holding? Aangezien de gemeente Jurbeke van plan is te investeren in de aanleg van een nieuwe parking zou zij wel haar steentje willen bijdragen tot de inrichting van een fietspunt.

02.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Frans*): De NMBS laat weten dat er waarschijnlijk in 2016 een nieuwe marktconsultatie zal worden georganiseerd voor de selectie van kandidaat-exploitanten. De NMBS is altijd bereid met een bepaalde stad of gemeente te overleggen over de mogelijke inrichting van een fietspunt.

Het incident is gesloten.

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)

03.01 Barbara Pas (VB): Na zijn gedwongen ontslag als CEO van Belgacom in november 2013 eiste de heer Bellens een schadevergoeding. Hij zou – zonder resultaat – ook geprobeerd hebben een minnelijke schikking te treffen. Daarom zou hij zijn ontslag nu bij de arbeidsrechtbank aanvechten.

Klopt het dat er een minnelijke schikking gevraagd werd? Wat was daar de inhoud van? Klopt het dat de heer Bellens een schadevergoeding van 5 miljoen euro vraagt? Waarop is dat bedrag gebaseerd? Wat was het standpunt van de regering bij de poging tot minnelijke schikking? Is de regering al officieel op de hoogte van een procedure bij de arbeidsrechtbank? Wat zijn de eisen? Welk soort contract had de heer Bellens en wat waren de opzegmogelijkheden?

03.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Ik verwijs naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 888 van de heer Geerts. Er is nooit een poging tot minnelijke schikking geweest. Als de heer Bellens van mening is dat zijn rechten geschaad werden, dan is hij vrij om zich tot de rechtbank te wenden.

La décision du gouvernement de mettre un terme au mandat de M. Bellens n'a fait l'objet d'aucun recours devant le Conseil d'État par ce dernier et c'est à Belgacom qu'il adresse une demande d'indemnisation.

03.03 Barbara Pas (VB): J'ignore toujours quelle est l'attitude du gouvernement à propos de la demande d'indemnisation de l'ancien patron de Belgacom et je n'ai pas davantage obtenu de réponse à la question relative au type de contrat qu'avait signé M. Bellens. S'il s'agissait d'un contrat d'employé, le délai entre les faits qui ont conduit à son licenciement et le licenciement pour faute grave était dépassé. De deux choses l'une, soit le gouvernement a sciemment dépassé ce délai, soit c'est de l'incompétence. Nous verrons ce qu'en pense le tribunal.

L'incident est clos.

Le **président**: Mme De Bue est absente; sa question n° 22842 est supprimée.

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)
- 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)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous devons encore patienter pour connaître la position du Conseil à propos de la libéralisation de nos chemins de fer. Tôt ou tard, la libéralisation sera en tout état de cause un fait, quelle qu'en soit l'ampleur. Il est important que notre pays se prépare à cette évolution.

Des mesures ont-elles déjà été prises en ce sens? Le ministre est-il disposé à créer avec les Régions un groupe de réflexion qui serait calqué sur le CEMM et basé sur l'étude de mobilité de ce dernier? Quel est le lien entre la libéralisation et le plan pluriannuel d'investissement? L'évolution de la

De heer Bellens heeft geen beroep 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.

03.03 Barbara Pas (VB): Nu ken ik de mening van de regering over de schadevergoeding nog altijd niet. Ik kreeg ook geen antwoord op mijn vraag over welk soort contract de heer Bellens had. Als hij een bediendecontract had, dan werd de termijn overschreden tussen het feit dat tot zijn ontslag geleid heeft en het ontslag om dringende redenen. Ofwel heeft de regering die termijn met opzet overschreden, ofwel is het onkunde. We zullen zien wat de rechtbank beslist.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue is afwezig; haar vraag nr. 22842 valt weg.

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)
- 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)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is afwachten welke positie de Raad zal innemen over de liberalisering van onze spoorwegen. De liberalisering zal er hoe dan ook vroeg of laat in meerdere of mindere mate komen. Het is belangrijk dat ons land zich daarop voorbereidt.

Zijn daartoe al stappen gezet? Is de minister bereid naar het voorbeeld van en aansluitend op de mobiliteitsstudie van het ECMM, een denktank met de Gewesten op te richten? Wat is de link tussen de liberalisering en het meerjareninvesteringsplan? Heeft men bij de keuze voor het jaar 2025 rekening

libéralisation a-t-elle été prise en considération lors du choix de l'horizon 2025?

04.02 Tanguy Veys (VB): Le ministre a déjà donné son point de vue sur le quatrième paquet ferroviaire. La libéralisation sera mise en œuvre, même si M. Labille estime que la Commission européenne a agi dans la précipitation. M. Cornu a affirmé sur Canvas le 9 janvier que la SNCB n'était pas suffisamment préparée à ce changement.

Dans son livre *Dwarsligger*, M. Descheemaeker estime lui aussi que la SNCB n'est pas suffisamment préparée à la libéralisation.

Malgré les signaux émis par ces deux personnes, le ministre ne semble guère s'intéresser au quatrième paquet ferroviaire, ni à la libéralisation. Quel est l'état d'avancement à la SNCB de la préparation à la libéralisation, y compris au niveau législatif? Quelle vision le ministre a-t-il du quatrième paquet ferroviaire?

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le quatrième paquet ferroviaire a pour objet principal l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs. Deux de ses propositions législatives pourraient changer du tout au tout l'organisation des chemins de fer européens.

Le Parlement européen impose un nouveau camouflet au commissaire Siim Kallas en permettant que des compagnies ferroviaires intégrées continuent à gérer un réseau ferré tout en y faisant rouler des trains. Les États membres pourront revenir ultérieurement à un modèle d'organisation intégré même si leurs chemins de fer sont totalement séparés lors 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 faîtière ne pourront exercer aucune influence sont l'attribution et la tarification des sillons.

Si le Conseil suit le Parlement européen, plus rien ne pourra empêcher un train international ou un train à grande vitesse de faire concurrence à un train du service intérieur relevant du service public. Pour tous les autres types de train, les menaces 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 dans le cas où l'arrivée du nouvel opérateur ferait diminuer les revenus sur les relations concernées ou mettrait en péril la viabilité économique des contrats de service public.

gehouden met de evolutie van de liberalisering?

04.02 Tanguy Veys (VB): De minister heeft zijn standpunt over het vierde spoorwegpakket al gegeven. Hoewel hij vindt dat de Europese Commissie overhaast te werk is gegaan, zal het er toch komen. De heer Cornu heeft op 9 januari op Canvas gezegd dat de NMBS daar onvoldoende op voorbereid is.

In zijn boek *Dwarsligger* zegt de heer Descheemaeker dat de NMBS onvoldoende is voorbereid op de liberalisering.

Ondanks de signalen lijkt de minister niet geïnteresseerd in het vierde spoorwegpakket, noch in de liberalisering. Wat is de stand van zaken bij de NMBS inzake de voorbereiding van de liberalisering, ook op het vlak van wetgevend werk? Wat is de visie van de minister op het vierde spoorwegpakket?

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het vierde spoorpakket strekt er in hoofdzaak toe de markt voor binnenlands reizigersvervoer open te stellen voor concurrentie. Twee van de regelgevende voorstellen zouden de organisatie van de Europese spoorwegen volledig kunnen veranderen.

Het Europees Parlement heeft eurocommissaris Siim Kallas opnieuw een kaakslag gegeven, door toe te laten dat geïntegreerde spoorbedrijven terzelfder tijd het spoornet blijven beheren en er treinen op laten rijden. De lidstaten zullen in een later stadium hun spoorbedrijven opnieuw kunnen integreren, ook al zijn ze bij de inwerkingtreding van de richtlijn volledig gesplitst. De toekenning en tarificatie van de rijpaden zijn de enige functies van de infrastructuurbeheerder waarop de andere entiteiten van de groep en de holding geen invloed zullen kunnen uitoefenen.

Indien de Raad het Europees Parlement volgt, verhindert niets nog dat internationale treinen of hogesnelheidstreinen concurreren met het binnenlands treinverkeer van openbare dienst. Voor alle andere treindiensten zal de toegang voor derden tot het net enkel nog kunnen worden beperkt op grond van het argument dat het economische evenwicht van het openbaredienstcontract in het gedrang komt, ingeval de komst van de nieuwe operator de inkomsten op de betrokken verbindingen zou doen afnemen, of de economische levensvatbaarheid van het openbaredienstcontract in gevaar zou brengen.

Il faudra obligatoirement confier les contrats de service public pour le transport intérieur de voyageurs à des opérateurs internes relevant directement d'autorités compétentes non nationales ou les attribuer au terme d'appels d'offre.

Pour notre pays, il en faudra au moins deux.

Quel modèle de libéralisation du trafic intérieur de voyageurs la Belgique défendra-t-elle devant le Conseil?

04.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en néerlandais*): Le gouvernement souhaite que parallèlement aux négociations européennes relatives au quatrième paquet ferroviaire, les deux entreprises publiques se préparent à la libéralisation du marché domestique du transport ferroviaire de passagers. La note d'orientation présentée par le gouvernement insiste sur la nécessité pour la SNCB et Infrabel d'améliorer leurs performances interopératoires. D'ici 2019, le gouvernement veut que ces deux entreprises proposent un service d'une qualité et à des tarifs comparables à ceux des autres opérateurs européens.

L'amélioration de la mobilité à l'échelon national passe obligatoirement par un renforcement de l'intégration des différents modes de transport. Les Régions doivent accorder leurs politique et objectifs en matière de mobilité à la stratégie ferroviaire développée par le pouvoir fédéral et une étude vient d'être lancée sur cette question. Le CEMM demeure la plateforme idéale pour développer cette coopération.

(*En français*) Si des modifications législatives importantes en terme de libéralisation devaient intervenir, il faudrait en évaluer les conséquences sur le PPI et procéder aux aménagements nécessaires. Les modifications peuvent intervenir lors de la révision quinquennale du plan pluriannuel.

J'étais en réunion le 14 mars avec mes homologues du Benelux au sujet du quatrième paquet: nous sommes d'accord pour bloquer ses aspects liés à la libéralisation du rail en Europe. La proposition de la Commission européenne va trop vite et trop loin, elle ne contribue pas assez à améliorer la sécurité, la qualité et l'efficacité; nous travaillons à une position commune avant de la soumettre à d'autres États membres.

04.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La SNCB doit

De openbaredienstcontracten voor het binnenlandse reizigersvervoer zullen moeten worden toegewezen aan interne operatoren, die rechtstreeks onder een niet-nationale bevoegde toezichthouder zouden ressorteren, of zullen moeten worden gegund via een openbare aanbesteding.

Voor ons land zullen er minstens twee nodig zijn.

Welk model voor de liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer zal België voor de Raad verdedigen?

04.04 Minister **Jean-Pascal Labille** (*Nederlands*): Parallel met de Europese besprekingen over het vierde spoorwegpakket wil de regering dat de twee overheidsbedrijven zich voorbereiden op de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersverkeer. De oriëntatienota van de regering dringt erop aan dat de NMBS en Infrabel hun interoperationele doeltreffendheid verder verbeteren. De overheid wil tegen 2019 dezelfde kwaliteit van dienstverlening tegen een kostprijs die vergelijkbaar is met die van de andere Europese operatoren.

Een betere integratie van de verschillende vervoerswijzen is essentieel 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. Daartoe is een studie opgestart. Het ECMM blijft het juiste platform om die samenwerking te ontwikkelen.

