

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

du

MARDI 26 NOVEMBRE 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 26 NOVEMBER 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.36 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.36 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van staatssteun voor de periode 1992-2012" (nr. 19407)

01 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement de l'aide d'État pour la période 1992-2012" (n° 19407)

01.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in een antwoord op twee schriftelijke vragen over de terugbetaling van staatssteun voor de periodes 1992-2010 en 2011-2012, gaf u mij te kennen dat de terugbetaling effectief heeft plaatsgevonden.

Op twee bijkomende vragen hebt u mij echter geen antwoord verschaft. De prospectus spreekt voor beide periodes namelijk over bepaalde voorwaarden. Wat de periode 1992-2010 betreft, wordt er gesteld dat de verkopende aandeelhouder CVC "onder bepaalde voorwaarden" afstand doet van zijn beroep op of rond 7 juni 2013. U hebt niet geantwoord op de vraag welke de voorwaarden zijn waarvan in de prospectus sprake is.

Wat de periode 2011-2012 betreft, wordt er gesteld dat bpost met de terugbetaling van het integrale bedrag van 123,1 miljoen euro akkoord gaat "onder bepaalde voorwaarden". Ook nu hebt u geen antwoord gegeven op de vraag over welke voorwaarden het ging.

Wat zijn de voorwaarden waaronder CVC afstand zou doen van zijn beroep?

Wat zijn de voorwaarden waaronder bpost zich akkoord heeft verklaard tot betaling van het integrale bedrag van 123,1 miljoen euro?

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, op 25 januari 2012 heeft de Europese Commissie geoordeeld dat bpost in de periode 1992-2010 onverenigbare staatssteun heeft ontvangen. De Europese Commissie beval de Belgische Staat om het bedrag van 300,8 miljoen euro terug te vorderen. Het afzonderlijk beroep dat door de verkopende aandeelhouder CVC tegen deze beslissing werd aangetekend, werd afgewezen op 23 mei 2013. De voorwaarden van de afstand van CVC zijn opgenomen in de aandeelhoudersovereenkomst van 25 maart 2013 en hebben te maken met de uitvoering van de kapitaalvermindering ten bedrage van 144,5 miljoen euro, de uitkering van het uitzonderlijk dividend van 53,5 miljoen euro en de goedkeuring door de Europese Commissie van het vijfde beheerscontract.

Bpost heeft beslist om onder bepaalde voorwaarden afstand te doen van het beroep dat het bedrijf had aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie van 25 januari 2012, in het bijzonder de goedkeuring door de Europese Commissie van het vijfde beheerscontract.

Het bedrijf ging eveneens akkoord om onder bepaalde voorwaarden het bedrag van 123 miljoen euro terug te betalen, de overcompensatie voor de levering van diensten van algemeen economisch belang in de periode 2011-2012.

01.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal de informatie die u mij hebt gegeven, nader bestuderen.

Ik heb momenteel nog geen duidelijkheid over de voorwaarden waaronder CVC zich akkoord verklaarde om afstand te doen van zijn beroep en de voorwaarden waaronder bpost zich akkoord heeft verklaard om de 123 miljoen euro terug te betalen. Het gaat volgens mij om belangrijke informatie en grote bedragen en zulke zaken moeten in de prospectus staan. Als dat niet het geval is, dan moeten wij toch wel bijkomende informatie krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de lopende proefprojecten van bpost" (nr. 19744)

02 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation des projets pilotes en cours de bpost" (n° 19744)

De **voorzitter**: Hierover werd al iets gezegd tijdens de bespreking van de beleidsnota.

02.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, volgens mij ging het veeleer over de uitbreiding van het takenpakket van de postbodes. De vraag daarover werd daarnet beantwoord. Mijn huidige vraag betreft de evaluatie van de lopende proefprojecten van bpost.

Mijnheer de minister, er lopen verschillende proefprojecten van bpost, onder andere Shop & Deliver waarbij boodschappen aan huis worden geleverd. Daarnaast lopen er projecten, onder meer met betrekking tot het serveren van maaltijden aan huis. Er zijn ook plannen om postbodes uitleenboeken van de bibliotheek aan huis te laten brengen. Op deze manier probeert bpost het aanbod te diversifiëren en de opbrengsten te verhogen. De vakbonden klagen echter regelmatig over een gebrek aan informatie omtrent de lopende en geplande proefprojecten.

Kunt u mij iets meer toelichting geven over het lopende project Shop & Deliver? Wat is de stand van zaken? Wat is de timing van het lopende proefproject? Wanneer zal de evaluatie plaatsvinden? Zal het project algemeen worden uitgerold? Wat zijn de verwachte opbrengsten ervan?

Welke andere proefprojecten lopen er momenteel nog? Kunt u hierover dezelfde toelichting geven?

In welke mate worden de vakbonden betrokken bij en geïnformeerd over deze projecten? Ontvangen zij voldoende feedback?

Welke impact zal een eventuele veralgemening van een of meerdere proefprojecten hebben op het personeel? Zal de geplande vermindering van het personeelsbestand hierdoor gehandhaafd worden? Zal er rekening worden gehouden met de reeds gekende problematiek van de fysieke en mentale belasting van het personeel?

02.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, op 1 maart 2012 startte bpost met een proefproject, met name "bpost op afspraak". Klanten kunnen een vaste afspraak boeken, ook 's avonds, om de goederen die zij hebben besteld bij lokale handelaars, dienstverleners, supermarkten of onlineverkopers aan huis te laten leveren. Naast de levering van een bestelling kunnen de klanten ook goederen meegeven aan bpost om ze te versturen, en bovendien kunnen zij artikelen laten terugzenden of leeggoed, strijk en droogkuis laten bezorgen.

Ook de betaling van deze goederen kan aan huis gebeuren.

De eerste tests werden gestart in het voorjaar van 2012 in Geraardsbergen, Sint-Niklaas en Turnhout en in november 2012 uitgebreid naar het oosten van Waals-Brabant. Deze tests worden voortgezet.

Het bedrijf werkt voortdurend aan de vernieuwing van het dienstenaanbod om maximaal te kunnen inspelen op de behoeften van de klant en de vraag van de markt. Zo was er onlangs een test waarbij postmannen de stand van de watermeters gingen opnemen.

Alle verdere informatie over eventuele nieuwe projecten of tests is vertrouwelijk.

Voorafgaand aan de opstart van een proefproject is er steeds grondig overlegd met de vakbonden. Ook tijdens de uitvoering van een dergelijk project is er voortdurend overleg met de sociale partners.

De ontwikkeling van nieuwe producten en diensten past in de strategie van het bedrijf om de daling van het volume in de klassieke brievenpost op te vangen. Het beleid inzake tewerkstelling, zoals bepaald in het strategisch plan, blijft ongewijzigd.

02.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik juich absoluut toe dat bpost alternatieve manieren zoekt om de winst te vergroten, zeker omdat de postmarkt een krimpende markt is.

Ik stel mij echter vragen bij de haalbaarheid van het voorstel. Los van de vraag over de opleiding, de expertise en het loon, is het belangrijkste struikelblok volgens mij de impact op het personeel. Ik vraag mij af of het mogelijk is om vast te houden aan de geplande verdere personeelsafbouw en tegelijk de taken uit te breiden. Men moet toch rekening houden met de bestaande problematiek van de fysieke en mentale belasting die alleen maar dreigt toe te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Desirotreinstellen" (nr. 19756)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Desirotreinstellen" (nr. 19888)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Desirotreinstellen" (nr. 20055)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebrek aan comfort op de Desirotreinstellen" (nr. 20152)

03 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les rames Desiro" (n° 19756)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les rames Desiro" (n° 19888)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les rames Desiro" (n° 20055)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de confort dans les rames Desiro" (n° 20152)

De **voorzitter**: Aangezien de heer Geerts niet aanwezig is, vervalt zijn vraag.

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, wij hebben het hier al eerder gehad over de technische problemen en de opschorting van de levering, een boete voor Siemens enzovoort. Dit is een vraag naar de stand van zaken met betrekking tot de technische problemen. Dat is het eerste element van mijn vraag.

Het tweede element gaat over het inzetten van Desirotoestellen. Oorspronkelijk werden ze besteld in het kader van het GEN en daarom werd het ontwerp gebaseerd op dat van metrostellen: treinen geschikt om frequent te stoppen en grote reizigersstromen snel in en uit te laten stappen. Vandaag zien wij dat deze treinen ook worden ingezet op IC-verbindingen. Men kan zich afvragen of dit treinmateriaal wel geschikt is voor IC-treinverbindingen. Vandaar de vragen die ik u wens voor te leggen.

03.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij hierbij aan. De problematiek werd al geschetst, dus ik beperk mij tot de concrete vragen.

Is de software inmiddels al op punt gesteld? Zijn ook de technische mankementen met betrekking tot de boorduitrusting opgelost? Zullen de Desiro's blijvend worden ingezet op de IC- en IR-lijnen? Zullen er aanpassingen worden doorgevoerd met betrekking tot het comfort, indien dit het geval is? Hoeveel bedraagt de schadeclaim die Siemens inmiddels aan de NMBS verschuldigd is? Wat is er al betaald? Is de levering van de overige motorstellen terug gestart of wanneer zal dat gebeuren? Hebt u zicht op de uiteindelijke vertraging die de levering zal hebben opgelopen?

03.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, enerzijds is er het aspect dat de NMBS moet proberen haar materiaal zo efficiënt mogelijk in te zetten. Ik kan begrijpen dat bepaalde treinstellen soms tijdelijk worden ingezet op lijnen waarvoor ze niet zijn bestemd. Het gaat hier echter niet over een kortstondig gebruik en ik ontvang klachten over het comfort aan boord van de Desiro-treinstellen. Men springt niet even voor vijf of tien minuten snel op een Desiro om naar een volgende bestemming te gaan. Het gaat bijvoorbeeld over de verbinding tussen Antwerpen en Brussel, waarvan heel veel mensen gebruikmaken en waarop het noodzakelijk comfort ontbreekt. Dit is zeker zo als men ziet wat mensen betalen voor een eerste-klas ticket.

Ik denk dat de afwezigheid van tafels, van een afscheiding tussen eerste en tweede klasse, van leuning aan de treinbanken – ondanks het feit dat het gaat over moderne treinstellen – een enorme stap achteruit betekenen.

Waarom worden dergelijke treinstellen op deze lijn ingezet? Waren er geen alternatieven voorhanden? Wat is de verdere planning ter zake? Wanneer zullen de Desiro-treinstellen worden ingezet op de lijnen waarvoor zij bestemd zijn? Zorgt u voor alternatieven die het huidige ongemak kunnen oplossen?

03.04 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS informeert mij dat Siemens en de NMBS hun samenwerking hebben opgedreven om de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de Desiro-stellen te verbeteren.

Op verzoek van de NMBS heeft Siemens een actieplan voorgesteld om de contractuele betrouwbaarheidsdoelstellingen te halen. Het plan voorziet in het aanpassen van twaalf stellen tegen eind september en de evaluatie van de aangebrachte verbeteringen in de loop van november 2013. Als die verbeteringen voldoende schenken, zullen de Desiro-stellen zo snel mogelijk worden aangepast. Mocht er onvoldoende resultaat worden geboekt, zullen extra maatregelen worden vastgelegd.

