

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

du

MARDI 14 JANVIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 14 JANUARI 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.34 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.34 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les luminaires installés sur le pont du Luxembourg à Namur" (n° 21056)

- M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'illumination du pont du Luxembourg à Namur" (n° 21525)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe verlichting op de pont du Luxembourg te Namen" (nr. 21056)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verlichting van de pont du Luxembourg te Namen" (nr. 21525)

01.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ignore si vous êtes allé dernièrement à Namur et si vous avez reçu, comme j'en reçois un tous les matins, un coup de poing dans l'œil en voyant les illuminations bleues du pont Infrabel dit "du Luxembourg". Ce n'est pas la couleur qui pose problème, mais l'intensité de l'éclairage.

Depuis le jeudi 14 novembre, le pont ferroviaire du Luxembourg à Namur est éclairé par 113 luminaires LED. Si on peut saluer la rénovation de cet ouvrage, la collaboration avec la ville de Namur en vue d'y permettre un cheminement piéton et cycliste et la volonté de le mettre en valeur, le choix et l'intensité de l'éclairage sont particulièrement interpellants sur le plan esthétique et en termes de pollution lumineuse et de déperdition énergétique. Plusieurs riverains et mandataires politiques locaux ont déjà réagi. Il semble pourtant que ni la demande de permis d'urbanisme introduite par Infrabel ni la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement qui y était jointe n'annonçaient de tels choix.

Ladite notice se présentait sous forme de questionnaire. Je vais vous citer quelques réponses fournies par Infrabel.

"En termes de situation existante de droit en aménagement du territoire, urbanisme et patrimoine, le terrain est-il situé à proximité d'un centre ancien protégé, d'un bien immobilier classé ou d'un site archéologique?"
Réponse: "Oui, à proximité du centre historique de Namur (confluent et citadelle)".

"S'agissant des effets sur l'environnement, le projet portera-t-il atteinte à l'esthétique générale du site?"
Réponse: "Non, le nouveau pont sera plus discret que l'ancien". C'est vrai, du moins tant qu'il n'est pas éclairé – car lorsqu'il l'est, c'est une catastrophe.

Enfin, s'agissant des mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement, "l'impact paysager du nouveau pont est plus faible que celui du pont existant". Je vous ai dit ce que j'en pensais.

Au demeurant, il semble que la concertation relative à l'illumination de ce pont n'ait pas été et ne soit pas

optimale. Le porte-parole de la SNCB a d'ailleurs admis dans la presse locale que la couleur des luminaires n'était peut-être pas clairement mentionnée dans les documents officiels qui accompagnaient la demande de permis. Toutefois, depuis lors, Infrabel n'a toujours pas changé de position. Selon mes informations, les discussions entre cette compagnie et la ville de Namur n'ont pu aboutir à un règlement à l'amiable de la situation ni à une amélioration de l'éclairage – lequel est peut-être acceptable en période de Noël, mais celle-ci est déjà dépassée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles étaient les intentions d'Infrabel en décidant de l'illumination de ce pont? Quelle est l'utilité de cet éclairage?

Le projet d'installation de spots lumineux figurait-il dans le permis d'urbanisme introduit par cette société? Si oui, sous quelle forme? Pourquoi n'était-il pas mentionné dans la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement?

Quel a été le coût de l'investissement? Quel est le coût énergétique annuel de ces illuminations?

Pour quelle raison Infrabel a-t-il privilégié la couleur bleue et une telle intensité pour éclairer le pont du Luxembourg? De telles illuminations existent-elles sur d'autres ponts construits ou utilisés par Infrabel? Quelles sont les solutions envisagées par Infrabel pour régler ce problème?

Qu'en est-il d'une diminution de l'intensité de l'éclairage ou d'une réorientation de l'éclairage vers l'ouvrage lui-même ou vers le cheminement piéton ou cycliste, qui, lui, n'est pas éclairé? Ne peut-on envisager une extinction totale de celui-ci, hormis pour ce qui concerne le cheminement piéton ou cycliste? Ou une extinction de celui-ci entre 23 h 00 et 6 h 00 du matin? Pour ma part, je préférerais une extinction totale.