(*Frans*) Indien de regelgeving inzake liberalisering ingrijpend zou worden gewijzigd, moet de impact daarvan op het meerjareninvesteringsplan geëvalueerd worden en moet het waar nodig worden bijgestuurd, bijvoorbeeld bij de vijfjaarlijkse herziening van het meerjarenplan.

Op 14 maart heb ik met mijn ambtgenoten van de Benelux over het vierde pakket vergaderd: we zijn het erover eens om de aspecten van het pakket die verband houden met liberalisering van spoor in Europa te blokkeren. Het voorstel van de Europese Commissie is voorbarig en gaat te ver. Het draagt onvoldoende bij tot het verbeteren van de veiligheid, kwaliteit en efficiëntie. We werken aan een gemeenschappelijk standpunt, dat we vervolgens aan andere lidstaten zullen voorleggen.

04.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De NMBS

se rendre compte du fait que la libéralisation demandera une bonne préparation. Dans cette préparation, l'assainissement financier des entreprises jouera un rôle-clé. Il pourrait être intéressant pour la Belgique de prendre le système néerlandais comme exemple.

04.06 Tanguy Veys (VB): Les arguments utilisés par le ministre en séance plénière du 27 février 2014 démontrent qu'il tire les mauvaises leçons du dossier SNCB. Il a freiné des quatre fers en ce qui concerne le quatrième paquet ferroviaire pour des raisons tactiques, notamment parce qu'un nouveau contrat de gestion fait toujours défaut.

04.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'ai du mal à comprendre la ligne du gouvernement en la matière. S'agit-il de s'opposer à cette libéralisation ou de trouver des modalités de libéralisation favorables à notre pays? La libéralisation du trafic marchandises a bouleversé le secteur et renvoyé une partie de ce trafic sur la route. Il faut donc s'alarmer de la libéralisation du trafic voyageurs.

L'incident est clos.

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

moet zich ervan bewust zijn dat we een traject moeten opzetten om klaar te zijn voor die liberalisering. Ook de financiële gezondmaking van de bedrijven zal daarin essentieel zijn. Het Nederlandse systeem kan voor ons land een interessant denkspoor zijn.

04.06 Tanguy Veys (VB): Uit de argumenten die de minister gaf in de plenaire vergadering van 27 februari 2014 blijkt dat hij de foute lessen trekt uit het NMBS-verhaal. Hij is om tactische overwegingen op de rem gaan staan bij het vierde spoorpakket, ook al omdat er nog steeds geen nieuwe beheersovereenkomst is.

04.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het is me niet helemaal duidelijk wat het regeringsstandpunt is. Is de regering gekant tegen de liberalisering of is ze op zoek naar liberaliseringmodaliteiten die in het voordeel zijn van ons land? De liberalisering van het goederenvervoer heeft de sector dooreengeschied en leidde ertoe dat een deel van dat vervoer opnieuw over de weg gebeurt. De liberalisering van het reizigersvervoer moet ons dus verontrusten.

Het incident is gesloten.

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)

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 œuvre 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 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)

Le **président**: La question n° 22835 de M. Arens est supprimée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22835 van de heer Arens vervalt.

05.01 Stefaan Vercamer (CD&V): En vertu de l'article 8 du contrat de gestion de la SNCB, sur les lignes Gand-Audenarde et Gand-Grammont, il devrait y avoir un train par heure le week-end.

05.01 Stefaan Vercamer (CD&V): Volgens artikel 8 van het NMBS-beheerscontract zouden de lijnen Gent-Oudenaarde en Gent-Geraardsbergen in het weekend een eenuursdienst moeten hebben.

Comment le ministre explique-t-il dès lors que depuis plusieurs années, il y a un train toutes les deux heures seulement? La diminution de la dotation a-t-elle été imposée parce que la desserte toutes les deux heures ne répond pas aux exigences du contrat de gestion? Quand les deux lignes seront-elles desservies toutes les heures?

Hoe verklaart de minister dan dat er al jaar en dag een tweeuursdienst is? Werd de vermindering van de dotatie opgelegd omdat de tweeuursbediening niet voldoet aan het beheerscontract? Wanneer krijgen beide lijnen een eenuursdienst?

Le **président**: M. Destrebecq n'est pas présent pour poser sa question n° 22667.

De **voorzitter**: De heer Destrebecq is niet aanwezig om zijn vraag nr. 22667 te stellen.

05.02 Tanguy Veys (VB): En janvier 2014, il a été question pour la première fois de la tournée d'information qu'organiserait la SNCB dans chaque province au mois de mars pour présenter le nouveau plan de transport. Le ministre a également déclaré à l'époque qu'il exigerait que le contrat de gestion soit scrupuleusement respecté par la SNCB, notamment en ce qui concerne le nombre de relations cadencées par arrêt.

05.02 Tanguy Veys (VB): In januari 2014 werd voor het eerst melding gemaakt van de roadshow die de NMBS in maart per provincie zou organiseren om het nieuwe transportplan voor te stellen. De minister verklaarde toen ook dat hij van de NMBS een strikte naleving van het beheerscontract eisen, met name inzake het aantal klokvaste verbindingen per halte.

J'ai eu le plaisir d'assister à l'une des séances d'information qui se résume à une présentation PowerPoint commentée par une succession d'orateurs. Au terme de deux heures de discours, l'enthousiasme pour aborder des questions brûlantes s'était quelque peu émoussé. De plus, il

Ik heb het genoegen gehad om een van de roadshows bij te wonen. Het was gewoon een PowerPoint-presentatie met een batterij aan sprekers. Na twee uur toespraken was er dus niet veel enthousiasme meer om prangende zaken te berde te brengen. De gepresenteerde cijfers waren

n'existait aucun document papier des chiffres présentés et, tous les détails du plan de transport n'étant pas disponibles, plusieurs questions sont restées sans réponse. La présentation s'est cantonnée aux grandes lignes du plan de transport et n'a pas réellement laissé d'espace à un échange de vues ni à une véritable transmission d'informations.

Il est en outre regrettable que MM. Cornu et Lallemand répondent actuellement de vive voix aux questions des députés du Parlement flamand, alors que nous devons nous contenter d'un ministre.

Comment le ministre justifie-t-il la présentation bancale du plan de transport effectuée lors de la tournée d'information? Quand la mouture définitive du plan de transport 2014-2017 sera-t-elle publiée et dans quelle mesure des modifications y seront-elles encore apportées? Quel est le calendrier?

Le **président**: Vous pouvez enchaîner avec votre question n° 22848 sur Zeebrugge, mais je vous inviterais à faire preuve de concision.

05.03 Tanguy Veys (VB): Le train Bruges-Zeebrugge de 22 h 09 a été supprimé en 2010, suivi par trois autres trains de cette même relation en 2011. La présentation du plan de transport 2014-2017 en Flandre occidentale a permis d'apprendre que les trains vers Zeebrugge seraient limités à un seul toutes les deux heures.

L'offre ferroviaire vers Zeebrugge telle qu'elle a été présentée correspond-elle au contrat de gestion en ce qui concerne le respect de certaines relations cadencées par halte desservie?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): La tournée de présentation a été claire en certains points et j'estime en tout état de cause qu'il s'agit d'une initiative bienvenue. La SNCB a au moins organisé un forum permettant de récolter les observations qui ont été formulées. Sur d'autres aspects, les présentations sont toutefois restées vagues, surtout en ce qui concerne l'heure des trains. Dans presque chaque province, les participants ont demandé des améliorations. À Anvers, il s'agissait de la desserte de la gare de Noorderkempen, en Flandre orientale, les trains d'heures de pointe vers Gand-Dampoort ont été évoqués, dans le Limbourg, il s'agissait de la liaison Hasselt-Anvers et en Flandre occidentale, la liaison La Panne-Bruxelles a été abordée. La limitation en trains-kilomètres, combinée au besoin d'un plus grand nombre de trains vers Zaventem, ont clairement constitué une pierre d'achoppement.

ook niet beschikbaar op papier. Verder kon een aantal vragen niet worden beantwoord, omdat niet alle details van het vervoersplan beschikbaar waren. Alleen de grote lijnen werden getoond en van inspraak en echte informatieoverdracht was geen sprake.

Het is trouwens pijnlijk dat de heren Cornu en Lallemand momenteel in het Vlaams Parlement zijn om persoonlijk te antwoorden op vragen van parlementsleden, terwijl wij het met een minister moeten doen.

Hoe verklaart de minister de gebrekkige presentatie van de roadshows? Wanneer zal de definitieve versie van het vervoersplan 2014-2017 bekend worden? In welke mate wordt het plan nog bijgestuurd? Wat is de planning?

De **voorzitter**: U kunt meteen ook uw vraag nr. 22848 over Zeebrugge stellen, maar kunt u wel beknopt zijn.

05.03 Tanguy Veys (VB): In 2010 werd de trein Brugge-Zeebrugge van 22.09 uur afgeschaft en in 2011 werden nog eens drie treinen tussen Brugge en Zeebrugge afgeschaft. Uit de roadshow van het vervoersplan 2014-2017 voor West-Vlaanderen bleek dat het treinaanbod naar Zeebrugge beperkt zal worden tot één trein om de twee uur.

Is het voorgestelde treinaanbod voor Zeebrugge in overeenstemming met het beheerscontract inzake de naleving van het aantal klokvast verbindingen per bediende halte?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De roadshows waren op bepaalde punten wel duidelijk en ik vond het in elk geval een goed initiatief. De NMBS heeft op zijn minst een forum geboden om opmerkingen te verzamelen. Op andere punten bleven de presentaties wel vaag, vooral betreffende de uren van de treinen. In zowat elke provincie werden verbeteringen gevraagd. In Antwerpen ging het om de bediening van het station Noorderkempen, in Oost-Vlaanderen om de piekuurtreinen naar Gent-Dampoort, in Limburg om de verbinding Hasselt-Antwerpen en in West-Vlaanderen om de verbinding De Panne-Brussel. De beperking in treinkilometers was duidelijk een struikelblok, gekoppeld aan de nood aan meer treinen naar Zaventem.

La redevance pour l'utilisation des sillons payée par la SNCB est un élément majeur, puisque chaque kilomètre supplémentaire parcouru génère actuellement des coûts additionnels pour l'entreprise, quel que soit le taux de remplissage du train.

La SNCB et le ministre pourraient-ils envisager d'adapter le plan de transport sur la base des remarques formulées par les provinces? Quels sont les prochaines étapes du plan et quel est le calendrier arrêté? Quand les parcours et les horaires définitifs seront-ils publiés? Comment sera organisée la communication? Il est effectivement essentiel pour l'organisation des écoles de connaître les heures de départ et d'arrivée des trains, avant le démarrage de la nouvelle année scolaire.

05.05 Mathias De Clercq (Open Vld): Le nouveau plan de transport prévoit la suppression en décembre 2014 du train direct d'heure de pointe assurant la liaison Saint-Nicolas-Bruxelles. Le ministre a déjà reçu de nombreux courriers à ce sujet de la part de la province, de la ville de Gand et de plusieurs communes. Ce train d'heure de pointe est en effet emprunté par de très nombreux voyageurs.

La SNCB se concertera-t-elle avec les différents niveaux de pouvoir? Une réponse a-t-elle déjà été formulée à la lettre du 25 février dernier? Pourquoi la SNCB veut-elle supprimer ce train P? Qu'en est-il de la fréquentation de ce train? Quand les nouveaux horaires seront-ils définitivement approuvés?