De NMBS bevestigt dat de levering tegen een cadans van een tiental stellen per maand geschiedt. In de loop van november 2013 zullen alle 95 GEN-stellen zijn geleverd, alsook een veertigtal tweestroomstellen Desiro. Volgens het bedrijf is er naast de reeds betaalde 25 miljoen nog een som van bijna 2 miljoen euro genotificeerd aan Siemens als boete voor de laattijdige levering. Over dat bedrag wordt nog gediscussieerd met Siemens.

De NMBS bevestigt dat de Desiro voldoet aan de operationele eisen qua capaciteit, comfortniveau en acceleratie bij het vertrek, die het mogelijk maakt om snel opeenvolgende stopplaatsen met korte stilstanden te bedienen. De Desiro's blijven in 2014 in gebruik voor sommige IC-treinen, onder meer voor de verbinding Antwerpen-Brussel-Charleroi. Vanaf december 2014 wordt het gebruik geëvalueerd in het kader van een nieuw vervoerplan.

De NMBS geeft de prioriteit aan de bestemming van de Desiro's op de GEN-lijnen rond Brussel. De Desiro's uitgerust met 25 kV zijn bestemd voor de lijnen waarop deze voedingsspanning van toepassing is, met name de provincie Luxemburg en de Noorderkempen. De overige beschikbare stellen zullen aan andere verbindingen worden toegewezen. De IC-verbindingen op lange afstand, waarvoor de Desiro's minder geschikt zijn, zullen worden vermeden.

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat het inzetten van de Desiro-treinstellen op lange afstanden een tijdelijk gegeven is, dat zo snel mogelijk zal worden verholpen.

03.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik blijf er mij over verwonderen dat wij er inzake de levering – het is immers niet de eerste boete waarmee Siemens wordt geconfronteerd – blijkbaar niet in

slagen onze partners te controleren. Op het vlak van bestellingen voor het vervangen van materieel bevinden wij ons in een erg precare situatie.

Wij stellen ook vast dat heel veel vertragingen met het falen van materieel te maken hebben. Ondanks de boetes slagen wij er niet in ons besteld materieel geleverd te krijgen.

U meldt dat het inzetten van de Desirotreinstellen op IC-lijnen moet worden vermeden. U maakt zich er aldus te gemakkelijk van af. Ik hoor geen argumentatie waarom het inzetten ervan nu alsnog gebeurt en ook niet wanneer daarmee komaf zal worden gemaakt.

De situatie is nu al bijna twee maanden aan de gang. Ze zorgt voor heel wat ongenoegen en ongemakken bij de reizigers die ermee worden geconfronteerd. Zij zijn van mening dat zij qua comfort een enorme stap achteruitzetten. Ook financieel gaan zij erop achteruit, want in februari 2014 zullen de tarieven immers nogmaals stijgen.

Het is derhalve niet verantwoord dat u enkel meldt dat het inzetten van Desirotreinstellen op IC-lijnen moet worden vermeden. U geeft geen motivatie en evenmin een exacte timing voor een alternatief, wat tegenover de getroffen reizigers weinig behoorlijk is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een alternatief voor de Fyra" (nr. 19783)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een alternatief voor de Fyra" (nr. 19784)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de alternatieven voor de Fyra, in het bijzonder de interesse van Arriva voor de exploitatie van de Lage Landen Lijn" (nr. 19922)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van Belgorail over de Fyra" (nr. 20065)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het alternatief voor de Fyra" (nr. 20120)

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 "une alternative au Fyra" (n° 19783)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une alternative au Fyra" (n° 19784)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives au Fyra, et en particulier l'intérêt d'Arriva pour l'exploitation de la ligne 'Lage Landen'" (n° 19922)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport de Belgorail sur le Fyra" (n° 20065)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'alternative au Fyra" (n° 20120)

De **voorzitter**: Vragen nrs 20065 en 20120 van mevrouw De Bue komen te vervallen.

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, het gaat inderdaad over twee samengevoegde vragen. De ene vraag gaat over een alternatief voor de Fyra, de andere focust op het station Noorderkempem en de bediening ervan.

Op 18 januari werd de Fyra van het Belgische spoor gehaald. We hebben het er zopas nog over gehad. Sinds 11 maart is er een tijdelijke regeling voor het treinverkeer tussen Brussel en Amsterdam. De IC-trein rijdt acht keer per dag tussen Brussel en Den Haag. Wie rechtstreeks naar Amsterdam wil, moet reserveren voor de Thalys. Sinds 7 oktober werd het aantal IC-treinen opgetrokken van acht naar tien. De Thalystreinen zullen elf keer rijden in de plaats van negen in elke richting.

Helaas zullen die extra treinen niet in de ochtend- en avondspits rijden. Omdat dat nog geen alternatief is op

lange termijn voor de Fyra, zouden de NMBS en de NS vóór 1 oktober een volwaardig alternatief uitwerken. Ondertussen is dat alternatief voorgesteld en werd hierover gecommuniceerd. In die zin is mijn vraag dan ook enigszins achterhaald, maar er komt nogal wat kritiek op wat vandaag voorligt.

Het is een alternatief plan, dat stap voor stap zal worden uitgevoerd. Men zet op het einde van het jaar weer extra treinen in en tegen het einde van 2014 zullen er opnieuw extra treinen worden ingezet. Vanaf eind 2015 of 2016 zal men ook over de hogesnelheidslijn rijden. Tot dan zal men via het klassieke spoor, via lijn 12, rijden.

Een opvallende vaststelling is dat de rijtijd veel langer wordt, onder andere door een halte in het station Roosendaal. Dat ligt natuurlijk op het Nederlandse net en ik weet niet in hoeverre wij daar vat op hebben. In het station Roosendaal komt er een stop van 11 à 12 minuten, waardoor de rijtijd wordt verlengd. Men kan zich afvragen waarom dat nodig is. Sommigen zien daarin een poging om de trein toch niet te aantrekkelijk te maken naast de bestaande Thalysverbinding, wat een commerciële reflex is.

Ik kom dan tot mijn vragen. Legt men wel voldoende de nadruk op een volwaardig en kwalitatief alternatief treinaanbod, dat ook qua reistijd tussen Brussel en Amsterdam in verhouding kan worden gebracht met wat vóór december 2012 bestond, namelijk de oude Benelux-trein. Dat mag toch de ambitie zijn, zeker als men vandaag ziet dat de tarieven zullen worden opgetrokken. De tarieven voor de Benelux-trein werden ter compensatie van het falen van de Fyra wat lager gehouden. Nu men het treinaanbod opnieuw zal opvoeren, zonder het evenwel op volle kracht te brengen en zeker nog niet aan dezelfde snelheid en met hetzelfde comfort, wil men de prijs alweer optrekken. Ik meen dat daarbij toch wel de nodige bedenkingen zijn te maken.

Ik kom dan bij mijn vraag over het station Noorderkempem.

Mijn vraag over het station Noorderkempem was schriftelijk ingediend vóór de concrete plannen. De vraag die overblijft, is hoe snel er daar een extra bediening kan komen.

In de toekomstige plannen geeft men een horizon van eind 2016. De inwoners rond Noorderkempem hebben al veel geduld gehad in verband met een trein naar Nederland. Er werd aangekondigd dat die er eind 2012 zou komen, met vanaf maart 2013 een Fyratrein naar Breda. Zoals u weet, is die weggevallen.

De vraag vandaag is dus of men al voor eind 2016 vanuit Noorderkempem naar Nederland zal kunnen reizen.

Tot zover de vragen, die enigszins gewijzigd zijn ten opzichte van de schriftelijke voorbereiding, aangezien er intussen al heel wat water naar de zee is gevloeid.

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, een bijkomend aspect dat ik in mijn vraag vermeld heb, is het feit dat Arriva, een dochter van Deutsche Bahn, een tijdje geleden interesse heeft betoond om vanaf 2015 tussen de zestien en tweeëntwintig intercitytreinen te laten rijden tussen Brussel en Den Haag, de zogenaamde LageLandenTrein. De stad Den Haag en Brussels Airport zouden dat project steunen. In een reactie stelde DVIS in augustus dat daartoe geen toestemming zou worden verleend, omdat Arriva niet over alle veiligheidscertificaten beschikt en Infrabel zou dan ook geen rijpad verkopen.

Mijnheer de minister, samen met mijn collega vernam ik graag hoever het staat met de uitwerking van de geplande volwaardige alternatieven voor de Fyra.

Kunt u bevestigen dat Arriva een concrete aanvraag ingediend heeft om treinen te laten rijden tussen Brussel en Den Haag, maar dat daarvoor tot op vandaag geen toestemming gegeven is?

04.03 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS en de NS hebben als vervoerders samen een alternatief aanbod voor de Fyra uitgewerkt. Dat plan werd op 27 september 2013 door de Ministerraad goedgekeurd. Het treinaanbod zal geleidelijk aan worden uitgebreid, om vanaf december 2016 te komen tot een volledig alternatief aanbod.

Ik bespreek nu het treinaanbod van oktober 2013 tot december 2014. In dit jaar zal de frequentie van de intercity Brussel-Den Haag en van de Thalys Brussel-Amsterdam worden uitgebreid. Vanaf 7 oktober rijdt de intercitytrein tien keer heen en terug, tegenover de vroegere acht keer. Vanaf dezelfde datum verhoogde

Thalys zijn aanbod met twee treinen, wat neerkomt op twaalf Thalystreinen per dag. Vanaf 15 december zullen er nog twee extra treinen ingelegd worden, zodat de IC dan twaalf keer heen en terug zal rijden. Daarenboven zal de IC-trein, die momenteel door infrastructuurwerkzaamheden in het weekend beperkt wordt tot Antwerpen-Centraal, vanaf dan doorrijden tot Brussel.

Nu kom ik tot het treinaanbod van december 2014 tot december 2016. In december 2014 zal de frequentie van de IC-trein nogmaals verhoogd worden tot zestien keer heen en terug per dag. Ook zal de IC-trein vanaf december 2014 doorrijden tot Amsterdam, terwijl hij momenteel beperkt is tot Den Haag. Er wordt ook onderzocht of het mogelijk is om met de IC-trein halt te houden in Brussel-Nationale Luchthaven. Thalys zal eind 2015 eveneens haar hogesnelstreinaanbod verder uitbreiden tot veertien treinen heen en terug per dag.

Het eindscenario voor het treinaanbod vanaf december 2016 ziet er als volgt uit. Vanaf december 2016 zal het treinaanbod tussen België en Nederland dat de NMBS samen met de NS aanbiedt, volledig zijn. Op dat moment zullen er zestien IC-treinen rijden, gebruikmakend van de HSL 4 en de HSL-Zuid. Hierdoor zal de IC-trein tussen Brussel en Amsterdam van Rotterdam via de HSL-Zuid naar Breda rijden, vanwaar de reis via de HSL 4 wordt verder gezet naar Noorderkempen. Vanaf dan zal er geen halte meer zijn in Roosendaal en Dordrecht. De L-trein naar Roosendaal zal uiteraard behouden blijven, zes keer per dag.