Où en sont les contacts entre Infrabel et les autorités locales afin de dégager une solution raisonnable quant à cette situation? Quels sont les changements envisagés et dans quel délai seront-ils mis en œuvre?

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous adresser mes meilleurs vœux pour cette année.

S'agissant de telles questions, monsieur Gilkinet, je ne vous répondrai pas avec beaucoup de chichis, si vous me permettez l'expression.

Infrabel précise que l'illumination du pont du Luxembourg à Namur ne présente pas d'utilité du point de vue de l'exploitation ferroviaire. Elle correspond à une exigence esthétique exprimée par la ville dans le cadre de la délivrance du permis de bâtir. Outre l'illumination, Infrabel a réalisé différentes adaptations pour ce même pont, comme pour le design très spécifique des portiques caténaires ou la couleur des garde-corps.

Le coût pour Infrabel est de l'ordre de 50 000 euros pour 113 luminaires LED, développant une puissance totale d'environ 1 200 watts.

Infrabel m'informe que, lors des réunions de concertation préalables à la délivrance du permis pour la rénovation du pont, il lui a été demandé de poser un geste architectural. Des références ont été faites à la passerelle d'Herbatte, proche du site, elle-même illuminée en bleu depuis plusieurs années. Dans un souci de cohérence et d'intégration paysagère, Infrabel a, dès lors, opté pour la même couleur bleue sur le pont du Luxembourg. Infrabel n'envisage pas un changement de couleur à ce stade compte tenu des coûts que cela générerait. Par contre, des solutions techniques pour réduire l'intensité sont actuellement à l'étude, notamment le changement des lentilles des fameux luminaires LED. Le coût n'est pas encore déterminé.

Infrabel m'informe qu'à la suite de l'identification des difficultés résultant de cette rénovation, des contacts ont rapidement été pris entre Infrabel et la ville de Namur pour dégager une solution acceptable pour toutes les parties.

01.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, permettez-moi de vous signaler qu'Infrabel ne vous informe pas parfaitement du dossier. En tout cas, nous avons des informations divergentes.

Je peux concevoir que l'intention était d'ordre esthétique. La réalisation est complètement ratée pour ne pas dire choquante. C'est de la pollution lumineuse pure et simple. Il n'y a pas d'éclairage bleu d'une telle intensité sur la passerelle d'Herbatte. J'y passe chaque matin et chaque soir. Je peux vous le certifier.

J'estime que la SNCB et Infrabel ont la responsabilité de veiller à une bonne intégration des ouvrages techniques qu'ils utilisent avec les populations locales. Dans le cas qui nous préoccupe, c'est raté. Je peux comprendre que l'intention était positive, mais elle est ratée. Je pense que la meilleure des choses à faire – cela ne doit pas coûter énormément – c'est d'éteindre l'éclairage. De plus, faire un test avec l'éclairage éteint générera quelques économies d'énergie. Certes, on aura installé des ampoules LED sur le pont à concurrence de 50 000 euros. Mais continuer à les utiliser et à gâcher de la sorte le paysage et l'atmosphère d'une ville, considérée par d'aucuns comme particulièrement agréable, est une erreur.

Je voudrais vraiment insister auprès de vous pour que vous envoyiez un signal à Infrabel afin qu'ils fassent preuve de plus d'esprit de collaboration avec la ville de Namur dans ce dossier. Les choses ne se passent pas bien du tout et il ne semble pas y avoir d'écoute. Il est très positif qu'il y ait eu concertation relativement à l'installation du cheminement piéton ou cycliste. Mais en ce qui concerne l'éclairage, le dialogue est particulièrement difficile.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

01.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik moet de commissie voor de Financiën voorzitten. Is het mogelijk dat ik mijn twee andere vragen nog snel kan stellen? Ze zijn korter dan de eerste vraag.

02 Question de M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre de trains vers les villes universitaires en début et fin de semaine" (n° 21095)

02 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinaanbod naar de universiteitssteden aan het begin en op het einde van de week" (nr. 21095)

02.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, vos prédécesseurs ont déjà été interrogés à plusieurs reprises concernant la problématique de la prise en charge des étudiants qui rejoignent les villes universitaires le dimanche soir et en reviennent le vendredi en fin de journée. Concrètement, sur certaines lignes, les voitures sont systématiquement bondées. Un nombre significatif de jeunes est ainsi dans l'incapacité de s'asseoir pendant la durée du trajet qui peut s'étaler, pour certains, sur plusieurs heures. C'est notamment le cas des étudiants luxembourgeois et namurois qui "kotent" à Louvain-la-Neuve ou à Bruxelles et qui rejoignent ces villes via la ligne 161-162. Il est assez malheureux d'envoyer un tel signal à ces jeunes navetteurs.