05.06 Roel Deseyn (CD&V): Mes questions concernent les problèmes en Flandre occidentale. Quelle suite sera-t-elle donnée dans cette région aux informations collectées dans le cadre des tournées d'information? Quel calendrier sera-t-il suivi? Les nouveaux chiffres de fréquentation pour le Westhoek seraient basés sur la vente de billets de train. Or la piètre offre actuelle n'est bien évidemment pas de nature à stimuler la demande des utilisateurs. Le Conseil des ministres a décidé que les zones peu peuplées méritent une attention particulière. De quelle manière la situation particulière du Westhoek sera-t-elle prise en considération?

À l'avenir, il ne serait plus possible de prendre le train à la gare de Beernem, alors que cette gare dessert pourtant une vaste région et qu'elle bénéficie d'une bonne accessibilité. Parmi ses utilisateurs, elle compte aussi bien des jeunes que des personnes plus âgées et des navetteurs. Les

Een belangrijk element is de rijpadvergoeding die de NMBS moet betalen. Elke bijkomende kilometer betekent immers momenteel voor de NMBS extra kosten, ook al zit de trein redelijk vol.

Achten de NMBS en de minister het haalbaar om het vervoersplan aan te passen aan de opmerkingen van de provincies? Welk traject zal het plan verder volgen? In welke timing is daarvoor voorzien? Wanneer zullen de uiteindelijke verbindingen en de uren bekendgemaakt worden? Hoe zal de communicatie verlopen? Voor de organisatie van scholen is het immers essentieel te weten op welk uur de treinen vertrekken en aankomen nog voor het schooljaar start.

05.05 Mathias De Clercq (Open Vld): In het nieuwe vervoersplan wordt de rechtstreekse piekuurtrein Sint-Niklaas-Brussel in december 2014 geschrapt. De provincie, de stad Gent en tal van gemeenten schreven hierover al een brief naar de minister. Deze piekuurtrein is immers zeer succesvol.

Zal de NMBS overleggen met de verschillende overheden? Werd er al een antwoord geformuleerd op de brief van 25 februari? Waarom wil de NMBS deze P-trein afschaffen? Wat zijn de reizigersaantallen van deze trein? Wanneer zullen de nieuwe dienstregelingen definitief worden goedgekeurd?

05.06 Roel Deseyn (CD&V): Mijn vragen gaan over de problematiek in West-Vlaanderen. Waarin zullen de roadshows voor deze regio uiteindelijk uitmonden? Met welke timing? Voor de Westhoek zou er bij de hertekening uitgegaan zijn van de ticketverkoop, maar als het aanbod nu al zo slecht is, wordt de gebruikersvraag natuurlijk niet gestimuleerd. Daarnaast zou er overal tenminste een minimaal treinaanbod moeten zijn. De ministerraad besliste dat dunbevolkte gebieden bijzondere aandacht verdienen. Hoe gaat men om met de bijzondere positie van de Westhoek?

In de toekomst zou er niet in het station Beernem kunnen worden opgestapt, terwijl dat station toch een ruime regio bedient en goed ontsloten is. De gebruikers zijn zowel jongeren, ouderen als pendelaars. De burgemeesters van Beernem, Damme, Oostkamp en Wingene protesteerden

bourgmestres de Beernem, Damme, Oostkamp et Wingene ont déjà protesté contre cette décision, parce qu'ils avaient déjà planifié des projets de construction dans les environs de la gare. Une solution sera-t-elle trouvée?

Que pense le ministre de l'idée de développer des arrêts suburbains et de mettre une infrastructure d'accueil de qualité à la disposition des voyageurs, par exemple à la gare de Lendelede?

05.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Lors de la présentation du plan de transport à Mons, de nombreuses voix se sont élevées contre les choix effectués par la SNCB. On peut citer l'accroissement de la durée de trajet entre Lessines et Mons (entre Ath et Mons, on passe de 30 à 49 minutes!). Certains s'étonnent aussi, après l'accueil des pandas, que le parc Pairi Daiza ne soit pas doté d'une liaison plus intéressante.

La SNCB tiendra-t-elle compte des remarques formulées lors de la présentation du plan à Mons? Si oui, selon quelles marges de manœuvre vu les contraintes budgétaires?

Président: Roel Deseyn.

05.08 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Je comprends les inquiétudes qui viennent d'être exprimées. J'ai proposé au Conseil des ministres de nous borner, dans un premier temps, à prendre connaissance du plan de transport proposé et de demander à la SNCB qu'elle se conforme au contrat de gestion. Nous voulons également inviter la SNCB à analyser et à intégrer dans l'offre ferroviaire les observations qui ont été formulées au cours des sessions d'information concernant le plan de transport. Les présentations qui ont été faites dans le cadre de ces sessions seront publiées sur le site internet de la SNCB.

Le plan de transport sera soumis au conseil d'administration et au Conseil des ministres.

(En français) Le Conseil des ministres a demandé que les lignes desservant les zones les moins densément peuplées fassent l'objet d'une attention particulière.

Une fois les travaux terminés, les minutes ajoutées aux temps de parcours pour en tenir compte devront être retirées.

À ce stade, il s'agit seulement d'une proposition, qui

reeds, omdat zij al bouwprojecten gepland hadden in de omgeving van het station. Komt er een oplossing?

Wat denkt de minister over het uitbouwen van voorstedelijke haltes en over het aanbieden van een goede onthaalinfrastructuur voor reizigers, bijvoorbeeld in het station van Lendelede?

05.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Tijdens de voorstelling van het vervoersplan in Bergen werd er fel geprotesteerd tegen de keuzes van de NMBS, zoals de verlenging van de rijtijd tussen Lessen en Bergen (een rit van Aat naar Bergen zal voortaan 49 in plaats van 30 minuten duren!). Sommigen vonden het ook eigenaardig dat het park Pairi Daiza na de komst van de panda's geen betere verbinding krijgt.

Zal de NMBS rekening houden met de opmerkingen die tijdens de voorstelling van het plan in Bergen geformuleerd werden? Zo ja, over welke speelruimte beschikt men gelet op de moeilijke budgettaire context?

Voorzitter: Roel Deseyn.

05.08 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Ik begrijp de bezorgdheid. Ik heb de ministerraad voorgesteld om voorlopig gewoon maar kennis te nemen van het voorgestelde vervoersplan en aan de NMBS te vragen om de beheersovereenkomst na te leven. We willen de NMBS ook verzoeken de opmerkingen op het vervoersplan die tijdens de infosessies werden gegeven, te analyseren en op te nemen in het treinaanbod. De presentaties van de infosessies zullen op de website van de NMBS gepubliceerd worden.

Het vervoersplan zal worden voorgelegd aan de raad van bestuur en aan de ministerraad.

(Frans) De ministerraad heeft gevraagd dat er bijzondere aandacht zou worden besteed aan de lijnen naar de dunbevolktste gebieden.

De minuten die gelet op de infrastructuurwerken bij sommige rijtijden werden geteld, moeten er weer van worden afgetrokken zodra die werken achter de rug zijn.

In dit stadium gaat het louter om een voorstel van

fera encore l'objet d'améliorations.

05.09 Stefaan Vercamer (CD&V): Cette réponse est identique à celle d'il y a quinze jours. J'espère qu'il sera tenu compte, pour la version définitive du plan, des obligations du contrat de gestion et des caractéristiques spécifiques des régions peu peuplées.

05.10 Tanguy Veys (VB): Une fois de plus, cette réponse ne nous apprend rien de neuf. La prétendue participation n'a rien d'une participation; il s'agit plutôt d'un moyen pour étouffer les protestations dans l'œuf. Les présentations sur internet ne permettent pas d'analyser le plan détaillé et certainement pas de promouvoir la participation. Le ministre semble se moquer de ce que les voyageurs seront une fois encore les dupes de la situation.

Le **président**: M. Van den Bergh est empêché.

05.11 Mathias De Clercq (Open Vld): Le train de pointe Bruxelles–Gand–Dampoort rencontre un grand succès et l'importance de ce train ne pourra que continuer à croître vu les projets ambitieux nourris par la ville pour les abords de Dampoort. La suppression de cette liaison serait incompréhensible. J'espère dès lors que le ministre prêtera l'oreille aux nombreux appels lancés en faveur du maintien de cette ligne.

05.12 Roel Deseyn (CD&V): Il est particulièrement frustrant de devoir examiner ici l'ensemble des doléances exprimées, alors que les patrons du rail se trouvent au Parlement flamand. Toutes les options doivent être décrites dans le contrat de gestion. Je me réjouis néanmoins que le ministre exige que les suggestions qui lui seront soumises soient solidement motivées, faute de quoi il n'y réserva aucune suite.

05.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'entends que la SNCB devra analyser les demandes. Ces demandes sont en augmentation, et certaines décisions prises dans l'élaboration du plan de transport ne rencontrent pas les besoins.

Respecter strictement le contrat de gestion permettrait à la SNCB de supprimer nombre de trains du matin et du soir sur certaines lignes! Par ailleurs, il faut voir les ressorts financiers et budgétaires des dispositions prises. Ainsi, la priorité accordée au projet Diabolo coûte cher et empêche de faire autre chose.

vervoersplan dat nog zal gefinetuned worden.

05.09 Stefaan Vercamer (CD&V): Dit antwoord is hetzelfde als dat van 14 dagen geleden. Bij de definitieve vastlegging van het plan hoop ik dat men alsnog rekening zal houden met de verplichtingen van het beheerscontract en met de eigenheid van de dunbevolkte gebieden.

05.10 Tanguy Veys (VB): Dit antwoord heeft ons opnieuw niets wijzer gemaakt. Die zogenaamde inspraak is helemaal geen inspraak, maar een middel om protesten in de kiem te smoren. De presentaties op het internet laten geen analyse van het gedetailleerde plan toe, en zeker geen inspraak. Dat de reiziger daarvan opnieuw de dupe zal zijn, laat de minister blijkbaar koud.

De **voorzitter**: De heer Van den Bergh is verhinderd.

05.11 Mathias De Clercq (Open Vld): De piekurtrein Brussel–Gent–Dampoort is zeer succesvol en zal in de toekomst alleen maar aan belang winnen door de ambitieuze plannen van de stad voor de omgeving van Dampoort. Een afschaffing zou onbegrijpelijk zijn. Ik hoop dan ook dat de minister gehoor geeft aan de talrijke oproepen om de lijn te behouden.

05.12 Roel Deseyn (CD&V): Het is bijzonder frustrerend dat wij hier alle grieven bespreken terwijl de spoorbazen in het Vlaams Parlement zitten. Alle opties moeten worden beschreven in de beheersovereenkomst. Ik ben wel blij dat de minister een sterke motivatie eist om al dan niet op een suggestie in te gaan.

05.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik begrijp dat de NMBS alle opmerkingen onder de loep zal nemen. Het aantal opmerkingen neemt overigens gestaag toe en sommige beslissingen die bij de uitwerking van het vervoersplan werden genomen, komen niet tegemoet aan de noden.

Als het beheerscontract strikt wordt toegepast, zou de NMBS op sommige lijnen tal van ochtend- en avondtreinen kunnen schrappen! Bovendien moet er rekening worden gehouden met de financiële en budgettaire impact van de genomen maatregelen. Zo kost de prioritaire behandeling van het Diabolo-project handenvol geld en belet ze de voortgang van andere projecten.

Si on ne se penche pas sur l'évolution des flux financiers, et notamment sur le coût des sillons, on se retrouvera dans une impasse, qui viendra s'ajouter à la pression budgétaire qui pèse sur la SNCB.

L'incident est clos.