Daarnaast werd de NMBS ingelicht over het feit dat de NS het engagement van Eurostar International Limited heeft verkregen voor het realiseren van twee nieuwe dagelijkse verbindingen tussen Amsterdam en Londen via Brussel vanaf december 2016. Op deze manier kan de reiziger kiezen uit een gedifferentieerd aanbod, namelijk hogesnelheidstreinen die aangeboden worden door beproefde hogesnelheidsoperatoren, zijnde Thalys en Eurostar, en daarnaast een klassiek aanbod dat zowel Breda als Den Haag bedient en dat deels over de conventionele lijn en deels over de hst-lijn rijdt.

Wat de verbinding tussen Brussel en Amsterdam betreft, zal de IC Brussel-Amsterdam vanaf december 2014 doorrijden tot Amsterdam. De frequentie wordt geleidelijk opgevoerd tot zes keer heen en terug per dag vanaf december 2016.

Met betrekking tot de bediening van Noorderkempen zal vanaf december 2016 de IC Brussel-Amsterdam zes keer heen en terug rijden per dag via Noorderkempen en Breda.

Wat de parking aan het station van Noorderkempen betreft, werd de bestaande parking eerder dit jaar heringericht. Ook de in- en uitritten werden veiliger gemaakt en er werden een vijfenveertigtal bijkomende parkeerplaatsen gecreëerd. Voorlopig is er voldoende capaciteit en de situatie wordt op de voet gevolgd.

Ik ben van mening dat het voorstel dat op tafel ligt een volwaardig alternatief is voor de Fyra, met name omdat het een meer gedifferentieerd aanbod voorstelt en zo beantwoordt aan de vraag van de reizigers om een klassieke treinverbinding te behouden tussen België en Nederland. De NMBS laat mij weten dat het rollend materieel beschikbaar is om de verbindingen te verzekeren. Het zal gaan om TRAXX-locomotieven samen met de ICR-rijtuigen van de NS.

Mevrouw Lahaye-Battheu, wat de mogelijke komst van Arriva betreft, informeert Infrabel mij dat zij voor de dienstregeling van december 2013 tot december 2014 van twee spoorwegondernemingen aanvragen heeft ontvangen voor de verbinding Brussel-Den Haag. Er werden rijpaden toegekend aan één spoorwegonderneming, aangezien de tweede spoorwegonderneming niet aan alle voorwaarden kon voldoen, waaronder het beschikken over een veiligheidscertificaat deel B voor België. Voor de dienstregeling van 15 december 2013 tot 13 december 2014 kunnen nog aanvragen ingediend worden, maar die vallen onder de restcapaciteit. Wanneer dergelijke aanvragen binnenkomen, worden ze op hun haalbaarheid onderzocht en indien mogelijk toegewezen, rekening houdend met de reeds toegewezen capaciteit.

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt vooral het plan toegelicht dat al zeer uitgebreid in de media toegelicht werd. Ik heb mijn vraag aangepast ten opzichte van de tekst die ik schriftelijk had ingediend omdat die door de communicatie in de media ondertussen al redelijk gedateerd was. Mijn vraag gaat voor een groot stuk over de kwaliteit van de IC-trein die naast de Thalys zal rijden.

De reistijd tussen Amsterdam en Brussel bedroeg vroeger, met de Benelux-trein, 2 uur en 56 minuten. Nu zal die 3 uur en 13 minuten in beslag nemen, met nog een bijkomende overstap en met minder treinen dan voor december 2012. De tarieven zal men weer op het niveau van vroeger brengen, terwijl de kwaliteit nog

niet hersteld is in vergelijking met de situatie van voor de Fyra. Ik stel tekorten vast. De reiziger is daarmee niet gelukkig. Men vermoedt dan ook dat men de kwaliteit niet voldoende hoog wil maken om de dure Thalys geen concurrentie aan te doen. Wij moeten er verder oog voor hebben dat de kwaliteit van de IC-verbinding, naast de Thalys, voldoende hoog is.

Wat het station Noorderkempen betreft, ziet het er niet goed uit om daar een verbinding met Nederland te krijgen voor eind 2016. Dat is nog erg lang en dat is in de regio moeilijk te verdedigen. De situatie is wat ze is. We zullen afwachten of de NMBS sneller tot een aanbod kan komen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19862 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Questions jointes de

- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre" (n° 19866)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la disparition des activités de marchandises en gare de Monceau" (n° 19962)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre" (nr. 19866)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stopzetten van alle goederenvervoersactiviteiten in het station Monceau" (nr. 19962)

05.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le ministre, on parle de nouveau d'une réduction d'activités à la gare de triage de Monceau-sur-Sambre. La perte d'emplois risque encore d'être considérable dans la région de Charleroi.

Le conseil d'administration de SNCB Logistics a décidé de reporter le point relatif à l'avenir de cette gare. Néanmoins, je conserve l'impression que, si on la compare à la Flandre, la Wallonie est malmenée sur le plan de la réorganisation du rail.

Par exemple, en 2011, on a fermé la gare de triage de Ronet au bénéfice de celle de Muizen, du côté d'Anvers. Il y a donc lieu de se poser quelques questions.

Voici plus ou moins un an, j'avais interrogé le ministre Magnette à ce sujet. Il était resté très vague. Et, en définitive, nous n'avions obtenu aucune réponse.

Que va devenir la gare de triage de Monceau-sur-Sambre? Sera-t-elle définitivement abandonnée? Y a-t-il du nouveau dans ce dossier? Il serait intéressant que vous puissiez nous éclairer sur l'avenir des travailleurs.

05.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je serai bref, puisque je suis déjà intervenu à ce sujet dans la discussion de la note de politique générale.

Monsieur le ministre, je partage les inquiétudes de M. Thiéry au sujet de la diminution, voire la disparition, des activités à la gare de Monceau.

Quel est l'état actuel de la réflexion? Nous savons, monsieur le ministre, que vous n'êtes qu'indirectement concerné par ce sujet. Je n'y reviendrai pas.

Je tenais seulement à souligner que les syndicats, et en particulier la CSC Transcom, ont des solutions pour résoudre les difficultés que connaît la SNCB Logistics, notamment sur le plan d'une offre compétitive de wagons isolés. Il y a peut-être lieu de les entendre pour voir comment le projet commercial de la société peut être mis en œuvre. Je n'élude pas le fait qu'il s'agit d'une société de droit privé, pas plus que je n'oublie les discussions relatives à un éventuel rachat de B Logistics par le groupe Deutsche Bahn. Il en résulterait un

accroissement de la concentration dans ce secteur, qui connaîtrait alors une évolution un peu particulière. En effet, sa libéralisation visait à ouvrir le marché et à permettre l'arrivée de nouveaux opérateurs. Or nous assistons à une concentration d'activités au bénéfice de quelques grands acteurs qui vont se partager le marché à l'échelle européenne.

05.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, en ce qui concerne les investissements consentis par la SNCB, je tiens tout d'abord à rappeler que le 19 juillet dernier le Conseil des ministres a marqué son accord sur le plan pluriannuel d'investissement, d'un montant global de 26 milliards d'euros. Dans ce cadre, l'enveloppe prévue pour la réalisation des projets prioritaires régionaux a été répartie entre les trois Régions et un budget de 668 millions d'euros ainsi que la possibilité de cofinancement jusqu'à concurrence de 180 millions d'euros ont été octroyés à la Région wallonne pour ses projets prioritaires, tant relatifs au trafic voyageurs qu'au fret.

En ce qui concerne le trafic marchandises, je me vois contraint de rappeler, une fois de plus, que la SA B Logistics est une société de droit privé sur laquelle je n'exerce aucune autorité. Celle-ci bénéficie donc de l'autonomie pour ses décisions.

Monsieur Balcaen, sachez que je suis preneur d'une réelle discussion, si cela vous tente, sur le rôle de l'État, en ce compris dans le transport marchandises. C'est plutôt dans l'autre sens que certains souhaiteraient aller! Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler lors du débat sur le quatrième paquet ferroviaire, qui est discuté au Parlement européen et dans le cadre duquel les Allemands exercent une pression effrénée. Je le dis à mes amis néerlandophones: je ne suis pas sûr que la solution Deutsche Bahn soit la meilleure pour les ports flamands. Je le dis comme cela, en passant. Mais je ne le dis ni par hasard, ni par distraction.

En outre, la diminution des volumes liés au fret, constatée actuellement, nécessite une réflexion stratégique sur l'avenir de ce secteur intimement lié au développement économique et industriel d'une région. Nous nous trouvons dans une sorte de cercle vicieux - je ne mets pas d'infrastructure en place parce qu'il n'y a pas d'activité et il n'y a pas d'activité parce qu'il n'y a pas d'infrastructure en place – dont nous devons sortir.

C'est pourquoi chaque Région doit avant tout définir la politique qu'elle souhaite mener en la matière et faire part de ses besoins au niveau fédéral. Étant donné les pertes de volume enregistrées suite à la conjoncture économique difficile, le conseil d'administration de la SNCB Logistics estime nécessaire de mettre en œuvre un plan de transport adapté pour 2014. Ce plan prévoit d'organiser des connexions plus directes vers les clients.

Ce plan aura un impact dans différents sites, non seulement à Monceau-sur-Sambre, mais également à Anvers, Courtrai et Gand. Une concertation sociale sera organisée au sein du Groupe SNCB afin de négocier avec les organisations syndicales sur les mesures prévues et de permettre la réaffectation du personnel sur d'autres sites ou à d'autres tâches. La restructuration ne débouchera pas sur des licenciements secs.

La SNCB Logistics me communique également qu'en tant qu'entreprise commerciale, elle cherche en permanence à développer ses activités. Si des opportunités économiques se présentent, l'entreprise ne manquera pas de développer son réseau en fonction de la demande.

En ce qui concerne l'avenir proprement dit de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre, je veillerai à éviter que des décisions qui seraient prises aujourd'hui ne pénalisent l'avenir des activités sur ce site.

La construction d'une alternative pour le fret en Wallonie ne pourra toutefois se mettre en place – je ne cesse de le dire – que lorsque la Wallonie disposera d'une vision claire sur ce qu'elle entend développer comme type de fret dans les années à venir.

05.04 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Si j'ai bien compris, le souci, selon vous, se situe au niveau de la Région wallonne qui n'a pas fait connaître suffisamment rapidement ses priorités.

05.05 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur Thiéry, les priorités wallonnes sont arrivées. Elles sont arrivées un peu après les autres, mais là n'est pas la question. Elles sont arrivées dans le timing. Il faut maintenant les insérer, comme les priorités flamandes d'ailleurs, dans le plan pluriannuel d'investissement.

La vraie question en matière de transport de marchandises, qui est une question fondamentale pour le développement socioéconomique d'une Région, est de se demander quelle est la stratégie que l'on poursuit. Je ne reproche jamais aux autres d'avoir une stratégie. Je peux comprendre que, du côté flamand, on se base sur les ports. Il y en a quatre. Il n'y a pas que le port d'Anvers! Je peux tout à fait le comprendre. J'attire simplement l'attention sur le fait que Deutsche Bahn est peut-être une solution moins alléchante qu'il n'y paraît. Il faut en tout cas l'étudier à fond. Il y a déjà Deutsche Bahn à Hambourg et à Rotterdam. Deutsche Bahn est ultra-dominant mais il n'y a pas que Deutsche Bahn en Europe. Il faudra peut-être aussi examiner la situation beaucoup plus en profondeur. C'est fondamental aussi pour le développement de la Région flamande. J'attends qu'une stratégie fine me soit communiquée sur le plan wallon. C'est ce que je voulais dire.