Monsieur le ministre, des mesures sont-elles envisagées afin de répondre au manque de places dans les trains desservant les villes universitaires le dimanche et le vendredi? L'ajout de voitures ou de trains spéciaux est-il envisagé afin d'absorber cette demande sur la ligne 161-162 le dimanche et le vendredi soir? Les universités vous ont-elles fait part de doléances à cet égard? Comment s'organise la concertation avec elles sur le sujet?

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, la SNCB m'informe que la mise en service du nouveau matériel devrait permettre de résoudre progressivement les problèmes de sureoccupation rencontrés.

Plus spécifiquement sur l'axe 161-162 en semaine, depuis le 2 septembre dernier, le train de 15 h 00 au départ de Louvain-la-Neuve est composé de deux nouvelles automotrices Desiro offrant 560 places assises au lieu de 360 précédemment. Depuis le 16 décembre, les trains de 16 h 00 et de 17 h 00 au départ de Louvain-la-Neuve sont renforcés d'une automotrice Desiro offrant ainsi 560 places assises supplémentaires.

La SNCB me communique que le problème de sureoccupation se posait principalement le dimanche sur le train 2141. Ce train fait partie de la relation Luxembourg-Bruxelles et, pour des raisons opérationnelles, la SNCB doit s'accorder avec ses collègues luxembourgeois concernant la composition des trains, tenant compte de la réception en gare de Luxembourg.

La SNCB annonce que ce problème est entre-temps réglé puisque, depuis le 15 décembre, ce train est composé de 5 voitures à double étage et de 4 voitures internationales, soit 160 places assises

supplémentaires par rapport à la situation antérieure. La SNCB ne prévoit pas de trains spéciaux. Elle renforce en revanche les trains si nécessaire et selon la disponibilité du matériel, par exemple en utilisant des voitures à double étage sur les trains les plus occupés le dimanche soir.

La SNCB me signale que l'occupation des trains est surveillée en permanence et qu'elle adapte l'offre en fonction de la demande avec les moyens dont elle dispose. Enfin, les universités ne m'ont pas contacté à ce sujet.

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'ai constaté *de visu* un dimanche soir l'entassement des étudiants dans ces trains. Comme ma visite était antérieure au 15 décembre 2013, je prends acte que la situation a évolué depuis lors au départ de Luxembourg avec un accord avec les chemins de fer luxembourgeois et la gare de Luxembourg. Je m'en réjouis. Je resterai attentif au dossier. Si les universités ne vous interpellent pas sur le sujet, vous pouvez compter sur moi et sur ma collègue, Cécile Thibaut pour le faire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des téléphones publics en gare de Namur" (n° 21057)

03 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het weghalen van de openbare telefoons in het station Namen" (nr. 21057)

03.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai récemment constaté que les téléphones publics situés en gare de Namur avaient été supprimés, ce sans doute suite à la décision de Belgacom de supprimer progressivement les cabines publiques, et plus globalement les téléphones publics. Je m'étonne néanmoins de cette décision. En effet, il me semble que les téléphones publics – éventuellement en moindre nombre – demeurent utiles pour certains citoyens qu'il s'agisse de personnes précarisées, de personnes qui ne possèdent pas de gsm, par choix ou pour d'autres raisons, de distraits, sans oublier les touristes étrangers de passage.

En tant qu'entreprise publique, il convient que Belgacom veille au maintien des moyens de communication téléphonique accessibles à tous dans les espaces publics comme les gares, à tout le moins les plus fréquentées.

Monsieur le ministre, en quoi consistent les engagements de Belgacom en matière de maintien de téléphones publics? Quelle est la politique de l'entreprise en matière de maintien des téléphones publics dans les gares et les autres lieux publics? Qu'en est-il pour ce qui concerne la gare de Namur? Y a-t-il eu concertation avec la SNCB au sujet de cette suppression? Quelles sont les intentions de Belgacom concernant les appareils dans d'autres gares namuroises telles qu'Andenne, Couvin, Gembloux ou Sambreville?