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): Le centre de coordination du trafic d'Infrabel, Traffic Control, règle le trafic ferroviaire en Belgique et les postes de signalisation constituent la clé de voûte de cette gestion. Ils sont en cours de modernisation. Ainsi, les postes de signalisation à commande manuelle sont progressivement regroupés en quelques grands postes de signalisation ultramodernes, les postes de commande électronique (EBP). Le système électronique propose pour chaque train un itinéraire que l'opérateur peut accepter ou adapter. L'opérateur n'introduit donc plus les données manuellement. Ces processus décisionnels informatisés devraient accroître la sécurité et l'efficacité du trafic ferroviaire. Dans le système EBP, toutes les communications sont enregistrées avec le système téléphonique Etrali, qui constitue pour le personnel le moyen de défense ultime en cas d'accident, de déraillement de train ou d'erreur en matière de sécurité.

Il semblerait toutefois qu'Infrabel contrôle systématiquement toutes les communications pour détecter d'éventuelles erreurs professionnelles ou de communication. Ces contrôles continus font peser une pression et un stress importants sur le personnel des postes de signalisation. Ces contrôles profitent-ils à la sécurité et respectent-ils la vie privée des membres du personnel concernés? Pourquoi les communications entre les cabines de signalisation d'Infrabel et les opérateurs ferroviaires sont-elles systématiquement contrôlées et pas uniquement en cas d'incident?

06.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Infrabel m'informe que toutes les communications échangées par le biais des appareils téléphoniques Etrali sont enregistrées et conservées sur support numérique, conformément aux prescriptions légales. En matière de respect de la vie privée, Infrabel renvoie à la loi sur la protection de la vie privée et à la déclaration faite

Als men zich niet over de evolutie van de financiële stromen – en meer bepaald de kosten van de rijpaden – buigt, dreigt men in een impasse te belanden. En de budgettaire druk op de NMBS is al zo groot.

Het incident is gesloten.

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)

06.01 Tanguy Veys (VB): Het verkeerscoördinatiecentrum van Infrabel, Traffic Control, regelt het treinverkeer in België. Sluitstuk daarin zijn de seinposten. Zij worden gemoderniseerd en manueel bediende seinposten worden geconcentreerd in enkele grote ultramoderne seinposten, de elektronische bedieningsposten (EBP). Het elektronische systeem stelt voor elke trein een reisweg voor die de operator kan aanvaarden of aanpassen. De operator voert dus niet langer manueel gegevens in en de computerondersteunde beslissingsprocessen moeten zorgen voor een veiliger en efficiënter treinverkeer. In de EBP worden alle gesprekken opgenomen met het Etrali-telefoonsysteem. Dat is voor het personeel het ultieme wapen om zich te verdedigen bij een ongeval, een treinontsporing of een fout tegen de veiligheid.

Blijkbaar screent Infrabel echter systematisch alle gesprekken op zoek naar eventuele beroeps- en communicatiefouten. Deze continue controle brengt het personeel op de seinposten onder zware druk en stress. Komt dit de veiligheid ten goede en wordt de privacy wel gerespecteerd? Waarom worden de gesprekken tussen de seinposten van Infrabel en de spoorwegoperators systematisch gescreend en niet enkel bij incidenten?

06.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Infrabel deelt mij mee dat alle uitgewisselde communicatie via de Etrali-telefoon toestellen wordt geregistreerd en digitaal bewaard, zoals wettelijk voorgeschreven. Wat de bescherming van de privacy betreft verwijst Infrabel naar de privacywet en de verklaring van Infrabel van 10 december 2008 aan de privacycommissie.

par Infrabel le 10 décembre 2008 devant la commission pour la protection de la vie privée.

L'écoute de conversations n'est autorisée qu'à des fins professionnelles. Les conversations peuvent être écoutées dans le cadre d'un accident, d'un incident ou d'une contestation relative à une procédure suivie. Elles ne peuvent être écoutées que dans le cadre d'une enquête, dans l'intérêt du service ou par sondage pour le monitoring. Pour pouvoir garantir l'exécution correcte des différentes procédures de sécurité, celles-ci sont contrôlées sous la forme d'un monitoring. Ce monitoring a pour objectif d'améliorer la qualité tant globalement que dans le cadre d'une procédure bien déterminée et il comprend également l'application adéquate des règles de communication. Après chaque monitoring, le personnel concerné reçoit un retour détaillé incluant des conseils, des commentaires, des propositions de coaching ou de formation professionnelle.

06.03 Tanguy Veys (VB): Il faut veiller à ce que cette manière de procéder ne prenne pas la forme d'une sorte de *Big Brother* contrôlant sans cesse le personnel, sous peine de causer du stress et d'engendrer des situations absurdes ne favorisant pas la sécurité.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 22678 de M. Geerts est reportée.

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): Les trains Desiro, qui présentaient au début de nombreuses déficiences techniques, devaient surtout être affectés à des trajets courts autour de Bruxelles. Or, la SNCB les utilise de plus en plus souvent comme trains IC. Ces rames ont cependant peu de portes intérieures, pas de séparation entre la première et la deuxième classe, pas de tablettes, pas d'accoudoirs, un espace plus réduit pour les jambes et moins de toilettes et de poubelles.

Le ministre avait déclaré en commission le 26 novembre 2013 que les trains Desidero respectaient les exigences opérationnelles concernant la desserte de haltes successives rapprochées avec arrêts courts, et qu'ils étaient

Het beluisteren van gesprekken mag enkel voor professionele doeleinden. De gesprekken kunnen worden beluisterd bij een ongeval, incident of betwisting over een uitgevoerde procedure. Ze mogen uitsluitend worden beluisterd in het kader van een onderzoek, in het belang van de dienst, of steekproefsgewijze voor de monitoring. Om de correcte uitvoering van de verschillende veiligheidsprocedures te kunnen waarborgen, worden deze afgetoetst onder de vorm van monitoring. Deze monitoring heeft tot doel zowel globaal als voor een welbepaalde procedure de kwaliteit te verbeteren en ze omvat ook het juiste gebruik van de communicatieregels. Na elke monitoring krijgt het betrokken personeel een uitgebreide feedback met raadgevingen, commentaar, voorstellen tot coaching of vakopleiding.

06.03 Tanguy Veys (VB): Er moet worden op toegezien dat deze manier van werken niet leidt tot een soort big brother die alle personeelsleden constant op de vingers kijkt. Dat leidt tot stress en absurde situaties die de veiligheid niet ten goede komen.

Het incident is gesloten.

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

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)

07.01 Tanguy Veys (VB): De Desirotreinen, die in het begin veel technische gebreken vertoonden, waren vooral bedoeld voor korte trajecten rond Brussel. De NMBS zet ze nu echter steeds vaker in als IC-treinen. Deze treinstellen hebben echter weinig binnendeuren, geen afscheiding tussen eerste en tweede klasse, geen tafeltjes, geen armleuningen, minder beenruimte en minder toiletten en vuilnisbakjes.

Op 26 november 2013 zei de minister in deze commissie dat de Desirotreinen voldoen aan de operationele eisen voor bediening van snel opeenvolgende stopplaatsen met korte stilstanden en dat ze minder geschikt zijn voor de IC-

moins bien adaptés aux liaisons IC. Les plaintes qui me parviennent concernent pourtant essentiellement la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi.

Pourquoi les trains Desiro sont-ils utilisés sur des liaisons IC? Quels sont les mesures et plans prévus?

07.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en néerlandais*): Les trains Desiro devaient offrir un maximum de places assises, ce qui a une incidence sur le confort. Après quelques problèmes de rodage, leur fiabilité s'est d'ailleurs considérablement améliorée.

Les 305 Desiro offrent 85 000 places assises, soit un quart du total. Une grande partie d'entre elles sont affectées au trafic du RER autour de Bruxelles, le reste servant à remplacer l'ancien matériel utilisé sur les liaisons L, et à faire face à la demande croissante de places assises, raison pour laquelle les Desiro doivent parfois être utilisés également sur des liaisons IC.

Sur la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi, pratiquement aucun voyageur ne reste plus d'une heure dans un Desiro. La distance moyenne parcourue est de 45 kilomètres. Les toilettes sont également vidées plus souvent.

07.03 **Tanguy Veys** (VB): Les rames Desiro ressemblent davantage à des wagons à bestiaux. Le trajet complet Anvers-Bruxelles-Charleroi est d'ailleurs bien plus long que les 45 kilomètres que vous venez d'évoquer. La SNCB tente de masquer la défaillance de son matériel roulant ou de la planification de celui-ci par la mise en service de ces rames, ce qui témoigne de bien peu de respect pour les usagers du rail.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 22808 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

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

verbindingen. Ik krijg echter vooral klachten van reizigers op de verbinding Antwerpen-Brussel-Charleroi.

Waarom worden Desirotreinen ingezet als IC-trein? Welke plannen en maatregelen worden in het vooruitzicht gesteld?

07.02 Minister **Jean-Pascal Labille** (*Nederlands*): De Desiro's moesten zoveel mogelijk zitplaatsen aanbieden, wat een impact heeft op het comfort. Na de eerste kinderziektes is de betrouwbaarheid van de treinstellen overigens opmerkelijk verbeterd.

De 305 Desiro's zijn goed voor 85.000 zitplaatsen, of een kwart van het totaal. Een groot deel ervan is bedoeld voor het verzekeren van het GEN-verkeer rond Brussel, de rest voor het vervangen van oud materieel op L-verbindingen en voor het opvangen van de stijgende vraag naar zitplaatsen, waardoor ze soms ook op IC-verbindingen moeten worden ingezet.

Op de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi zijn er bijna geen reizigers die meer dan een uur in een Desiro zitten. De gemiddelde reisafstand bedraagt 45 kilometer. Overigens worden de toiletten meer geleegd.

07.03 **Tanguy Veys** (VB): Die Desiro's hebben meer weg van beestenwagens. Het volledige traject Antwerpen-Brussel-Charleroi is overigens veel langer dan 45 kilometer. De NMBS probeert om het eigen falend materieel of een slechte materieelplanning te verdoezelen door de inzet van die stellingen. Dat getuigt van bijzonder weinig respect voor de treinreiziger.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: 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

française" (n° 22845)

aan overweg 125 tegen de Franse grens van Bray-Dunes" (nr. 22845)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Le ministre a-t-il reçu d'Infrabel un dossier complet reprenant toutes les informations relatives aux modifications de la signalisation apportées aux passages à niveau 121 et 125? L'arrêté ministériel prescrit par la loi a-t-il été publié et le gestionnaire de la voie publique a-t-il été informé des changements du dispositif de sécurité?

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Heeft Infrabel een dossier voorgelegd aan de minister met alle informatie over de signalisatieaanpassingen aan de overwegen 121 en 125? Werd ter zake het verplichte ministerieel besluit gepubliceerd? Werd de beheerder van de openbare weg op de hoogte gebracht van de wijzigingen aan de veiligheidsinrichting?

08.02 Tanguy Veys (VB): Dans la nuit du 25 au 26 janvier 2013, à la hauteur de Bray-Dunes, en direction de la frontière, Infrabel a enlevé une série d'aiguillages en parfait état de fonctionnement et il est désormais impossible au poste de block 7 de Bruges d'en assurer la commande électrique. De plus, Infrabel entendait démonter les voies cette semaine et procéder à l'enlèvement de la signalisation à la hauteur du passage à niveau 125. Mais des voix s'élèvent à présent dans la Communauté urbaine de Dunkerque et de la Région Nord-Pas-de-Calais pour réclamer la remise en service du train sur la ligne Adinkerke-Dunkerque.