05.06 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette précision. Il est évident que la question devra également être posée au niveau de la Région wallonne. Manifestement, on s'oriente vers une restructuration. J'entends que cela se fera en concertation avec les syndicats. C'est fondamental car il y a un risque supplémentaire de grève dont tous les navetteurs seront tributaires. C'est ce que nous voulons à tout prix éviter. Nous comptons donc sur votre intervention pour éviter que cela n'aille jusque-là.

05.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, c'est la deuxième fois que la Région wallonne s'attarde autant sur sa stratégie ferroviaire. Elle l'a fait entre 1999 et 2004. Elle le fait entre 2009 et 2014.

Que l'ensemble des familles politiques ne soit pas d'accord sur les priorités, je veux bien le reconnaître, mais les faits sont quand même là.

Je ne sais pas s'il y a un cercle vicieux. Les entreprises nous disent qu'elles délocalisent vers le nord du pays. Il est néanmoins vrai que le nord du pays est aussi touché par les dernières mesures.

Aujourd'hui, pour avoir une offre correcte de triage et d'envoi de nos produits à l'étranger, il ne faut plus deux jours, mais cinq. Il s'agit des offres de la SNCB Logistics. Nous sommes quand même face à une offre commerciale insuffisante.

Je pense donc qu'au-delà des actions menées par les syndicats, il faut pouvoir aussi entendre les propositions concrètes qu'ils mettent sur la table.

Il y a là peut-être aussi un rôle à jouer. Dans votre note d'orientation ferroviaire, une grande importance est accordée à l'indispensable croissance du fret.

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

06 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- mevrouw Meryame Kitir aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS met betrekking tot Limburg" (nr. 19887)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in Limburg in het definitieve investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 19917)

- de heer Bert Schoofs tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de stiefmoederlijke behandeling van het Limburgs spoor in het nieuwe NMBS-spoorplan" (nr. 112)

06 Questions et interpellation jointes de

- Mme Meryame Kitir au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement de la SNCB concernant le Limbourg" (n° 19887)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans le Limbourg dans le plan d'investissement définitif 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 19917)

- M. Bert Schoofs au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "le sort injuste réservé au rail limbourgeois dans le nouveau plan ferroviaire de la SNCB" (n° 112)

06.01 Meryame Kitir (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u in het verleden reeds een paar vragen gesteld in verband met het investeringsplan van de NMBS met betrekking tot Limburg en ik wil hierop graag terugkomen. In het SALK-rapport, het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat, wordt vermeld dat investeringen in mobiliteit voor de regio Limburg zeer noodzakelijk zijn.

U meldde mij in februari dat het overleg met het Gewest volop bezig is. Is dit overleg ondertussen afgerond? Welke conclusies zijn er uit dit overleg gekomen?

Wordt het investeringsplan geactualiseerd op basis van het rapport van de taskforce?

Ondertussen is er reeds meer informatie gekomen over het nieuwe vervoerplan van de NMBS. Ik zou daarop wat concreter willen ingaan.

Mijnheer de minister, laten wij kijken naar de verbindingen met Brussel. Wij zijn in Limburg zeer tevreden met de snelle uurverbinding die zorgt voor twintig minuten tijdwinst per traject. Wij betreuren echter dat er een historische kans wordt gemist om Limburg ook met andere regio's te verbinden, zoals met Gent, Brugge en de kust. Wij pleiten ervoor om die snelle trein door te trekken naar Gent, Brugge en de kust, zoals vroeger, in plaats van de stoptrein te beperken tot Gent. In het nieuwe vervoerplan zal een Limburger voortaan immers drie uur in de trein zitten om naar de kust te gaan, ook al omdat er niet minder dan dertien haltes zijn.

Laten wij dan kijken naar de verbindingen met Antwerpen. In het nieuwe vervoerplan zijn er drie mogelijkheden voor de Limburgers om in Antwerpen te geraken. Ofwel neemt men in Hasselt de sneltrein naar Brussel en stapt men in Aarschot over op de trein vanuit Leuven naar Antwerpen. Dit verlengt de reistijd slechts met drie minuten ten opzichte van vandaag. Ofwel maken de Limburgers gebruik van de rechtstreekse trein naar Antwerpen via Leuven en de nationale luchthaven. Dit traject duurt twintig minuten langer dan vandaag en bovendien is nog steeds niet duidelijk of er een bijkomende toeslag zal moeten betaald worden, vermits deze treinen over het Diabolotraject rijden. De reeds bestaande verbinding vanuit Hasselt via Mol naar Antwerpen heeft een reistijd van een uur en drieënvijftig minuten.

Mijnheer de minister, veel Limburgers pendelen dagelijks tussen Limburg en Antwerpen en zij hebben recht op een snelle verbinding zonder overstap in Aarschot. Bovendien is de kans zeer groot dat tijdens de piekuren en na de overstap, de reizigers van Aarschot tot Antwerpen zelfs geen plaats zullen hebben en de hele rit zullen moeten rechtstaan.

Laten wij dan kijken naar de verbinding met Luik. In het nieuw vervoerplan blijft de verbinding met Luik de trein der vertraging. Om hooguit veertig kilometer te overbruggen heeft de NMBS meer dan een uur nodig. Wij vragen ons af of het nu zo moeilijk is om een van die twee treinen overal te laten stoppen op Waals grondgebied en er op die manier voor te zorgen dat de trein Hasselt-Luik in Wallonië alleen nog stopt in Herstal en Liège-Palais, om alzo een kwartier sneller dan vandaag in Luik aan te komen.

Op de verbinding naar Noord-Limburg stellen wij vast dat Antwerpen nu de enige plaats is waarlangs men met de NMBS in het buitenland geraakt. Wij menen dat men een kans laat liggen om via de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt sneller in het buitenland te geraken.

Ik kom tot mijn laatste vraag, mijnheer de minister. In het SALK-rapport staat dat de terreinen van Ford Genk eventueel in aanmerking komen voor de nieuwe werkplaatsen van de NMBS. Hebt u daar al duidelijkheid over?

De **voorzitter**: Mevrouw Kitir, ik stel wel vast dat de inhoud van de gestelde vragen ruimer is dan wat op papier staat. Misschien zal dat een probleem zijn bij het verkrijgen van de antwoorden.

06.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het zal u wellicht niet zijn ontgaan dat bij het voorstellen van het ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2013-2025 er in Limburg enige ontgoocheling was. Wij zijn dat natuurlijk gewoon, in Limburg. Wij stelden vast dat in de plannen van de NMBS-Groep, zoals toen voorgesteld, slechts een fractie van het bedrag van 26 miljard, voorzien voor de NMBS-Groep voor de volgende jaren, voor Limburg zou zijn bestemd.

In uw antwoord van 11 maart 2013 op een schriftelijke vraag van mij, bevestigde u dat in het ontwerp van

meerjareninvesteringsplan iets meer dan honderd miljoen specifiek aan Limburg was toegewezen. Ik dank u nogmaals voor uw antwoord van destijds, maar dat is slechts 0,4 % van het totale investeringsplan. U heeft toen ook gezegd, misschien om mij of de Limburgers wat gerust te stellen, dat er nog niets definitief was beslist en dat de uiteindelijke beslissing bij de Ministerraad zou liggen. Intussen blijkt de regering het definitieve investeringsplan te hebben goedgekeurd, inclusief 1,6 miljard aan prioritaire projecten die de Gewesten hebben aangebracht.

Mijnheer de minister, ten eerste, in hoeveel middelen is nu voorzien in het definitieve investeringsplan voor investeringen in het Limburgse spoor?

Ten tweede, welke bijkomende investeringen zijn gepland in Limburg ten overstaan van het ontwerpvoorstel van de NMBS-Groep?

Ten derde, ik mag hopen van niet, maar werden er in Limburg ook investeringen geschrapt?

06.03 Bert Schoofs (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er is al veel gezegd, maar het is even veelzeggend als men merkt dat de ACOD-spoorvakbond zeer scherpe kritiek uit op het nieuwe spoorplan 2013-2025 wat het luik Limburg betreft.

De collega's hebben al een aantal zaken aangehaald, maar ik kan nog iets ruimer gaan wat het spoor in Limburg betreft, en het hebben over zaken waaraan men niet meteen denkt of die ook niet in een spoorplan worden opgenomen. Zo ligt er in Lanaken een nog vrijwel ongebruikt, gloednieuw overslagstation. Het zou een serieuze logistieke poort voor Limburg kunnen betekenen, mocht daar voldoende treinverkeer zijn. De lijnen 18 en 20 werden destijds onderbroken, maar nooit in een degelijke vorm hersteld. De situatie met betrekking tot lijn 20 is zelfs bedroevend. Over lijn 18 wordt meer gesproken en er wordt misschien meer aan gedaan, maar de spoorlijnen van weleer in Limburg, die kennen wij niet meer.

Ik hoor hier de conclusie – zo niet tussen de lijnen, dan wel uitdrukkelijk – dat Limburg altijd stiefmoederlijk werd behandeld. Dat was zo in het vorige spoorplan 2001-2013 en dat is ook zo in het huidige spoorplan. Wij kunnen niet bogen op dure en jaloerse blikken trekkende stations zoals die in andere provincies werden opgetrokken, waar de steden wat groter zijn. In Limburg moeten wij het vaak doen met verouderde stations. Dan nog gezweven over de IJzeren Rijn, maar ik begrijp dat dit een ander probleem is.

Mijnheer de minister, ik denk dat veel Limburgers de tussenstop in Leuven die nu wordt afgeschaft voor de rechtstreekse lijn van Hasselt naar Brussel, graag zouden inruilen voor de oplossing van alle, door de collega's in detail aangehaalde problemen. Ik vraag dus om het spoorplan indien mogelijk nog te herzien en de 0,4 %, zoals collega Vandeput zei, op te trekken tot een minder beschamend niveau in het gehele spoorplan.

06.04 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, collega's, de NMBS-Groep deelt mij mee dat de investeringen gedeeltelijk aan Limburg worden toegewezen, maar in het investeringsplan niet in detail per provincie worden uitgesplitst.

Ze zijn niet alleen afhankelijk van de kilometers spoorlijn, maar ook van de staat waarin bijvoorbeeld de sporen, de bovenleidingen of de kunstwerken zich bevinden.

De specifieke investeringen in Limburg betreffen het station Genk, met 5,2 miljoen euro, de heropening van de stopplaats Hamont, met 2,1 miljoen euro, het station Hasselt, met 26,2 miljoen euro, de voetgangerstunnel en het afschaffen van de overweg door ondertunneling in Neerpelt, met 8 miljoen euro, en het afschaffen van overwegen voor een bedrag van 33,2 miljoen euro. Het betreft zeven overwegen in Diepenbeek, zeven in Bilzen, een in Overpelt, twee in Hasselt, een in Alken en een in Hoeselt.