03.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Cette question relève des compétences de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), donc du ministre de l'Économie. Belgacom m'a cependant transmis les informations suivantes: l'IBPT a pris, le 6 mai dernier, une décision portant sur la levée de l'obligation de la mise à disposition des cabines publiques dans le cadre du service universel. Cette décision est fondée sur le nouvel article 75, § 2, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, telle que modifiée par la loi du 10 juillet 2012, qui confère à l'IBPT la compétence de lever les obligations de service universel relatives à la mise à disposition des cabines publiques si, après analyse du marché, il apparaît que ce service ou des services comparables sont largement accessibles.

Cette décision a été précédée d'une consultation publique. Les contributions soumises durant cette consultation n'ont pas amené l'IBPT à modifier quant au fond sa décision de lever cette obligation. De manière pratique, Belgacom m'informe qu'elle n'est dès lors plus tenue d'assurer la mise à disposition des cabines publiques. En conséquence et compte tenu de l'utilisation décroissante de ces cabines et de la disponibilité d'alternatives à ce service, Belgacom m'a informé du fait qu'elle était en train de supprimer les cabines publiques partout en Belgique, y compris dans les gares et autres lieux publics. L'entièreté du parc

devrait avoir totalement disparu pour fin de l'année 2015. Dans son accord avec la SNCB, il est stipulé que Belgacom peut librement décider d'enlever ces appareils.

03.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Même si vous estimez ne pas être compétent pour répondre à cette question, vous l'êtes au moins via votre tutelle sur la SNCB. Il faut vivre avec son temps et il est vrai que beaucoup possèdent un ou plusieurs gsm. Toutefois, certains n'ont pas de gsm ou bien la batterie de celui-ci ne fonctionne plus bien. Une gare, aussi fréquentée que celle de Namur, est un lieu où il faudrait maintenir des cabines publiques. Je regrette que la SNCB n'ait pas signalé à Belgacom sa volonté de continuer à disposer de cabines publiques dans les gares.

Je vous engage à réfléchir à la question. J'ai constaté lundi qu'il n'y avait pas non plus de boîte postale dans la gare de Namur. Vous avez la chance d'être le ministre de tutelle des entreprises publiques. Il faudrait peut-être veiller à organiser des synergies plus fortes entre la SNCB, Belgacom et La Poste. Ce serait le bon sens et un bon service aux citoyens qui prennent le train tous les jours, comme c'est mon cas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Diabolo" (n° 21053)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Diabolo" (n° 21091)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rentabilité de l'exploitation du Diabolo" (n° 21140)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 21142)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la convention Diabolo" (n° 21201)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Diabolo" (n° 21210)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rentabilité de l'exploitation du Diabolo" (n° 21215)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding" (nr. 21053)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding" (nr. 21091)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rentabiliteit van de exploitatie van de Diaboloverbinding" (nr. 21140)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolospoorverbinding" (nr. 21142)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolo-overeenkomst" (nr. 21201)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding" (nr. 21210)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rentabiliteit van de exploitatie van de Diaboloverbinding" (nr. 21215)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, omdat ik naar dezelfde vergadering als de heer Gilkinet moet, wil ik graag melden dat ik mij bij de analyses en de vragen van de andere vraagstellers aansluit.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

04.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, voici une question à laquelle je ne doute pas que vous répondrez en véritable top chef!

D'après la presse du 29 novembre 2013, la SNCB serait dans une situation très délicate et ferait passer de