08.02 Tanguy Veys (VB): In de nacht van 25 op 26 januari 2013 verwijderde Infrabel ter hoogte van Bray-Dunes een aantal perfect functionerende wissels richting grens, waardoor de wissels niet meer elektrisch kunnen worden bediend vanuit blokpost 7 in Brugge. Daarenboven zou Infrabel deze week de sporen aan overgang 125 willen opbreken en de signalisatie verwijderen. Net nu gaan er echter binnen de Communauté urbaine de Dunkerque en de Région Nord-Pas-de-Calais stemmen op om de trein opnieuw te laten rijden op lijn Adinkerke-Duinkerke.

Quelles sont les raisons avancées par Infrabel pour justifier le démontage de ces voies et quelle serait l'incidence d'une éventuelle réactivation de la ligne ferroviaire 73 Adinkerke-Dunkerque? Le ministre est-il informé des éventuels projets de remise en service de cette ligne?

Waarom wil Infrabel deze sporen openbreken? Wat zijn de gevolgen van een eventuele reactivering van spoorlijn 73 Adinkerke-Duinkerke? Is de minister op de hoogte van mogelijke plannen om de lijn opnieuw in gebruik te nemen?

08.03 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Le tronçon entre Adinkerke et la frontière française de la ligne 73 n'est plus exploité depuis des décennies. Une réactivation peut être envisagée à la demande des autorités ou des opérateurs. Elle présupposerait toutefois le remplacement des anciennes infrastructures.

08.03 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Het baanvak van lijn 73 tussen Adinkerke en de Franse grens wordt al decennia lang niet meer geëxploiteerd. Een reactivering is mogelijk op vraag van de overheid of van operatoren. De oude infrastructuur zou dan wel moeten worden vervangen.

Le passage à niveau 121 est adapté en vue d'en réduire les coûts d'entretien. Infrabel estime qu'elle a suivi correctement la procédure. Elle débouchera sur la publication d'un arrêté ministériel relatif à ce passage à niveau.

Overweg 121 wordt aangepast om de onderhoudskosten te verminderen. Infrabel is van mening de procedure correct te hebben gevolgd. Die mondt uit in een publicatie van een ministerieel besluit over die overweg.

Les travaux au passage à niveau 125 visent à accroître la sécurité et le confort des usagers de la route qui doivent traverser cette infrastructure. Il sera procédé à la dépose des voies et à l'asphaltage de la route. Dans le même temps, le passage à niveau sera équipé d'une signalisation passive, de sorte qu'Infrabel puisse concentrer ses efforts sur les passages à niveau situés sur des lignes ferroviaires en service. Les travaux ne peuvent encore démarrer étant donné que La

De werken aan overweg 125 dienen om de veiligheid en het comfort van de weggebruikers die de overweg moeten oversteken, te verbeteren door de sporen op te breken en de weg te asfalteren. Tevens wordt er een overweg met passieve signalisatie van gemaakt zodat de inspanningen van Infrabel kunnen worden gericht op overwegen van spoorlijnen in dienst. De werken kunnen nog niet starten omdat De Panne de vergunningen om de weg af te sluiten niet heeft afgeleverd.

Panne n'a pas délivré les autorisations requises pour fermer la route.

L'infrastructure est vétuste et aucune demande officielle de réouverture de ce tronçon n'a été formulée. Cette option n'est dès lors pas à l'ordre du jour.

08.04 Roel Deseyn (CD&V): Il ne serait pourtant pas judicieux de fermer définitivement ce trajet étant donné que les demandes de réouverture sont de plus en plus nombreuses, également dans le nord de la France. Il est logique que La Panne n'ait pas délivré d'autorisation puisque le ministre n'a pas signé l'arrêté ministériel. Comment le ministre va-t-il résoudre ce problème?

08.05 Tanguy Veys (VB): J'espère que le ministre fera examiner la possibilité de réactiver cette ligne et qu'il demandera à Infrabel de mettre fin au démantèlement des voies.

L'incident est clos.

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)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Dans le souci de réduire le nombre de suicides sur le rail, la SNCB projette d'installer des caméras thermiques. Elles seront déployées d'abord à titre expérimental en Flandre occidentale.

À quel endroit seront-elles installées et quel est le coût de ce dispositif? Où sont postés les agents de sécurité de la SNCB en Flandre occidentale et ont-ils été formés à l'utilisation de ce nouveau matériel? Quelle est l'estimation du délai d'intervention et cette intervention sera-t-elle suffisamment rapide pour éviter un geste de désespoir?

09.02 Tanguy Veys (VB): En 2013, 163 actes de désespoir ont été recensés le long des voies de chemin de fer: 95 suicides ayant entraîné la mort et 68 tentatives de suicide avortées. L'année précédente, les statistiques avaient même été légèrement supérieures. À terme, Infrabel entend

De infrastructure is verouderd en er is geen officiële vraag om het baanvak te heropenen. Een heropening is dus zeker niet aan de orde.

08.04 Roel Deseyn (CD&V): Het zou nochtans niet slim zijn om dat traject definitief af te sluiten, omdat de vraag naar heropening groeit, ook in Noord-Frankrijk. De minister heeft het ministerieel besluit niet ondertekend. In dat licht is het logisch dat De Panne de vergunning niet heeft afgeleverd. Hoe zal de minister dat oplossen?

08.05 Tanguy Veys (VB): Ik hoop dat de minister de reactivering van betrokken spoorlijn laat onderzoeken en aan Infrabel zal vragen om te stoppen met het opbreken ervan.

Het incident is gesloten.

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)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): De NMBS gaat warmtegevoelige camera's inzetten om het aantal zelfdodingen terug te dringen. De camera's zullen in een eerste fase in West-Vlaanderen worden getest.

Op welke locaties zullen de camera's worden geplaatst? Wat is de kostprijs? Waar bevinden zich de veiligheidsagenten van de NMBS in West-Vlaanderen? Zijn zij daartoe opgeleid? Wat is de geschatte interventietijd? Is dat voldoende snel om een wanhoopsgedaar te voorkomen?

09.02 Tanguy Veys (VB): In 2013 waren er 163 wanhoopsgedaar langs het spoor: 95 met de dood tot gevolg en 68 mislukte pogingen. Het jaar ervoor lagen de cijfers zelfs nog iets hoger. Infrabel wil daarom op termijn in totaal 24 punten langs het Belgische spoorwegnetwerk extra beveiligen met

dès lors renforcer le dispositif de sécurité de 24 points situés le long du réseau ferroviaire belge en installant des caméras thermiques. Au Royaume-Uni, ce dispositif aurait déjà fait l'objet d'une évaluation positive.

Quelles conséquences les gestes de désespoir ont-ils eu sur les chiffres de ponctualité en 2013? Quel sera le planning pour l'installation de caméras à infra-rouge? Dans quelle mesure sera-t-il possible de travailler sur la base de délais d'intervention réalistes?

09.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en néerlandais*): L'utilisation de caméras avec détecteur de chaleur s'inscrit dans le cadre d'un projet de prévention des suicides sur le réseau ferroviaire. En 2013, on a dénombré 157 incidents, entraînant quasiment 62 000 minutes de retard.

Il s'agit d'un projet pilote avec utilisation de deux caméras thermiques, une sur chaque quai, et d'une caméra 'ordinaire' qui seront placées dans la gare de Bruges-Sint-Pieters. La caméra ordinaire est nécessaire pour vérifier qui exactement se trouve sur les voies.

Les coûts sont estimés à 20 000 euros. Infrabel met tout en œuvre pour réaliser le projet cette année encore. La coordination opérationnelle sera assurée par le Security Operation Center.

Il existe actuellement en Flandre occidentale deux brigades de Securail, à Bruges et à Courtrai. La poursuite de la mise en œuvre sera pour après l'évaluation du projet pilote. Il sera tenu compte à cet égard du délai d'intervention des services de secours.

L'incident est clos.

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): La réponse

warmtegevoelige camera's. Het systeem zou in Groot-Brittannië als heel succesvol zijn geëvalueerd.

Welke gevolgen hadden wanhoopsdaden voor de stiptheidscijfers in 2013? Welke planning volgt men voor de plaatsing van warmtegevoelige camera's? In welke mate zal men kunnen werken met realistische interventietijden?

09.03 Minister **Jean-Pascal Labille** (*Nederlands*): 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.

Het gaat om een proefproject met twee thermische camera's – een per perron – en een 'domme' camera, die in het station Brugge-Sint-Pieters zullen worden geplaatst. De domme camera is nodig om te verifiëren wie zich precies op de sporen bevindt.

De kosten worden geraamd op 20.000 euro. Infrabel tracht het proefproject nog dit jaar te realiseren. De operationele coördinatie zal gebeuren door het Security Operation Center.

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

Het incident is gesloten.

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)

10.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Het antwoord van

donnée par le ministre aux questions relatives à la liaison Diabolo qui lui ont été posées les 14 et 21 janvier a soulevé de nouvelles questions concernant le risque lié à la demande. Il s'agit d'un engagement dont la condition de base est que le nombre convenu de liaisons ferroviaires de et vers l'aéroport soit effectivement réalisé. En outre, l'offre de la SNCB devra être complétée d'un nouveau plan de transport fin 2014 et de la mise en service du nouveau tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat fin 2015.

Le contrat de gestion 2008-2012 stipulait que la SNCB devrait mettre en place un nouveau concept de transport en décembre 2011 au plus tard. En janvier 2011, la ministre en fonction à l'époque communiquait toutefois qu'un nouveau plan de transport ne serait pas lancé avant décembre 2013, quand la liaison Diabolo serait réalisée. Malgré la réalisation de cette liaison, les obligations imposées ne peuvent pas être respectées étant donné qu'un nouveau plan de transport fait toujours défaut.

Pourquoi le nouveau plan de transport n'était-il pas mis en œuvre lors du lancement de la liaison Diabolo en juin 2012? Qui, au sein du Groupe SNCB, a communiqué à la ministre fin 2010 ou début 2011 que la liaison Diabolo ne serait pas mise en service avant le mois de décembre 2013? Pourquoi un système de portillons n'a-t-il pas été prévu et à combien s'élèvera le surcoût à assumer pour une installation postérieure de ces portillons dans la nouvelle gare?

Quelle est la part des 3,5 millions de voyageurs qui ont réellement payé le supplément Diabolo? Quelle est l'instance indépendante qui a réalisé l'étude de marché sur le nombre de voyageurs attendu? Quels ont été les éléments déterminants au moment du calcul des suppléments à prévoir pour le Diabolo?

Y aurait-il encore un risque de demande si les pronostics s'amélioraient considérablement et si des verrous étaient mis au cas où ces pronostics restaient en-deçà d'une limite donnée?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me joins à cette question. Le fait que nous n'ayons aucune visibilité sur la *letter of comfort* entre l'État, la SNCB et Infrabel, et le *concession agreement* entre Infrabel et le partenaire privé continue à me poser problème. Ces deux documents ont un impact sur le transport public vers l'aéroport. Entre-temps, le supplément Diabolo atteint 10 euros aller-retour. Ce n'est pas ainsi que l'on encouragera les voyageurs à rejoindre l'aéroport en train. L'objectif était pourtant de fluidifier le trafic.

de minister op 14 en 21 januari op vragen over Diabolo, riep nieuwe vragen op over het zogenaamd vraagrisico, een verbintenis met als basisvoorwaarde dat het afgesproken aantal treinverbindingen van en naar de luchthaven effectief wordt gerealiseerd. Het aanbod van de NMBS moet ook worden aangevuld met een nieuw transportplan eind 2014 en bij de indienststelling van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat eind 2015.