Bijkomend heeft de Vlaamse regering geopteerd om de volgende projecten in Limburg op te nemen in het investeringsplan 2013-2025 bij invulling van de haar toegekende enveloppe: de L15 Hasselt-Mol, het tweede spoor Zonhoven-Baal, het upgraden van de IJzeren Rijn, de elektrificatie Mol-Hamont, het dubbelspoor aan de stopplaats Hamont en de L18 Hasselt-Neerpelt.

Het antwoord dat de NMBS mij meedeelt op uw vraag of de terreinen van Ford Genk in aanmerking komen voor de nieuwe werkplaatsen van de NMBS is negatief.

De NMBS heeft mij een reactie bezorgd op vijf punten die werden aangehaald in het persartikel van *Het Belang van Limburg* van 31 oktober. Wat de rijtijd naar Brussel en naar de kust betreft, krijgt Hasselt een verbinding met Brussel via de bocht van Leuven, waardoor de rijtijd Hasselt-Brussel-Noord drieënvijftig minuten wordt in plaats van een uur en vijf minuten vandaag, wat dus een tijdwinst is van twaalf minuten.

Tijdens de piekuren zullen de recentste M6-dubbeldekrijtuigen worden ingezet en in de daluren Breaks, die worden gemoderniseerd.

Hasselt behoudt zijn verbinding met Knokke en Blankenberge, weliswaar via Landen, zoals nu al het geval is tijdens het weekend. De rijtijd wordt twee uur en zevenenvijftig minuten tijdens de week, ten opzichte van twee uur en vierenvierentwintig minuten tijdens het weekend.

Het materieel dat hiervoor wordt ingezet, zijn comfortabele M6-dubbeldekrijtuigen of AM96.

Bovendien is er in de toeristische periode een tweede mogelijkheid om van Hasselt naar de kust te reizen via een overstap in Brussel, waarvoor de reiziger zeven minuten heeft. De rijtijd bedraagt twee uur en eenenveertig minuten.

Het overgrote deel van de reizigers uit Limburg heeft Brussel als eindbestemming. Slechts 3 % reist verder door naar Gent of de kust.

Hasselt krijgt ook een rechtstreekse verbinding met de luchthaven en met Mechelen.

Wel verliest Hasselt de rechtstreekse verbinding met Antwerpen. Er is een overstap nodig in Aarschot, waardoor de reistijd één uur en dertien minuten wordt in plaats van één uur en zeven minuten vandaag. Tijdens de ochtend- en avondspits komen er echter twee rechtstreekse P-treinen met een reistijd tussen Hasselt en Antwerpen van één uur en één minuut, wat zes minuten sneller is dan vandaag. Het overgrote deel van de klanten op de verbinding Antwerpen-Hasselt die van deze trein gebruik zullen maken zijn abonnees.

Aangaande de verbinding met Hamont en Weert laat de NMBS mij weten dat de treinen tussen Antwerpen en Neerpelt naar Hamont worden doorgetrokken. Wat de bruikbare infrastructuur tot Weert betreft, zal met de NS worden bekeken op welke manier de lijn Hamont-Weert kan worden geëxploiteerd. Eventuele verbeteringswerken en exploitatieverliezen over de grens zullen door Nederland dienen te worden gedragen.

Bij de verbinding naar Maastricht gaat het om een technische doorkoppeling van twee lijnen, namelijk Hasselt-Luik en Luik-Maastricht. Door de koppeling kunnen de kosten naar beneden worden gebracht en kunnen de reizigers op de lijn Maastricht-Luik tot in het centrum van Luik sporen. Zulks verhoogt de aantrekkelijkheid van Luik als bestemming.

Het is duidelijk dat deze verbinding niet mikt op een potentieel tussen Hasselt en Maastricht. Een dergelijke verbinding zal in de toekomst, met name tegen 2018, via de sneltramverbinding van De Lijn kunnen.

Er zullen Breakmotorstellen worden ingezet in plaats van de verouderde, tweeledige stellen. Later zullen gemoderniseerde Breakmotorstellen worden ingezet, eenmaal ze in Nederland zijn gehomologeerd.

Ten slotte, voor de werkplaats van Hasselt laat de NMBS mij weten dat alle geruchten over een vermindering van de belasting van de werkplaats van Hasselt ongegrond zijn. Integendeel, reeds in de loop van 2014 stijgt de belasting er door een toename van het aantal motorstellen Break met veertien eenheden.

Met het nieuwe vervoerplan van december 2014 stijgt ook het aantal M6-rijtuigen van 82 naar 114 rijtuigen. De elektrificatie in de loop van 2015 van de lijn naar Mol kan evenwel een vermindering van een zestal motorwagons teweegbrengen.

06.05 Meryame Kitir (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Op bepaalde van mijn vragen antwoordt u bevredigend. Zo wilt u bijvoorbeeld bekijken of op de lijn naar Hamont een verbinding met Weert mogelijk is. Dat stemt mij positief. Op vele andere punten evenwel wordt Limburg nog steeds achteruitgesteld. U kon bijvoorbeeld niet weerleggen dat de reistijden langer zijn.

Nogmaals, de provincie Limburg heeft het heel hard nodig om via snelle verbindingen goede aansluitingen te

krijgen met alle andere gebieden. Ik dring er dus op aan dat u de maatregelen die wij naar voren hebben gebracht, zou herbekijken.

De **voorzitter**: De heer Vandeput is blijkbaar al vertrokken.

06.06 Bert Schoofs (VB): Mijnheer de minister, u had het over kunstwerken. Die hebben wij echter minder nodig in Limburg. U moet weten dat onze provincie centraal gelegen is in een perimeter van vijfhonderd kilometer van de punten met de grootste koopkracht in de wereld. Het probleem is dat onze provincie over veel te weinig ontsluiting beschikt. Onder andere de spoorverbindingen laten te wensen over.

In het westen ligt de haven van Antwerpen. In het oosten ligt het Duitse hinterland. In het noorden liggen Nederland en de Scandinavische landen. In het zuiden liggen Frankrijk en de Middellandse Zee. Wij beschouwen Limburg niet als het middelpunt van de wereld, misschien doen wij dat te weinig in Limburg, maar vele Limburgers zitten ermee in hun maag dat er enkel een tramlijn zou komen als ontsluiting met het buitenland.

Ik zal dan ook tot besluit van mijn interpellatie een motie indienen waarin ik de federale regering verzoek het evenwicht te herstellen en voor de spoorverbindingen met Limburg in het spoorplan 2013-2025 in de nodige budgetten te voorzien.

Moties Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bert Schoofs en Tanguy Veys en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Bert Schoofs
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,
verzoekt de federale regering
het evenwicht ten aanzien van de spoorverbindingen met Limburg in het spoorplan 2013-2025 te herstellen
en hiervoor de nodige budgetten te voorzien."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bert Schoofs et Tanguy Veys et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Bert Schoofs
et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,
demande au gouvernement fédéral
de corriger dans le plan pluriannuel 2013-2025 le déséquilibre dont souffrent les liaisons ferroviaires avec le Limbourg et de prévoir à cet effet les budgets nécessaires."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Sabien Lahaye-Battheu en Linda Musin.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Sabien Lahaye-Battheu et Linda Musin.

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

07 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision récente de la Cour de justice de l'Union européenne quant au dédommagement des navetteurs en cas de force majeure" (n° 19906)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la compensation accordée aux usagers du rail en cas de force majeure" (n° 19908)
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au

développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensation de la SNCB" (n° 19961)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensations pour les retards de trains dus à des cas de force majeure" (n° 20348)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie met betrekking tot de vergoeding van de pendelaars in geval van overmacht" (nr. 19906)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de compensatie voor treinreizigers bij overmacht" (nr. 19908)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de compensatieregeling bij de NMBS" (nr. 19961)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "compensaties bij treinvertragingen door overmacht" (nr. 20348)

07.01 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, en mars dernier, l'avocat général de la Cour européenne de Justice remettait ses conclusions dans un cas concernant les chemins de fer autrichiens, qui refusaient de dédommager leurs utilisateurs en cas de force majeure. La compagnie autrichienne est allée en justice et le juge a transmis l'affaire à la Cour de justice de l'Union européenne. Celle-ci vient de statuer que l'indemnisation des passagers est également due en cas de force majeure.

Cette décision ne concerne pas uniquement les chemins de fer autrichiens mais bien la majorité des compagnies, comme la SNCB, qui refusaient jusqu'ici d'intervenir en cas de force majeure.

Monsieur le ministre, quel sera l'impact de cette décision de la Cour de justice de l'Union européenne au niveau de la SNCB? Cette dernière va-t-elle rapidement adapter son système de remboursement? Concrètement, que définira-t-on sous ce vocable de "force majeure"?

07.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, artikel 17 van de verordening over de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer bepaalt dat de reiziger die een vertraging oploopt tussen de plaats van vertrek en aankomst een vaste vergoeding kan eisen van de spoorwegonderneming, zonder zijn rechten op vervoer te verliezen.

In de compensatiesystemen met betrekking tot artikel 33 van het beheerscontract van de NMBS wordt voorzien in een ontheffing van verantwoordelijkheid en dus de niet-betaling van compensaties wanneer een staking ten minste acht dagen op voorhand werd aangekondigd door een aanzegging. Die regel is vandaag nog geldig.

Voor het zomerreces stelde u in de commissie dat het Europees Hof van Justitie nog geen uitspraak had gedaan over vergoedingen bij overmacht. Op 26 september heeft het Hof zich echter wel uitgesproken en stelt het in zijn arrest dat spoormaatschappijen hun reizigers een vergoeding moeten betalen als hun trein een grote vertraging heeft opgelopen en dat zij niet mogen worden vrijgesteld van het betalen van die vergoeding als de vertraging het gevolg is van overmacht, dus ook niet bij stakingen die lange tijd op voorhand zijn aangekondigd.

Ik heb daarbij de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoe zal de NMBS omgaan met de uitspraak? Hoe zal zij haar compensatiepolitiek aanpassen? Welke gevolgen zal dat hebben en wanneer kan het ingaan? De financiële implicaties kunnen immers aanzienlijk zijn.

07.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij die vragen. De problematiek is al geschetst en ik wil daar nog het volgende aan toevoegen. Uit de gegevens waarover ik beschik, blijkt dat het aantal compensatie-eisen ten aanzien van de NMBS de voorbije vijf jaar enorm is gestegen. Daar waar er in 2007 nog maar 2 381 eisen waren na binnenlandse vertragingen, zouden dat er vorig jaar maar liefst 80 500 geweest zijn. Het budget daarvoor liep vorig jaar op tot 1,31 miljoen euro.

Het arrest creëert een nieuw feit in die problematiek. Mijnheer de minister, daarom wil ik u vandaag ook vragen naar uw reactie op de beslissing van het Europees Hof.

Kunt u specificeren welk percentage van de vertragingen in 2012 te wijten was aan overmacht? Die overmacht wordt vandaag namelijk niet vergoed.

Wanneer er toch vergoed zou worden wegens vertragingen door overmacht, is dan al geraamd welk bedrag er door de NMBS bijkomend betaald zou moeten worden?

Zal de huidige compensatieregeling bijgestuurd worden in het nieuw beheerscontract? Zo ja, op welke manier?

De **voorzitter**: Vraag nr. 20348 van de heer Vandeput komt te vervallen.