plus en plus de trains via la liaison ferroviaire Diabolo car elle se retrouve étranglée par le contrat qu'elle a signé avec son partenaire privé. Ce contrat prévoit des objectifs de fréquentation très précis et si ceux-ci ne sont pas atteints, le partenaire privé peut activer certaines clauses. Par exemple, si la fréquentation reste durant deux semestres consécutifs sous la barre des 85 % des voyageurs prévus initialement, le supplément payé par les voyageurs qui empruntent cette liaison pourrait être augmenté. Si le chiffre descend sous la barre des 75 %, le partenaire privé pourrait même aller jusqu'à mettre fin à la concession. C'est alors Infrabel qui devrait assumer tous les coûts d'investissement, soit un préjudice estimé à 1 milliard par un expert de la Cour des comptes.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Le supplément demandé aux voyageurs qui empruntent la liaison Diabolo a-t-il fait ou fera-t-il l'objet d'une augmentation? Ce supplément était déjà assez conséquent. Rappelons-nous également que 0,5 % du chiffre d'affaires voyageurs de la SNCB est consacré au financement de ce projet. Le partenaire privé envisage-t-il sérieusement de mettre fin à la concession, qui semble pourtant assez favorable à celui-ci? Pourriez-vous faire le point sur la situation?

Quand M. Cornu est venu faire état du plan de transport, un des objectifs prioritaires était de répondre à la problématique du Diabolo. Par contre, le RER n'était pas cité dans les priorités de ce plan de transport.

04.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, comme mon collègue vient de le signaler, pour rembourser le partenaire privé qui a apporté sa collaboration à ce chantier compliqué tout en prenant des risques et qui est chargé de l'entretien complet de l'infrastructure, un système complexe de rémunération a été élaboré jusqu'en 2047: une rente annuelle fixe de la part d'Infrabel, une taxe Diabolo sur les passagers et un pourcentage des ventes "nationales" de la SNCB, tout autre opérateur voulant emprunter le Diabolo devant payer une taxe.

Selon *De Morgen*, la taxe sur les passagers rapporte moins que prévu: seulement 1,6 million de passagers l'auraient payée alors que le modèle en prévoyait 2,2 millions. Parmi les causes possibles, on noterait que la SNCB est trop peu attractive et que la gare de l'aéroport est mal desservie avec quatre trains par heure et des liaisons directes avec seulement quelques villes - généralement flamandes - comme Anvers, Malines, Louvain et Bruxelles.

Des systèmes de correction garantissent le fonctionnement et le financement du PPP. Si le nombre des passagers reste sous le taux de 75 % des estimations, il y aurait obligation pour Infrabel de reprendre le financement à sa charge. Un expert de la Cour des comptes aurait évalué cette dernière option à un préjudice pouvant atteindre 1 milliard.

Monsieur le ministre, la taxe passagers sera-t-elle due cette année? Dans l'affirmative, quel sera le coût de cette pénalité pour la SNCB? Y a-t-il eu erreur d'appréciation de la SNCB lors de la négociation de cet accord? Ce contrat est-il réellement disproportionné, les objectifs fixés sont-ils trop sévères? Dans l'affirmative, existe-t-il des possibilités de renégociation? Est-il exact que pour ces raisons, la SNCB ferait actuellement passer plus de trains par la liaison ferroviaire du Diabolo? Ainsi, certains trains rouleraient entre Malines et Louvain en passant par l'aéroport, un détour de plusieurs kilomètres au détriment des usagers dans le seul but d'augmenter le nombre de voyageurs du Diabolo. La création de lignes directes entre Bruxelles-National et les grandes villes du Sud du pays, comme Liège, Mons ou Namur ne serait-elle pas une solution?

04.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik sluit mij aan bij wat mijn voorgangers al hebben gezegd over de Diabolospoorverbinding.

Bij de private partner valt te horen dat het aantal treinreizigers dat gebruikmaakt van de Diabolospoorverbinding tegenvalt. Concrete cijfers worden evenwel niet gegeven. Ook volgens Brussels Airport stagneert het aantal reizigers dat de trein naar de luchthaven neemt, terwijl ingecalculeerd werd dat het aantal fors zou moeten stijgen.

Wat zijn de redenen voor de slechte cijfers?

Volgens reizigersorganisatie TreinTramBus zou de hoge toeslag van 4,40 euro een belangrijke reden zijn.

Voorts worden ook het beperkte treinaanbod vanuit Antwerpen, de tanende aantrekkelijkheid van Brussel-Nationaal voor passagiersvluchten en de tegenvallende conjunctuur als redenen voor het falende

Diaboloproject aangehaald. Bovendien hebben de spoorwegen pas na anderhalf jaar een promotiecampagne voor die lijn opgezet.