In het beheerscontract 2008-2012 stond dat de NMBS uiterlijk in december 2011 een nieuw vervoersconcept moest implementeren. In januari 2011 deelde de toenmalig bevoegde minister echter mee dat pas in december 2013 een nieuw vervoersplan zou worden ingevoerd omdat Diabolo dan pas beschikbaar zou zijn. Nu Diabolo in gebruik is, kan echter nog steeds niet aan de verplichtingen worden voldaan bij gebrek aan nieuw vervoersplan.

Waarom werd bij de indienststelling van de Diabolo in juni 2012 het nieuwe 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? Waarom werd niet in toegangspoortjes voorzien en hoeveel bedragen de meerkosten om deze alsnog te bouwen in het nieuwe station?

Hoeveel procent van de 3,5 miljoen reizigers heeft de Diabolotoeslag effectief betaald? Welke onafhankelijke instantie voerde de marktstudie uit naar het verwachte aantal reizigers? Welke elementen waren doorslaggevend bij het bepalen van het aantal te verwachten Diabolosupplementen?

Is er nog wel sprake van een vraagrisico indien de prognoses flink zouden zijn aangedikt en er grendels zouden zijn ingebouwd voor het geval deze prognoses onder een bepaalde grens blijven?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij hierbij aan. 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. Beide documenten hebben gevolgen voor de publieke dienstverlening naar de luchthaven. Ondertussen bedraagt de Diabolovergoeding al 10 euro, heen en terug. Dat moedigt het gebruik van de trein naar de luchthaven niet echt aan. Het is nochtans de bedoeling het verkeer vlotter te kunnen

laten verlopen.

Les contrats ont également des répercussions sur le service public, en général, étant donné que dans le nouveau plan transport, on part du principe d'une augmentation du nombre de kilomètres-voyageurs à destination de l'aéroport. Cela se fait bien entendu au détriment du nombre de kilomètres-voyageurs sur d'autres trajets.

Le Conseil des ministres a donné son assentiment à la hausse du supplément de la redevance Diabolo réclamée par le partenaire privé. Ce supplément a été instauré par la loi du 30 avril 2007. Quelles seraient les éventuelles conséquences d'une modification de cette loi par le législateur? Qui a signé le contrat Diabolo au nom de l'État?

Quelles sont les liaisons ferroviaires inscrites dans le nouveau plan de transport? Quel est le nombre de trains-kilomètres prévu en direction de l'aéroport, assuré au détriment d'autres liaisons? Fin 2015, une fois le tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat achevé, la SNCB aura-t-elle concrétisé toutes les liaisons obligatoires avec l'aéroport? En cas de rejet par le Conseil des ministres de l'augmentation de la redevance passager réclamée, quelles seraient les implications de la clause d'*authority default*? Le partenaire privé est-il alors réellement habilité à transférer l'intégralité de l'infrastructure à Infrabel et à l'État fédéral, avec à la clé une facture particulièrement salée?

10.03 Tanguy Veys (VB): La liaison Diabolo a été réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), concrétisé le 28 septembre 2007 sous la forme d'une clause financière. Le contrat de concession stipule qu'outre les risques de construction, le partenaire privé supporte également les risques liés à la demande pour une durée de 35 ans. Le montant de la redevance passager due au partenaire privé a été fixé par la loi du 30 avril 2007 et par l'arrêté royal du 27 septembre 2009. Le partenaire privé étant dans l'impossibilité d'influer sur l'offre de trains ni sur le nombre de voyageurs, une clause du contrat prévoit la possibilité d'augmenter la redevance passager.

Nous constatons que l'offre ferroviaire est modifiée pour la liaison Diabolo et que les tarifs sont augmentés. Lorsque nous vous interrogeons sur les motifs de ces décisions, vous invoquez la clause de confidentialité qui figure dans la convention de concession.

Pourquoi cette clause de confidentialité a-t-elle été prévue? Cette clause n'est-elle pas contraire à la publicité de l'administration? Comment le Parlement

De contracten hebben ook gevolgen voor de publieke dienstverlening in het algemeen, aangezien in het nieuwe vervoersplan de stelling werd opgenomen dat er extra reizigerskilometers naar de luchthaven moeten bijkomen. Dit gaat uiteraard ten koste van reizigerskilometers op andere trajecten.

De ministerraad heeft ingestemd met de door de privépartner gevraagde verhoging van de Diabolotoeslag. Die toeslag werd bij wet van 30 april 2007 ingevoerd. Wat zou eventueel het gevolg zijn van een wetswijziging door het Parlement? Wie heeft voor de Staat het Diabolocontract ondertekend?

Welke verbindingen worden in het nieuwe vervoersplan gerealiseerd? Hoeveel treinkilometers komen er bij richting luchthaven en dit ten koste van andere verbindingen? Zal de NMBS na de realisatie van de spoortunnel Schuman-Josaphat eind 2015 al haar verplichte verbindingen met de luchthaven hebben gerealiseerd? Wat houdt de *authority default* in voor de ministerraad, indien deze niet akkoord zou gaan met de gevraagde verhoging van de passagiersvergoeding? Kan de privépartner dan werkelijk de hele infrastructuur overdragen naar Infrabel en de overheid, wat enorme kosten met zich zou meebrengen?

10.03 Tanguy Veys (VB): De Diaboloverbinding werd gerealiseerd via een publiek-private samenwerking (PPS), die geconcretiseerd werd in een *financial clause* op 28 september 2007. De *concession agreement* bepaalt dat de private partner naast het bouwrisico, ook het vraagrisico draagt voor een periode van 35 jaar. De reizigersbijdragen voor de private partner werden bij wet van 30 april 2007 en KB van 27 september 2009 bepaald. Omdat de private partner geen impact heeft op het treinaanbod, noch op de reizigersaantallen, werd contractueel bepaald dat een verhoging van de passagiersvergoeding mogelijk was.

Wij stellen vast dat het treinaanbod wordt gewijzigd voor de Diaboloverbinding en dat de tarieven worden verhoogd. Wanneer we vragen waarom dat zo is, verwijst de minister naar het geheimhoudingsbeding in de concessieovereenkomst.

Waarom werd dat geheimhoudingsbeding vastgelegd? In welke mate is dat in strijd met openbaarheid van bestuur? Hoe kan het Parlement

peut-il, en dépit de cette clause, être suffisamment informé sur le fonctionnement de la SNCB et le financement de l'offre ferroviaire?

10.04 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): En mai 2010, la SNCB et Infrabel ont décidé de reporter le nouveau plan de transport jusqu'en décembre 2013 et de faire coïncider la desserte fréquente de l'aéroport avec la refonte complète de l'offre de transports qui interviendra en décembre 2014. Dans l'intervalle, une offre aussi large que possible devait être prévue vers l'aéroport sans influencer les relations existantes. Depuis le mois de juin 2012, la capacité libérée par l'extension du Diabolo vers le nord est entièrement utilisée, avec deux liaisons par heure vers Malines et Anvers.

L'option du placement de portillons d'accès dans la gare de l'aéroport a été étudiée par la SNCB et ses partenaires. La SNCB prend des mesures en vue de lutter contre les resquilleurs, telles que l'organisation de contrôles supplémentaires, le déploiement de stewards et le placement de neuf nouveaux distributeurs automatiques de billets dans la gare ainsi que de deux près du retrait des bagages.

Le contrat de concession est une convention de droit privé avec une clause spécifique de confidentialité. La publication des dispositions du contrat nuirait au caractère confidentiel des données professionnelles du partenaire privé et serait par ailleurs susceptible d'avoir un effet négatif sur la propension des investisseurs privés à collaborer avec des entreprises publiques.

L'étude de marché a été réalisée par Capita Symonds en collaboration avec Tritel, un bureau d'études belge. Le supplément Diabolo a été fixé sur la base de cette étude et ce supplément a été déterminant dans le cadre de l'adjudication: c'est le partenaire privé qui a demandé le supplément le moins élevé qui a été retenu. La crise économique imprévue a toutefois eu une influence négative sur le nombre de voyageurs.

Dans le nouveau plan de transport, des liaisons supplémentaires sont réalisées les jours de semaine avec Bruges, Ostende, Zedelgem, Torhout et Lichtervelde. La SNCB ne peut attribuer à chacune de ces liaisons le nombre exact de train-kilomètres concernés étant donné que ces liaisons ont été redessinées dans le nouveau plan de transport. Le nombre de train-kilomètres supplémentaires dus à la desserte de l'aéroport est relativement limité parce qu'il s'agit toujours de

toch voldoende worden ingelicht over de werking van de NMBS en de financiering van het treinaanbod?

10.04 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): In mei 2010 beslisten de NMBS en Infrabel het nieuwe transportplan uit te stellen tot december 2013 en de uitgebreide bediening van de luchthaven te laten samenvallen met een aanpak van het gehele vervoersaanbod in december 2014. In de tussentijd zou worden voorzien in een zo ruim mogelijk aanbod naar de luchthaven, zonder het bestaande treinaanbod te beïnvloeden. Sinds juni 2012 is de uitbreiding van de Diabolo naar het noorden toe volledig benut met twee verbindingen per uur naar Mechelen en Antwerpen.

Het plaatsen van toegangspoortjes in het luchthavenstation werd onderzocht door de NMBS en haar partners. De NMBS neemt maatregelen om de reizigersfraude te counteren door extra controles, het inschakelen van stewards en het plaatsen van negen nieuwe ticketautomaten in het station en twee aan de bagagebanden.

De concessieovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst met een specifiek geheimhoudingsbeding. Het contract openbaar maken zou het vertrouwelijk karakter van de ondernemingsgegevens van de private partner schaden en zou bovendien een negatieve impact kunnen hebben op de interesse van private investeerders om met overheidsbedrijven samen te werken.

De marktstudie werd uitgevoerd door Capita Symonds in samenwerking met een Belgisch studiebureau, Tritel. Op basis daarvan werd het Diabolosupplement bepaald en dat supplement was doorslaggevend bij de openbare aanbesteding: de privépartner die het laagste supplement vroeg, werd weerhouden. De onverwachte economische crisis heeft het aantal reizigers echter negatief beïnvloed.

In het nieuwe vervoersplan worden op weekdays bijkomende verbindingen gerealiseerd met Brugge, Oostende, Zedelgem, Torhout en Lichtervelde. De NMBS kan het precieze aantal treinkilometers dat daarmee verband houdt niet toewijzen omdat deze verbindingen volledig werden hertekend voor het nieuwe vervoersplan. Het aantal bijkomende treinkilometers ten gevolge van de bediening van de luchthaven is relatief beperkt omdat het steeds gaat om bijkomende kilometers tussen de Noord-Zuid-

kilomètres supplémentaires entre la jonction Nord-Midi et l'aéroport. On a veillé à ce que les désagréments pour les autres voyageurs soient aussi limités que possible.

Avec le nouveau tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat qui sera opérationnel fin 2015, la SNCB satisfera parfaitement à ses obligations relatives aux liaisons avec l'aéroport.

Si le partenaire privé fait constater une situation de cessation de paiement de l'État, il sera mis fin à la concession. Infrabel deviendrait alors, par anticipation, propriétaire de la liaison ferroviaire souterraine et le financement PPP serait annulé.