07.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Chers collègues, la SNCB va adapter ses conditions de transport ainsi que sa politique de compensation, afin de respecter la décision de la Cour et le règlement 1371/2007.

Les projets de texte de conditions générales de transport pour le transport national de voyageurs relatifs aux compensations en cas de force majeure sont actuellement vérifiés du point de vue juridique. Les textes modifiés seront disponibles sur le site web de la SNCB dans le courant de cette semaine ou de la semaine prochaine, mais en tout cas avant la fin du mois de novembre 2013.

Wat het internationale passagiersverkeer betreft, werd op de dag van het door u genoemde arrest, reeds de instructie gegeven om de vervoersvoorwaarden in lijn te brengen met het bedoelde arrest van het Hof van Justitie. Deze tekst, die samen met de andere vervoerders waarmee zij samenwerkt is ontwikkeld, is inmiddels in het Nederlands vertaald en op de webstek van NMBS Europe geplaatst. Reizigers die zich gedupeerd voelen omdat zij in het verleden een aanvraag tot compensatie deden bij de NMBS die werd afgewezen op basis van overmacht, kunnen zich inderdaad melden en zich hierop beroepen om aanspraak te maken op de wettelijke minima, genoemd in de verordening nr. 1371/2007.

Het merendeel van de dossiers die dateren van vóór het arrest, is al behandeld door de NMBS. De NMBS zal deze dossiers opnieuw onderzoeken op uitdrukkelijk verzoek van de reiziger en onder voorbehoud van de toepassing van de geldende verjaringsregels.

07.05 Linda Musin (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

07.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De regeling zal dus in lijn worden gebracht met de uitspraak van het Europees Hof. Het is daarbij de vraag of de eigen compensatieregeling ook aangepast zal worden in de richting van de minima die in de Europese verordening naar voren geschoven worden, namelijk 25 % vanaf een uur vertraging en 50 % terugbetaling vanaf twee uur vertraging.

De huidige compensatieregeling van de NMBS is natuurlijk voordeliger voor de reiziger die door vertragingen getroffen wordt. Ze is gunstiger dan de compensatie volgens de Europese verordening, want ze voorziet in een volledige terugbetaling vanaf een uur vertraging. Dat is scherper dan hetgeen in de Europese verordening voorgesteld wordt. Door de uitspraak van het Europees Hof wordt de NMBS gedwongen haar compensatiepolitiek uit te breiden. Zal zij dat compenseren door bijvoorbeeld minder terug te betalen bij een uur vertraging?

07.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, uw antwoord ontgoocht mij een beetje. Er werden concrete vragen gesteld. U antwoordt gewoon dat er aanpassingen gebeuren en dat men maar op de website moet gaan kijken. De commissieleden mogen op hun concrete vragen concrete antwoorden verwachten. Ikzelf had ook nog een vraag over het financieel aspect gesteld. Als de regeling bijgestuurd wordt, wat zal dan de financiële impact daarvan zijn? Is het eventueel mogelijk om, ook aan collega Van den Bergh, nog bijkomende schriftelijke informatie over dat punt te geven?

07.08 Minister Jean-Pascal Labille: Het is moeilijk om dat te weten te komen, maar ik zal het vragen.

07.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Geldt dat ook voor de vraag van de heer Van den Bergh of er iets verandert aan de tarieven?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematische dienstverlening van bpost in Gooik" (nr. 19935)

08 Question de Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes touchant les services de bpost à Gooik" (n° 19935)

08.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, eind september-begin oktober werden er nogal wat klachtenesignaleerd over de mank lopende dienstverlening van bpost in onder meer Gooik en Lennik. De problemen zouden verband houden met de afschaffing van de postverdeling in de kantoren van Gooik en Lennik, die zou passen in de verhuis van de diensten naar Halle. Er werd bovendien een klacht ingediend bij bpost, omdat de bedeling van een gereserveerde en betaalde mailing van flyers niet of slechts gedeeltelijk plaatsvond. Bpost belooft te onderzoeken waar het probleem zich situeert.

Omdat het niet zou gaan om een geïsoleerd geval, heb ik hierover enkele vragen. Bent u op de hoogte van de problematische dienstverlening in de regio? Heeft de afschaffing van het postkantoor in Gooik en de verhuis van de diensten naar Halle een impact op de dienstverlening in de regio?

Welke maatregelen zullen er worden genomen om de problematische dienstverlening in de regio te verhelpen? Hoeveel staat het onderzoek van bpost naar de aangehaalde problemen?

Hebben de benadeelde personen recht op een vergoeding ten gevolge van het niet of slechts gedeeltelijk naleven van de contractuele afspraken door bpost? Welke procedure moeten zij hiervoor volgen en op welk bedrag hebben zij recht?

08.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Bpost meldt mij dat in het kader van de uitvoering van het strategisch plan Visie 2020 de uitreikingsdiensten van Lennik en Gooik werden overgebracht naar het postkantoor in Halle. De dagelijkse ophaling en uitreiking van briefwisseling en pakjes en de vervroegde uitreiking van kranten worden voor die gemeenten voortaan georganiseerd vanuit Halle. Hierbij moet worden onderstreept dat de reorganisatie enkel slaat op de diensten van de brievenpost. De loketdiensten blijven in Lennik en Gooik.

De reorganisatie houdt ook in dat de briefwisseling van Lennik en Gooik volledig automatisch gesorteerd wordt in het sorteercentrum in Brussel. De sortering gebeurt niet alleen op postnummer, maar ook op uitreikingsronde en in volgorde van die uitreikingsronde. Door een fout in het sorteerprogramma werd foutief gesorteerde briefwisseling aangeleverd in Halle.

Die fout moest manueel worden gecorrigeerd, wat uiteraard voor een vertraging in de uitreiking heeft gezorgd. De fout in het sorteerprogramma werd ondertussen gecorrigeerd. De vertraging werd weggewerkt en momenteel verloopt de uitreiking in die gemeenten normaal. Eventuele schadeloosstellingen worden geregeld in de algemene voorwaarden inzake de dienstverlening door bpost.

Distripost, de distributie van niet-geadresseerde zendingen, is een zuiver commercieel aanbod van bpost, dat niet behoort tot de universele dienstverlening. Voor Distripost gelden er aparte algemene voorwaarden. Beide documenten zijn beschikbaar op de website van bpost.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

08.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, het is goed dat men weet dat de fout ligt bij het sorteerprogramma, maar er werden toch al herhaaldelijk klachten ingediend. Het gaat niet om een eenmalig geval. Vanuit het principe dat de klant koning is, rekenen klanten erop dat hun mailings en flyers ook effectief worden bedeeid. Zij betalen er trouwens ook voor. Als dat niet gebeurt, meen ik dat een vergoeding op haar plaats is. Op dat vlak heb ik niet echt een antwoord gekregen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19949 van de heer Van Biesen wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 20019 van mevrouw Jadin wordt uitgesteld.

09 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving bij de dienstverlening door bpost" (nr. 20042)

09 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans le cadre des services de bpost" (n° 20042)

09.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de problematiek inzake de niet-naleving van de taalwetgeving door bpost heb ik reeds meerdere malen aangekaart, onder meer aangaande de Brusselse PostPunten.

Echter, ook in Vlaamse gemeenten, waar de dienstverlening verondersteld wordt exclusief in het Nederlands te worden gevoerd, duiken met grote regelmaat problemen op. Zo werd ik herhaaldelijk op de hoogte gebracht van het gebruik van het Frans bij de dienstverlening in postkantoren, onder meer in Aalst.

Mijnheer de minister, aangezien bpost zich als overheidsbedrijf dient te houden aan de toepassing van de taalwetgeving, heb ik daarover enkele vragen.

Kunt u bevestigen dat in Vlaamse gemeenten bij de dienstverlening in postkantoren de taalwetgeving niet altijd even strikt wordt toegepast?

Wat is het formeel beleid van bpost inzake de taalwetgeving in kantoren in exclusief Nederlandstalig gebied? Bestaat daarover een formele interne richtlijn en wat is de inhoud van die richtlijn? Kan die richtlijn mij worden bezorgd?

Welke inspanningen levert bpost om de strikte naleving van de taalwetgeving in exclusief Nederlandstalige gebieden te garanderen?

Zal bpost bijkomende maatregelen nemen om de gesignaleerde problemen op te lossen?

09.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw Van Eetvelde, bpost is onderworpen aan de wetgeving op het gebruik van de talen in bestuurszaken.

Het bedrijf meldt mij dat het alle nodige inspanningen doet om deze wetgeving te respecteren, die door iedereen geacht is gekend te zijn.

Concreet betekent dit dat een plaatselijke dienst, zoals het postkantoor in Aalst, in de betrekkingen met de klanten inderdaad de taal moet gebruiken van het gebied waar deze dienst is gevestigd.

Bpost vraagt echter ook aandacht voor het feit dat het bedrijf sinds 1 januari 2011 opereert in een volledig opengestelde markt en dat producten en diensten worden aangeboden in concurrentie met andere operatoren.

Om succesvol te zijn, is klantvriendelijkheid een absolute noodzaak. In dat kader is het niet uitgesloten dat een loketbediende per uitzondering een andere taal heeft gebruikt dan in casu het Nederlands.

Bpost probeert een gezond evenwicht te vinden tussen het respect voor de taalwetgeving en de verwachtingen inzake klantvriendelijkheid die aan het bedrijf worden gesteld.

Hierbij wordt er wel over gewaakt dat de mogelijkheid om te antwoorden in een andere taal niet leidt tot de verplichting voor de betrokken personeelsleden om kennis te hebben en/of gebruik te maken van een andere taal.

09.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is niet de eerste keer dat ik dit punt aanhaal. Ik vind dat de naleving van de taalwetgeving door bpost als overheidsbedrijf cruciaal is. Het kan niet dat in de dienstverlening in een eentalig Nederlandstalig gebied,

zoals Aalst, het Frans wordt gebruikt.

De naleving van de taalwetgeving moet worden gegarandeerd. Dat werd al herhaaldelijk bevestigd en vastgesteld door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Bpost moet zich daaraan houden en er rekening mee houden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanwerving van Nederlandse postbodes" (nr. 20048)

10 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recrutement de facteurs néerlandais" (n° 20048)

10.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, in juli van dit jaar startte bpost een zoektocht naar Nederlandse postbodes om in de eerste plaats het tekort aan personeel in het Waasland weg te werken. Ook in de regio Antwerpen en de Limburgse grensstreken zou deze piste onderzocht worden. Bij grote herstructureringen zijn namelijk bijna 11 000 Nederlandse postbodes ontslagen, waardoor een deel van hen na een opleiding eventueel aan de slag zou kunnen gaan in Vlaanderen.

Recent werd bericht over de voortgang van deze campagne. Slechts vier Nederlandse postbodes zouden tot nu toe de overstap naar Vlaanderen hebben gemaakt, wat duidelijk maakt dat het nijpende personeelstekort in de probleemregio's niet opgelost wordt.

Kunt u de recentste gegevens verstrekken over het aantal Nederlandse sollicitaties in België, het aantal van hen dat een opleiding mocht volgen en het aantal dat effectief aan de slag is gegaan?