Le Parlement peut adapter la loi Diabolo du 30 avril 2007. Toutefois, si cette adaptation était réalisée sans l'accord du partenaire privé, il s'agirait d'une révision unilatérale des conditions financières du PPP, qui aurait pour conséquence que le partenaire privé ne pourrait plus respecter ses engagements financiers envers ses banquiers. Par conséquent, le partenaire privé aurait droit à une compensation intégrale de la perte de revenus subie, ce qui conduirait probablement aussi à un constat de cessation de paiement de l'État.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Le ministre refuse donc de répondre à un certain nombre de questions. Je ne comprends pas qu'une entreprise qui reçoit des fonds publics d'une telle importance puisse invoquer la confidentialité.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Je m'associe en partie à l'intervention de M. Vandeput. Les conséquences publiques sont de nature à justifier la consultation partielle du contrat.

Le projet Diabolo ambitionnait d'inciter un nombre croissant de voyageurs à emprunter le train pour rejoindre l'aéroport. Mais, compte tenu du supplément réclamé, les voyageurs vont y réfléchir à deux fois avant de prendre le train. C'est l'effet inverse de celui recherché. Je n'ai pas obtenu de réponse à la question de savoir qui avait signé le contrat Diabolo au nom de l'État, mais il s'agissait si je ne m'abuse, de M. Bruno Tuybens.

10.07 Tanguy Veys (VB): La seule certitude, c'est que l'usager doit payer plus pour un moins bon service. Lorsqu'on mène des négociations avec une clause de confidentialité, il faut le motiver dûment, ce qui n'a pas été le cas ici. Le voyageur n'a que faire de la confidentialité.

verbinding en de luchthaven. Er werd over gewaakt dat de andere reizigers zo weinig mogelijk werden benadeeld.

Met de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat, eind 2015, zal de NMBS volledig aan al haar verplichte verbindingen met de luchthaven voldoen.

Als de private partner een *authority default* laat vaststellen, dan wordt de concessieovereenkomst beëindigd. Dan zou Infrabel de eigendom van de ondergrondse spoorverbinding vervroegd verkrijgen en zou de PPS-financiering geannuleerd worden.

Het Parlement kan de Diabolowet van 30 april 2007 aanpassen. Indien dit gebeurt zonder akkoord van de privépartner is dat een eenzijdige herziening van de financiële voorwaarden van de PPS, waardoor deze zijn financiële verbintenissen ten aanzien van zijn bankiers niet meer kan nakomen. Bijgevolg zou de private partner dan recht hebben op een volledige compensatie voor het geleden inkomensverlies, wat vermoedelijk ook zou leiden tot de vaststelling van een *authority default*.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): De minister weigert dus te antwoorden op een aantal vragen. Ik begrijp niet hoe een bedrijf dat grote sommen overheidsgeld krijgt zich kan beroepen op confidentialiteit.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij deels bij de heer Vandeput aan. De publieke gevolgen zijn immers van die aard dat een gedeeltelijke inzage in het contract nuttig zou kunnen zijn.

Het doel van het Diabolo-project was een groter aantal mensen per spoor naar de luchthaven te krijgen. Door de toeslag denken de mensen echter twee keer na vooraleer de trein te nemen. Dat gaat lijnrecht tegen de doelstelling in. Op de vraag wie voor de Staat het Diabolo-contract heeft gesloten heb ik geen antwoord gehoord, maar volgens mij was dat de heer Bruno Tuybens.

10.07 Tanguy Veys (VB): Het enige dat vaststaat is dat de reiziger meer moet betalen voor een slechtere dienstverlening. Wanneer er onderhandeld wordt met een geheimhoudingsbeding moet dat goed gemotiveerd worden en dat is hier niet het geval. De reiziger heeft geen boodschap aan geheimhouding.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 22804 de M. Clarinval, la question n° 22808 de Mme Lahaye-Battheu et ma question n° 22810 sont transformées en questions écrites.

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)

11.01 **Luc Gustin** (MR): Depuis que la distribution du courrier a été réorganisée via le projet Géoroute, les agents de bpost doivent effectuer leur tournée en des temps très courts, ce qui les conduit parfois à négliger les plus élémentaires règles de sécurité routière.

Depuis que Géoroute est en vigueur, combien d'accidents chaque année impliquent-ils un véhicule de bpost? Combien impliquent la responsabilité de l'agent de bpost? Ce nombre a-t-il augmenté? Que ferez-vous pour diminuer le nombre d'accidents?

11.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en français*): Pour calculer de manière optimale les tournées postales, le logiciel Géoroute tient compte de plusieurs paramètres, dont le respect du code de la route.

Des actions de sensibilisation sont régulièrement menées par bpost, et le respect de la réglementation routière constitue un thème récurrent des réunions opérationnelles mensuelles. Tous les collaborateurs concernés sont tenus de signer une charte les engageant à respecter le code de la route en toute circonstance.

Le règlement de travail prévoit que le travailleur qui aurait commis une infraction au moyen d'un véhicule mis à sa disposition par bpost est tenu d'effectuer le paiement.

Je ne dispose pas des chiffres demandés mais je pense que les travailleurs sont mis dans des conditions de fonctionnement presque impossibles! Je le redirai au patron de bpost.

11.03 **Luc Gustin** (MR): Je regrette l'absence de chiffres car j'ai l'impression que beaucoup d'accidents sont dus au non-respect du code de la route. Merci d'insister pour que ce message soit rappelé!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22804 van de heer Clarinval, vraag nr. 22808 van mevrouw Lahaye-Battheu en vraag nr. 22810 van mijzelf worden in schriftelijke vragen omgezet.

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): Sinds de postbestelling werd gereorganiseerd in het kader van het Georouteproject, moeten de bpostmedewerkers hun ronde in een zeer kort tijdsbestek afwerken, waardoor ze soms de meest elementaire regels inzake verkeersveiligheid aan hun laars lapen.

Hoeveel voertuigen van bpost waren er elk jaar betrokken bij een verkeersongeval sinds Georoute in gebruik werd genomen? In hoeveel gevallen had de bpostmedewerker schuld aan het ongeval? Is dat aantal toegenomen? Wat zal u ondernemen om het aantal ongevallen terug te dringen?

11.02 Minister **Jean-Pascal Labille** (*Frans*): Bij het berekenen van de optimale indeling van de postrondes houdt het softwarepakket Georoute rekening met verscheidene parameters, waaronder de inachtneming van de wegcode.

bpost zet regelmatig sensibiliseringsacties op en de naleving van het verkeersreglement is een weerkerend thema op de maandelijkse operationele vergaderingen. Alle betrokken medewerkers moeten een charter ondertekenen, waarmee ze zich ertoe verbinden in alle omstandigheden de wegcode na te leven.

Het arbeidsreglement bepaalt dat een werknemer die met een bpostvoertuig een verkeersovertreding begaat, zelf opdraait voor de boete.

Ik beschik niet over de gevraagde cijfers, maar ik ben van mening dat de werknemers in schier onmogelijke omstandigheden moeten werken. Ik zal die kwestie nog eens aankaarten bij de postbaas.

11.03 **Luc Gustin** (MR): Ik betreur dat er geen cijfers beschikbaar zijn, want ik heb de indruk dat vele ongevallen te wijten zijn aan de niet-naleving van het verkeersreglement. Mag ik u vragen erop aan te dringen dat die boodschap nog eens herhaald wordt!

11.04 Jean-Pascal Labille, ministre (*en français*): 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!

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 22824 de M. Geerts est reportée à sa demande.

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): La liaison ferroviaire 204 mise en inactivité longe la zone du canal à Gand. Les entreprises, les travailleurs et les autorités communales de cette ville demandent l'ouverture de la zone du canal au transport de personnes. Les voies ferrées existent et des études de faisabilité ont été réalisées. Dans le dernier plan de la SNCB, il n'est pourtant pas question d'une mise en service de cette ligne. Les autorités communales gantoises demandent instamment un entretien avec le dirigeant de la SNCB.

La SNCB est-elle disposée à organiser une concertation avec les autorités communales gantoises? Les plans pourraient-ils être rectifiés? Le ministre reconnaît-il l'importance d'une bonne accessibilité de la zone portuaire gantoise? Inscrit-il l'affectation de cette ligne au transport de personnes à l'ordre du jour?

12.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a examiné la ligne 204 dans le cadre de l'étude relative aux light trains et l'a incluse dans la liste des projets potentiellement prioritaires pour la Région flamande.

Selon la SNCB, l'affectation de cette ligne au transport de voyageurs ne sera pas une mince affaire étant donné que la vitesse maximale autorisée sur la ligne de marchandises actuelle est de 30 kilomètres par heure. La réhabilitation de cette ligne devra passer par des investissements considérables et l'on discute en ce moment des moyens supplémentaires nécessaires.

Une bonne accessibilité des entreprises est en effet importante. Il existe toutefois d'ores et déjà une offre de De Lijn dans la zone du canal de Gand.

12.03 Mathias De Clercq (Open Vld): Un meilleur désenclavement de la zone du canal profiterait à l'emploi dans les villages situés dans cette zone et à

11.04 Minister Jean-Pascal Labille (*Frans*): Als de manager van het jaar de manager is die het personeel het hardst uitzuigt, dan komt de heer Thijs inderdaad waarschijnlijk het meest in aanmerking voor de titel van manager van het jaar!

Het incident is gesloten.

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)

12.01 Mathias De Clercq (Open Vld): De op non-actief gestelde spoorlijn 204 loopt langs de Gentse kanaalzone. Het Gentse bedrijfsleven, de werknemers en de gemeentelijke overheid vragen de ontsluiting van de kanaalzone voor het personenvervoer. De sporen liggen er en er werden al haalbaarheidsstudies uitgevoerd. In het recente plan van de NMBS is er echter geen sprake van de ingebruikname van de lijn. Het Gentse stadsbestuur dringt aan op een onderhoud met de NMBS-top.

Is de NMBS bereid om te overleggen met het Gentse stadsbestuur? Zijn er mogelijkheden om de plannen bij te sturen? Erkent de minister het belang van een goede bereikbaarheid van de Gentse havenzone? Zal de minister het gebruik van deze lijn voor het personenvervoer op de agenda zetten?

12.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): De lijn 204 werd door de NMBS onderzocht in het kader van de light-trainstudie en is opgenomen in de lijst met mogelijke prioritaire projecten van het Vlaams Gewest.

Volgens de NMBS is de ingebruikname van de lijn voor reizigersverkeer niet evident, omdat de toegelaten snelheid op de huidige goederenlijn beperkt is tot 30 kilometer per uur. Een opwaardering van de lijn vergt aanzienlijke investeringen. De discussie over de nodige extra middelen is momenteel aan de gang.

Een goede bereikbaarheid van de bedrijven is inderdaad zeer belangrijk. Er bestaat echter wel al een aanbod van De Lijn in de Gentse kanaalzone.

12.03 Mathias De Clercq (Open Vld): Een betere ontsluiting van de kanaalzone zou gunstig zijn voor de tewerkstelling in en de leefbaarheid van de

leur viabilité. Je suis conscient des investissements requis à cet effet, mais il faut oser déterminer les vraies priorités. Pas moins de 70 000 personnes travaillent dans cette zone et l'offre proposée par De Lijn est insuffisante.

L'incident est clos.

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): Le 5 décembre 2013, Mme Martine Durez, fidèle du PS, a envoyé un courrier dans lequel l'ancien CEO de bpost, M. Thijs, indiquait vouloir continuer à travailler aux mêmes conditions de rémunération qu'auparavant. Le 6 janvier, M. Thijs a toutefois démissionné en raison de ce qu'il a appelé un manque de confiance.

Dans une interview accordée au quotidien *De Standaard* le 26 décembre, M. Thijs a indiqué qu'une personne en particulier n'avait pas respecté ses engagements. Selon le premier ministre, il n'était toutefois pas question d'un parjure, mais d'un malentendu, qu'il a par ailleurs déploré. M. Thijs a toutefois confié au journal *De Tijd* du 11 mars, je cite: "un ministre qui manipule la vérité de façon aussi flagrante, il y en a qui ont dû s'en aller pour moins que ça".

Le 22 octobre 2013, M. Thijs a été convié avec la présidente de bpost, Mme Martine Durez, au cabinet du ministre pour y discuter de ses conditions salariales. Le ministre aurait affirmé qu'il était difficile pour sa base d'encre renouveler le contrat de M. Thijs avant les élections, mais que ce dernier pourrait toutefois rester en poste aux mêmes conditions mais sans contrat.

Les accords conclus lors cette réunion du 22 octobre 2013 ont-ils été respectés? Le ministre disposait-il d'un mandat du cabinet restreint pour négocier? Le cabinet restreint a-t-il été informé du courrier de Martine Durez relatif à la prolongation du mandat de Johnny Thijs?

13.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai rien à ajouter à la réponse donnée par le premier ministre lors de la séance plénière du 13 mars 2014.

13.03 Tanguy Veys (VB): À cette occasion, le premier ministre n'a manifestement pas tout dit. Il

kanaaldorpen. Ik ben mij ervan bewust dat dit investeringen vereist, maar men moet durven de juiste prioriteiten te bepalen. Er worden 70.000 mensen tewerkgesteld in dit gebied en het aanbod van De Lijn is ontoereikend.

Het incident is gesloten.

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)

13.01 Tanguy Veys (VB): Op 5 december 2013 verstuurde de PS-getrouwe Martine Durez een brief waarin de toenmalige CEO van bpost, de heer Thijs, aangaf tegen dezelfde loonvoorwaarden te willen blijven werken als de voorbije jaren. Op 6 januari nam de heer Thijs echter ontslag wegens wat hij noemde een gebrek aan vertrouwen.

In een interview in *De Standaard* op 26 december zei de heer Thijs dat één persoon zijn woord niet heeft gehouden. Volgens de premier ging het echter niet om woordbreuk, maar om een misverstand, wat hij zei te betreuren. In *De Tijd* van 11 maart liet de heer Thijs dan weer optekenen: "Een minister die de waarheid zo flagrant geweld aandoet, er zijn er voor minder moeten gaan."

Op 22 oktober 2013 werd de heer Thijs samen met bpost-voorzitster Martine Durez uitgenodigd op het kabinet van de minister om zijn loonvoorwaarden te bespreken. De minister zou gezegd hebben dat het voor zijn achterban moeilijk was om Thijs' contract nog voor de verkiezingen te hernieuwen, maar dat hij wel tegen dezelfde voorwaarden maar zonder contract voort kon doen.

Werden de afspraken van die vergadering van 22 oktober nagekomen? Had de minister een mandaat van het kernkabinet om te onderhandelen? Werd het kernkabinet op de hoogte gebracht van de brief van Martine Durez over de verlenging van het mandaat van Johnny Thijs?

13.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Ik heb niets toe te voegen aan het antwoord van de eerste minister tijdens de plenaire zitting van 13 maart 2014.

13.03 Tanguy Veys (VB): Het antwoord van de premier blonk toen uit in onvolledigheid. Zo verwees

n'a notamment pas fait allusion à la réunion du 22 octobre 2013. Je déplore que le ministre se retranche derrière le premier ministre. Ce comportement n'est assurément pas favorable à bpost et témoigne de bien peu de reconnaissance envers M. Thijs.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 22868 de M. Francken est retirée.

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): Le 7 février 2014, une concertation a eu lieu au cabinet du ministre-président flamand Kris Peeters entre M. Labille et le comité de direction concernant la mise en œuvre du Limburgse Strategische Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK).

Quels accords ont-ils été conclus à cette occasion? Dans quelle mesure la SNCB estime-t-elle que la réouverture des lignes 18 et 20 est financièrement plus rentable que l'aménagement d'une ligne de tram? Le ministre peut-il communiquer des précisions à ce sujet? Par ailleurs, la mobilité et la rentabilité bénéficieraient certainement de l'utilisation efficace de la gare de Railport Lanaken.

14.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): J'ai participé le 7 février dernier à une concertation constructive avec le comité SALK au cabinet du ministre-président flamand. Le rappel des investissements inscrits dans le plan d'investissement pluriannuel, le nouvel atelier de Hasselt pour la maintenance des rames à double étage à partir de 2016 et le projet de recrutement par la SNCB et Infrabel d'anciens travailleurs de Ford Genk qui n'a pas suscité un afflux de candidats étaient les principaux points que je souhaitais aborder.

La réouverture de lignes par la SNCB peut être envisagée sur la base d'une étude comparative et en concertation avec les autorités régionales et locales et les entreprises de transport. Une analyse de la ligne 18 Hasselt-Neerpelt qui s'inscrit dans le projet Spartacus développé par De Lijn révèle que le déploiement de rames de type léger contribue à raccourcir le temps de parcours. L'utilisation d'un site propre améliorerait également la qualité des conditions de transport.

hij niet naar de vergadering van 22 oktober 2013. Ik betreur dat de minister zich wegstopt achter zijn premier. Dat is allerminst in het belang van bpost zelf en het is evenmin een blijk van waardering voor de heer Thijs.

Het incident is gesloten.

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)

14.01 Tanguy Veys (VB): Op 7 februari 2014 vond op het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters een overleg plaats tussen minister Labille en het directiecomité over de uitvoering van het Limburgse Strategische Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK).

Welke afspraken werden daar gemaakt? In hoeverre vindt de NMBS dat de heropening van lijn 18 en lijn 20 financieel rendabeler is dan een tramlijn? Kan de minister dit ook toelichten? Verder zou het effectieve gebruik van het station Railport Lanaken de mobiliteit en de rendabiliteit zeker ten goede komen.

14.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Op 7 februari heb ik op het kabinet van de Vlaamse minister-president constructief overlegd met het SALK-comité. Belangrijk voor mij waren vooral een herhaling van de geplande investering in het meerjareninvesteringsplan (MIP), de nieuwe werkplaats van Hasselt voor dubbeldeksstellen vanaf 2016 en het aanwervingsinitiatief van de NMBS en Infrabel voor ex-werknemers van Ford Genk, dat echter niet heeft geleid tot veel inschrijvingen.

De heropening van lijnen door de NMBS kan na een vergelijkende analyse en in samenspraak met de gewestelijke en lokale autoriteiten en de vervoersmaatschappijen. Uit een onderzoek van de lijn 18 Hasselt-Neerpelt, die deel uitmaakt van het Spartacustramlijnconcept van De Lijn, blijkt dat de inzet van lichte treintypes resulteert in een snellere reistijd. Het gebruik van een eigen bedding zou ook een betere reiskwaliteit mogelijk maken.

La Région flamande a mis ce projet du Groupe SNCB sur la liste des projets d'investissements prioritaires pour 2013-2035.

La ligne 20 Hasselt-Maastricht fait également partie du plan Spartacus. La Région flamande a opté ici pour une desserte par tram rapide, qui offre un nouveau potentiel de marché.

14.03 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis de l'intérêt porté aux besoins du Limbourg. Je réitère toutefois mon plaidoyer pour une réactivation de la ligne ferroviaire 20. Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le complexe logistique Railport Lanaken, ce qui s'explique peut-être par le problème de la concurrence avec le Rail Terminal Chemelot. Dans le cadre de la mise en service de ce complexe, le désenclavement en direction de Bilzen avait par ailleurs été prévu. Le ministre doit prendre ses responsabilités à ce sujet.

L'incident est clos.

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): L'accord de gestion avec le Groupe SNCB pour la période 2008-2012 mettait l'accent sur l'amélioration de la ponctualité des trains. Il avait également été convenu qu'un quart du salaire des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB serait fixé en fonction de la ponctualité des trains.

L'objectif en matière de ponctualité n'a pas été atteint en 2010, 2011 et 2012 et la première moitié de 2013 n'a assurément pas été meilleure.

Dans quelle mesure les comités de rémunération ont-ils intégré la ponctualité dans la rémunération variable d'autres fonctions au sommet de la nouvelle structure? Quels ont été en 2013 les effets des chiffres de ponctualité sur la rémunération des CEO de la SNCB, du Holding SNCB et d'Infrabel?

15.02 Jean-Pascal Labille, ministre (en néerlandais): Les comités de rémunération de la SNCB et d'Infrabel tiennent compte d'une série de critères financiers et qualitatifs pour fixer la rémunération variable des administrateurs délégués et des directeurs généraux. La ponctualité constitue l'un de ces critères et il en sera dès lors tenu

Het Vlaams Gewest heeft dit project van de NMBS-Groep op de lijst gezet van prioritaire investeringsprojecten voor 2013-2035.

De lijn 20 Hasselt-Maastricht is ook opgenomen in het Spartacusplan. Het Vlaamse Gewest heeft hier gekozen voor sneltrambediening, waarmee nieuw marktpotentieel kan worden aangeboord.

14.03 Tanguy Veys (VB): Het is goed dat men oor heeft voor de noden van Limburg. Ik blijf wel pleiten voor de heractivering van spoorlijn 20. Over het logistieke complex Railport Lanaken heb ik niets gehoord, vermoedelijk omdat hier het probleem zou kunnen spelen van de concurrentie met onder meer Chemelot. Bij de realisatie werd echter ook gerekend op een ontsluiting richting Bilzen en daar moet de minister zijn verantwoordelijkheid nemen.

Het incident is gesloten.

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)

15.01 Tanguy Veys (VB): De beheersovereenkomst met de NMBS-Groep voor de periode van 2008-2012 legde de klemtoon op het verhogen van de stiptheid van de treinen. Er werd ook overeengekomen dat een kwart van het salaris van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep afhankelijk zou worden van de stiptheid van de treinen.

De doelstelling op het vlak van stiptheid werd in 2010, 2011 en 2012 niet nageleefd en de eerste helft van 2013 was zeker niet beter.

In welke mate hebben de remuneratiecomités werk gemaakt van de integratie van de stiptheid in de variabele verloning van andere topfuncties bij de nieuwe structuur? Welke gevolgen hadden de stiptheidscijfers voor 2013 voor de verloning van de CEO's van de NMBS, NMBS-Holding en Infrabel?

15.02 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): De remuneratie- en verloningscomités van de NMBS en Infrabel houden rekening met een aantal financiële en kwalitatieve criteria om de variabele verloning van de gedelegeerd bestuurders en de algemeen directeurs vast te stellen. De stiptheid maakt hiervan deel uit en zal dus in rekening

compte pour le calcul, dans le courant des semaines à venir, du montant de la part variable de la rémunération pour 2013.

Je suis attentif, par le biais des nouveaux indicateurs inscrits dans le contrat de gestion, à ce que, pour les deux entreprises, la ponctualité constitue l'un des objectifs opérationnels majeurs.

Qu'il s'agisse de la ponctualité des trains de voyageurs ou du retard moyen par voyageur et par jour, les indicateurs en matière de ponctualité joueront, tant pour la SNCB que pour Infrabel, un rôle déterminant.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 45.

worden gebracht om in de loop van de volgende weken het bedrag van de variabele bezoldiging voor 2013 te berekenen.

Ik zie erop toe dat de stiptheid voor beide bedrijven een essentiële operationele doelstelling vormt, via de nieuwe indicatoren in het beheerscontract.

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

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.45 uur.