Zal de campagne worden voortgezet en verwacht bpost een significante toename van het aantal Nederlandse postbodes dat de overstap maakt? Zal de campagne worden bijgesteld wegens het beperkte succes?

In welke mate lost deze campagne het nijpende personeelstekort in de verschillende regio's op, inzonderheid het Waasland en Antwerpen? Welke bijkomende maatregelen zullen worden genomen om deze problemen te verhelpen?

10.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Vijf postbodes van Post Nederland volgden een opleiding bij bpost en zijn nu aangeworven, waarvan vier met een vast contract. Het gaat inderdaad niet om een rekruteringscampagne maar om een kleinschalig project om Post Nederland te helpen bij outplacement. De basisafspraken met Post Nederland zijn gemaakt, en het project blijft gewoon doorlopen. Bpost meldt dat het op dit ogenblik geen nijpend personeelstekort kent in het Waasland, noch in de provincie Antwerpen.

10.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik vraag mij af of het nijpend personeelstekort in Antwerpen en het Waasland daarmee zal worden opgelost. Als ik u zo hoor, zou er geen nijpend tekort meer zijn. Ik vind toch dat de resultaten tegenvallen. Ik meen dat bijkomende maatregelen noodzakelijk zullen zijn. Ik zal de toestand in Antwerpen en het Waasland zeker verder opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Willem-Frederik Schiltz 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 IJzeren Rijn" (nr. 20053)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de conclusies van de ministerraad over het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 20088)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de IJzeren Rijn" (nr. 20111)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reactivering van de IJzeren Rijn" (nr. 20149)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de IJzeren Rijn" (nr. 20234)
- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de IJzeren Rijn" (nr. 20304)
- 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. 20432)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de intra-Belgische kostenverdeling voor de realisatie van de IJzeren Rijn" (nr. 20595)

11 Questions jointes de

- M. Willem-Frederik Schiltz 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 "le Rhin de fer" (n° 20053)
- M. Peter Luykx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conclusions du Conseil des ministres au sujet du dossier du Rhin de fer" (n° 20088)
- M. Peter Vanvelthoven au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Rhin de fer" (n° 20111)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réactivation du Rhin de fer" (n° 20149)
- M. Willem-Frederik Schiltz au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Rhin de fer" (n° 20234)
- M. Willem-Frederik Schiltz au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Rhin de fer" (n° 20304)
- 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° 20432)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la répartition des coûts internes à la Belgique pour la réalisation du Rhin de fer" (n° 20595)

De **voorzitter**: Aangezien de heer Schiltz niet aanwezig is, vervallen zijn vragen nrs 20053, 20234 en 20304.

11.01 **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de minister, u liet ons net voor het zomerreces vertrekken met een goed gevoel, want u zou twee dagen later, op 19 juli, het *memorandum of understanding* (MOU) met betrekking tot de IJzeren Rijn voorleggen aan de Ministerraad. Wij waren natuurlijk zeer benieuwd wat daarvan de uitkomst zou zijn.

Bij gebrek aan informatie in de pers heb ik op 8 augustus een vraag ingediend. Wij kijken vandaag met nog meer spanning uit naar de beslissing die daar genomen werd. Welke conclusies werden getrokken uit de bespreking op de Ministerraad? Zijn er nog aanpassingen nodig alvorens u met Nederland en Duitsland de onderhandelingen kan opstarten? Zo ja, welke aanpassingen zijn noodzakelijk? Welke termijn is er volgens u nodig?

U hebt toen ook aangekondigd dat u op 18 juli – het waren drie drukke dagen – met minister Crevits aan tafel zou zitten. Welke conclusies trekt u uit dat onderhoud? Hebt u de engagementen ter verbetering van de spoorontsluiting in Limburg uitgesproken, met name de lijnen Hasselt-Neerpelt, Hasselt-Mol en Mol-Hamont? Ik heb, terloops gezegd, daarnet al een deel van uw antwoord vernomen, in uw reactie op een vraag van collega Steven Vandeput. Op welke manier wilt u de Gewesten betrekken bij de realisatie van de prioriteiten uit het investeringsplan met betrekking tot de IJzeren Rijn?

Bestaat er nu al duidelijkheid over de financiële inbreng van de Gewesten en de NMBS bij de heropening? Is de financiële inspanning die nu gepland is, volgens u genoeg? Hoe beoordeelt u de haalbaarheid van de reactivering van het tracé?

Tot slot, welke afspraken hebt u met de regering en met staatssecretaris Wathélet gemaakt over het verdere verloop van het dossier?

11.02 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil een paar belangrijke

momenten in herinnering brengen. Zij dateren weliswaar van de periode voordat u in functie was.

Tijdens het ministerieel overleg tussen België en Nederland van bijna tweeëneenhalf jaar geleden werd een akkoord gesloten over het historisch tracé van de IJzeren Rijn als het definitieve tracé. Wij hadden toen het gevoel dat de trein echt wel vertrokken was.

Er moest tussen de administraties wel een *memorandum of understanding* over de kostenverdeling tussen België en Nederland worden opgesteld. Ik heb van staatssecretaris Wathelet begin januari 2013 vernomen dat het memorandum klaar was. Het lag bij hem op zijn kabinet, maar was nog altijd niet op de Ministerraad geweest.

Wij hebben vervolgens de staatssecretaris in het Parlement overgeslagen. Wij zijn dus rechtstreeks naar u gestapt om de vragen te stellen. Zoals de heer Luykx heeft gesteld, hebt u tegenover ons in juli 2013 aangekondigd dat op de laatste Ministerraad vóór het reces het dossier zou worden geagendeerd. Het ontwerp van *memorandum of understanding* zou aan de Ministerraad worden voorgelegd en na akkoord naar de Nederlandse minister worden doorgezonden.

U weet dat ondertussen begin oktober 2013 nog een ongeval heeft plaatsgevonden op de verbinding van de Antwerpse haven naar Montzen, waardoor het Havenbedrijf in ernstige moeilijkheden is gekomen. Ook het Havenbedrijf heeft nogmaals, voor de zoveelste keer, er vanuit economisch belang op aangedrongen dat de afspraken omtrent het historisch tracé van de IJzeren Rijn nu echt wel op de agenda zouden komen.

Mijn eerste vraag is de volgende.

Is het ontwerp van *memorandum of understanding* nu op de Ministerraad besproken en geagendeerd? Is het ontwerp goedgekeurd?

Ik krijg ter zake immers verschillende signalen over de vraag of het al dan niet is goedgekeurd.

Indien het is goedgekeurd, is dat prima. Is het niet goedgekeurd of besproken, dan zou ik graag vernemen waarom zulks niet is gebeurd.

Indien het ontwerp op de Ministerraad is goedgekeurd, is het dan ondertussen aan Nederland bezorgd? Ook dat had ik graag geweten.

Kan u ons, indien het al aan Nederland is bezorgd, mededelen wat de inhoud van het memorandum is? Tot nu toe is de inhoud immers niet aan het Parlement medegedeeld, omdat het memorandum eerst aan de Nederlandse regering moest worden bezorgd.

Ik had ook graag de verdere timing van u vernomen. Wanneer is er overleg met uw Nederlandse collega-minister? Wat is de nadere procedure om het dossier aan te pakken?

U hebt, daags nadat u ons in de Kamer te woord hebt gestaan, een overleg aangekondigd, dat heeft plaatsgevonden met de Vlaamse minister van Mobiliteit, minister Crevits. Ook ter zake had ik graag van u vernomen wat de resultaten van dat overleg zijn geweest. Wat zijn de prioriteiten die door de Vlaamse regering bij u op tafel zijn gelegd?

De **voorzitter**: De heer Veys heeft drie vragen ingediend die daarbij aansluiten.

Mijnheer Veys, gelet op de uitgebreide inleiding die al is gegeven, denk ik dat u uw vragen in het bestek van één vraag kunt bundelen.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik vrees dat ik daaraan niet zal kunnen tegemoetkomen, maar ik zal toch mijn best doen.

Mijnheer de minister, over de grenzen van meerderheid en oppositie wordt samen met mij vastgesteld dat het dossier van de IJzeren Rijn toch wel stiefmoederlijk behandeld wordt. Ik heb het dan niet alleen over de politieke verantwoordelijkheden, want ook qua timing is het hemeltergend dat wij vanuit de commissie de regering als het ware telkens schoppen onder de kont moeten geven om haar aan te zetten tot enige actie in dat dossier. In het kader van de economische herontwikkeling, de relance en dies meer, zou de regering dat

dossier met beide handen moeten aangrijpen om het zo snel mogelijk te realiseren.

Daaromtrent moeten natuurlijk akkoorden gesloten worden en er moeten ook financiële middelen voor worden ingezet. De meerwaarde van de heractivering van de IJzeren Rijn zal volgens mij echter op zeer korte termijn voor de Belgische regering haar nut bewijzen en de nodige inkomsten genereren, niet alleen voor het bedrijfsleven, want ik denk dat ook de Staat daarvan een graantje kan meepikken.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Ik sluit mij aan bij de vragen die door de collega's werden gesteld over het zogenaamde *memorandum of understanding*. Ik vind het belangrijk dat er kort op de bal wordt gespeeld, want er is al erg veel tijd verloren gegaan. De beslissingen moeten elkaar nu snel opvolgen en daar moeten ook middelen tegenover staan. Onduidelijkheid of dat dossier nog verder laten liggen, kan niet getolereerd worden. Daarover wil ik de nodige duidelijkheid krijgen.

Daarnaast wens ik erop te wijzen dat het nog altijd afwachten is wat de mogelijke inbreng zal zijn van de toekomstige Duitse bondsregering. Duitsland ijverde in het verleden immers voor een alternatief traject dat afwijkt van het historisch tracé. Nu is gebleken dat de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen alvast gewonnen is voor een heropening van de IJzeren Rijn, wat positief nieuws is. Mijnheer de minister, ik hoop dat dit ook voor u en voor de federale regering een extra stimulans zal zijn om in dat dossier snel en pertinent op te treden. Kunt u mij dat bevestigen?

Een laatste vraag stel ik in het licht van het ongeval dat zich ongeveer een maand geleden in Voeren heeft voorgedaan, waarna heel belangrijke hinder is ontstaan op de zogenaamde Montzenroute, de spoorlijn tussen Antwerpen en Duitsland. Door die problemen weerklonk meteen de roep naar de heropening van de IJzeren Rijn, want dat tracé heeft enkele belangrijke voordelen ten opzichte van de Montzenroute. Het tracé via de IJzeren Rijn is zowat vijftig kilometer korter en er kunnen ook zwaarder beladen treinen op de sporen. Ik wil u eraan herinneren, net zoals collega Vanvelthoven heeft gedaan, dat al in 2011 een akkoord was bereikt over de heropening.

Einde 2012 was het zogenaamde *memorandum of understanding* klaar en als er eenmaal een akkoord is over de kostenverdeling, kunnen we zeer snel gaan.

Er werd ook al verwezen naar het overleg tussen België en Nederland, evenals bij de NMBS, over het meerjareninvesteringsplan. Dat is essentieel. Het verwondert mij dat er ondanks de positieve woorden die u in het verleden meegaf, terechte kritiek komt vanuit Vlaanderen. Die komt onder meer vanuit de Vlaamse regering: ik verwijs naar mevrouw Crevits, die erop wijst dat men in feite misbruik maakt van het dossier om opnieuw politieke spelletjes te spelen, wat tot gevolg zal hebben dat er een nieuwe, ernstige vertraging zal optreden. Minister Crevits stelde ter zake dat de federale regering bepaalde kosten wil doorschuiven naar Vlaanderen, terwijl Vlaanderen van oordeel is dat die in feite ten laste van de NMBS moeten komen.

Ik verwijs ook naar de voorzitter van het Vlaams Parlement, Jan Peumans, die einde oktober duidelijk stelde dat er geen sprake van kon zijn dat Vlaanderen nu ineens de werken voor de IJzeren Rijn moet co- of prefinancieren. Het feit dat het allemaal zolang heeft geduurd, is onder meer de schuld van de Belgische regering. Als klap op de vuurpijl zouden we het dan ook nog mogen financieren, ondanks al het getalm van de federale regering. De bal ligt volledig in uw kamp, zowel inzake de uitvoering van het *memorandum of understanding* als inzake de nodige financiële inspanningen. Er wordt onder meer verwezen naar een advies van de Inspectie van Financiën en naar een overleg dat zou hebben plaatsgevonden met de Vlaamse regering op 5 november. Mijnheer de minister, het wordt tijd dat er witte rook komt. Er moet duidelijkheid komen, de mist moet verdwijnen.

Bestaat er reeds duidelijkheid over de zogenaamde intra-Belgische kostenverdeling voor de realisatie van de IJzeren Rijn? Zo ja, op welke wijze worden de kosten verdeeld en met welke motivatie? Als die duidelijkheid er nog niet is, hoe komt dat dan? Wanneer zal die er wel zijn?

[11.04] Minister **Jean-Pascal Labille**: Ik maak van de gelegenheid gebruik om eraan te herinneren dat mijn voorganger al aandacht had voor een multimodale aanpak op lange termijn van de mobiliteit, gebaseerd op overleg tussen de verschillende vervoermaatschappijen en de verschillende machtsniveaus. Ik ben ervan overtuigd dat die aanpak zich verder zal ontwikkelen. In dat kader hebben de vergaderingen met mevrouw

Crevits op 18 juli en 7 oktober ons in de overtuiging gesterkt dat het spoor in België een belangrijke rol moet blijven spelen, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer, en dat de betrokkenheid van de verschillende machtsniveaus noodzakelijk is.

Ik heb goed nota genomen van de prioritaire projecten van het Vlaams Gewest. Drie projecten hebben betrekking op Limburg: het dubbelspoor voor de lijn Hasselt-Mol, het upgraden van de IJzeren Rijn op het Belgisch grondgebied en een nieuwe lijn tussen Hasselt en Neerpelt. Die projecten zullen via de gewestelijke enveloppe voor prioritaire projecten gefinancierd kunnen worden. Ik heb ook mijn voorstel bevestigd dat de Gewesten betrokken zouden worden bij de bepaling en de herziening van de huidige en toekomstige NIP's.

Tot vandaag zullen de beschikbare budgetten het mogelijk maken de werken van de IJzeren Rijn op het Belgische grondgebied uit te voeren. Wij zullen in de komende maanden ook de cofinancieringen bespreken die de Gewesten verzocht worden voor te stellen, in het bijzonder een steun per investeringsproject.

Zoals reeds aangehaald, zal een ontwerp van *memorandum of understanding* de volgende weken aan de Ministerraad voorgesteld worden. Het stelt met name een verdeling van de kosten voor tussen de drie betrokken landen. Zodra de Ministerraad zich over het dossier heeft uitgesproken, zal ik erop toezien dat de nodige besprekingen met de bevoegde autoriteiten van de verschillende landen kunnen plaatsvinden. De staatssecretaris voor Mobiliteit en ikzelf zullen binnenkort een ontwerp van MOU aan de Ministerraad voorstellen. Wij zullen ons ook baseren op de expertise van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de verdere ontwikkeling van het dossier.

De IJzeren Rijn maakt deel uit van het prioritair project 24 Lyon-Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam-Antwerpen van het RTE-T-programma. De IJzeren Rijn zal ten gevolge van het financieel kader van het RTE-T-programma, dat over de periode 2014-2020 loopt, kunnen genieten van Europese subsidies.

De IJzeren Rijn is inderdaad opgenomen in de lijst van projecten die vooraf geïdentificeerd zijn door de Commissie als projecten die binnen deze periode financiële steun zouden kunnen ontvangen uit het RTE-T-programma. Een schatting van de subsidies die de IJzeren Rijn de volgende jaren zou kunnen ontvangen is vandaag niet bekend, aangezien de subsidies van het RTE-T-programma toegekend worden via projectoproepen.

11.05 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de minister, ik val bijna van mijn stoel!

U kondigde in juli aan dat u het MOU zou agenderen op de Ministerraad. U kondigde in een later stadium bij minister Crevits aan dat u het niet op 19 juli maar in oktober zou agenderen op de Ministerraad. Vandaag komt u hier doodleuk vertellen dat u dit binnen enkele maanden...

11.06 Minister Jean-Pascal Labille: Binnen enkele weken.

11.07 Peter Luykx (N-VA): Excuseer, binnen enkele weken. Ik neem echter de vrijheid om uw aankondiging van dagen al om te zetten in weken en die van weken al om te zetten in maanden. Ik stel al zeven jaar vragen over dit dossier en uit ervaring weet ik dat wij hier al kunnen spreken over jaren uitstel in plaats van over maanden of weken. Ik vind het ongehoord. Ik heb meer dan ooit het gevoel dat dit dossier wordt geboycot, wordt tegengehouden.

U spreekt nu over afspraken over de kosten met de Gewesten. Dat mag eventueel wel besproken worden, hoewel wij absoluut niet inzien waarom de kosten voor de activering van de IJzeren Rijn voor de Gewesten zouden zijn, die zijn voor rekening van de federale overheid.

Daar ligt het kalf echter niet gebonden. Wij kunnen nog heel lang naar elkaars navel kijken en elkaar nog lang uitstel geven via nieuwe termijnen. Het kalf ligt gebonden in Nederland. Met Nederland moeten afspraken worden gemaakt. Hoe kan men hier financiële afspraken maken zonder te weten of Nederland akkoord gaat met wat op tafel ligt? Hoe kunnen wij de koek hier verdelen als wij niet eens weten welk stuk wij voor onze rekening moeten nemen?

Ik stel hier een zeer onlogische benadering van het dossier vast. Die onlogica vertaal ik als een boycot, ik kan er geen ander woord voor vinden. Ik ben teleurgesteld.

11.08 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de minister, wat wij te horen krijgen, is gruwelijk. Volgens de staatssecretaris was het memorandum eind december klaar. Vervolgens gebeurde er maanden niets mee.

U komt dan op 17 juli in de Kamercommissie zeggen dat dit twee dagen later, op 19 juli, zal worden besproken op de Ministerraad. Dit blijkt niet te kloppen.

Dit is een dossier dat in economisch moeilijke tijden van prioritair belang is, zowel voor de Antwerpse haven als voor de Vlaamse regering. Als ik dan vandaag moet vernemen dat het nog altijd niet werd geagendeerd en dus een jaar is blijven liggen, dan is dat echt onbegrijpelijk.

U weet het of u weet het niet, maar in Vlaanderen wordt wel eens gezegd dat men dit dossier niet graag ziet passeren in Wallonië. U moet begrijpen dat op zo'n manier met zo'n belangrijk dossier omgaan...

11.09 Minister **Jean-Pascal Labille**: (...)

11.10 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Ja, maar dan moet u dat hier ook zeggen. U moet hier dan niet meedelen dat het dossier zal worden geagendeerd op de Ministerraad van juli om dan vervolgens niets meer te doen.

U moet begrijpen dat de manier waarop zo'n belangrijk dossier wordt aangepakt vanuit de federale regering het nodige vertrouwen wegslaat. Op die manier wordt ook het vertrouwen bij de coalitiepartners ondergraven en dat is geen goede zaak.

U kunt dit misschien wegwuiven, maar vindt u het normaal dat een afgewerkt dossier een jaar in de schuif van de minister blijft liggen, terwijl diezelfde minister hier komt zeggen dat het wordt geagendeerd op de Ministerraad? Dat is niet ernstig en het getuigt van een gebrek aan respect voor dit Parlement.

Ik ben nieuwsgierig wanneer het dossier zal worden behandeld op de Ministerraad. Wat zal er na Wathélet en Labille nu van in huis komen?

11.11 Minister **Jean-Pascal Labille**: (...)

11.12 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Ik herinner u aan uw eigen woorden.

11.13 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het dossier is bijna klaar. Het is een zeer moeilijk dossier.

11.14 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Dan had u dat op 17 juli moeten zeggen.

11.15 Minister **Jean-Pascal Labille**: Bent u zeker dat Nederland het wil?

11.16 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Daarvoor dienen de onderhandelingen! Nu bleef het dossier een jaar op uw bureau liggen en dat is het probleem!

De **voorzitter**: Laten wij niet roepen naar elkaar en het debat correct voeren. U hebt uw punt gemaakt, mijnheer Vanvelthoven.

11.17 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dacht dat men als Parlements lid het laatste woord had.

De **voorzitter**: U hebt het laatste woord, mijnheer Vanvelthoven.

11.18 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Ik wil reageren en u blokt mij af!

De **voorzitter**: Ik blok u helemaal niet af. U hebt ruim de tijd gekregen om uw punt te maken.

11.19 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de manier waarop dit dossier wordt behandeld, is bedroevend. Het is zelfs stuitend. U zegt dat het een heel moeilijk dossier is en dat u niet zeker weet of Nederland het wel wil. Al een jaar wordt ter zake geen millimeter vooruitgang geboekt, en uw verklaring daarvoor is onvoldoende.

In de commissie van 17 juli zei u het volgende, mijnheer de minister. Ik citeer: "Ik bevestig dat ik het dossier van dichtbij blijf volgen en ik zal u op de hoogte houden van de evolutie die binnenkort zal gebeuren."

Dat was in juli. De evolutie zou voor binnenkort zijn. Sinds 17 juli is er echter niets gebeurd, mijnheer de minister. U verwijst nu naar wat u toen zei: "De evolutie zal binnenkort gebeuren." U spreekt altijd over binnenkort, maar uiteindelijk gebeurt er niets, mijnheer de minister. Nu zou het ineens de schuld van de Nederlanders zijn. De manier waarop u dit dossier behandelt, getuigt van een bijzonder groot cynisme. Als u een beetje schuldbesef had, zou u weten hoe noodzakelijk die realisatie is voor het bedrijfsleven in de regio Limburg en in de haven van Antwerpen.

Misschien liggen zulke dossiers u minder na aan het hart, maar ik vind dat hier duidelijk sprake is van schuldig verzuim. U gaat als minister zwaar in de fout door in dit dossier zo laks op te treden. U zegt: "Binnenkort." Wij zullen die kleine wortel vastgrijpen met beide handen, maar reken erop dat wij in de eerstvolgende commissie waarin wij de kans krijgen u hierover te ondervragen, dit dossier, dat al zo bestoft is, opnieuw onder uw neus zullen schuiven.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.21 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.21 heures.*