De tegenvallende resultaten kunnen een grote financiële impact op de spoorwegen hebben. Northern Diabolo ontvangt nu al jaarlijks 9 miljoen euro van Infrabel, 0,5 % van de inkomsten van de NMBS uit het binnenlands vervoer en 4,40 euro toeslag voor elke reiziger die naar de luchthaven spoort vanuit om het even welk station.

Mijnheer de minister, bevestigt u de tegenvallende resultaten van het Diaboloproject? Wat is het concrete aantal reizigers dat in 2013 van de Diabolospoorverbinding gebruik heeft gemaakt? Wat is het vooropgesteld aantal reizigers in het concessiecontract? Zal de Diabolotoeslag in de nabije toekomst worden verhoogd? Klopt het dat hieromtrent gesprekken worden gevoerd? Beoogt Northern Diabolo het voortijdig stopzetten van het concessiecontract? Zullen initiatieven worden genomen om het aantal reizigers dat de trein naar de luchthaven neemt op te krikken? Hoeveel inkomsten zal Northern Diabolo in 2013 in totaal ontvangen?

04.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de NMBS stuurt steeds meer treinen door de Diaboloverbinding met de luchthaven, niet omdat daar veel reizigers moeten zijn maar wel omdat het spoor zich heeft laten vangen aan een wurgcontract met privépartner Northern Diabolo. Deskundigen ramen de mogelijke schade op 1 miljard euro, zo hebben we kunnen lezen. In de eerste helft van 2013 heeft 1,6 miljoen reizigers gebruikgemaakt van de spoortunnel onder de nationale luchthaven. Er zouden volgens berichten in de pers ruim negenduizend reizigers te weinig zijn om te voldoen aan een cruciale afspraak in het contract tussen Infrabel en privépartner Northern Diabolo.

Ik heb dan ook een aantal vragen. Ten eerste, is het correct dat er in de eerste helft van het jaar negenduizend reizigers te kort waren volgens de afspraak met de privépartner? Zo niet, welke zijn dan de exacte cijfers?

Ten tweede, de modaliteiten van het contract waarbij de NMBS in de PPS-constructie een deel van de inkomsten moet afstaan aan de privépartners van het project zijn nooit publiek bekendgemaakt. Aangezien heel wat overheidsmiddelen vloeien naar deze treinverbinding dringt meer transparantie zich op. Het lijkt er immers meer en meer op dat de NMBS hier niet erg goed onderhandeld heeft, dat op lange termijn de lusten voor de privépartners zijn maar de lasten voor de NMBS, en dus ook voor de belastingbetaler. Er wordt soms gesuggereerd dat het Diabolocontract nog slechter is dan het fameuze Fyracontract.

Mijnheer de minister, kunt u in het licht van de openbaarheid van bestuur de modaliteiten van dit contract aan de Kamer meedelen? Zo niet, waarom niet? Vindt u het niet nodig hier meer duidelijkheid over te creëren?

Tot slot, de NMBS stuurt meer en meer treinen door de Diaboloverbinding. Zo rijden sommige treinen van Mechelen naar Leuven via de luchthaven, hoewel dat een serieuze omweg is. Uit het ontwerp van vervoerplan 2014 blijkt dat binnenkort zes in plaats van vier treinen per uur van Brussel naar Zaventem rijden. Ook vanuit Hasselt en Brugge komen er rechtstreekse verbindingen. Klopt het dat dit gebeurt om de reizigersaantallen op te krikken, zodat er geen corrigerend mechanisme in werking treedt dat in het voordeel van de privépartner speelt? Worden er andere pistes overwogen om de inkomsten te verhogen zonder de prijs voor een Diaboloticket op te trekken?

04.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, er zijn al veel gegevens vermeld in de vraagstellingen. Ik wil toch nog even verwijzen naar de wet van 30 april 2007. Daarin werden de bepalingen opgenomen met betrekking tot de realisatie en de uitbating van de Diabolo. Het gaat over 9 miljoen euro per jaar, betaald door Infrabel, te indexeren. Daarnaast is er de reizigerstoeslag van momenteel 4,44 euro. Bovendien is er een extra compensatie voor de reizigers die gratis reizen. Daarbovenop komt een jaarlijkse bijdrage van 0,5 % van de volledige omzet van de NMBS. Daarenboven is er nog een bedrag van 1 887 000 euro, eveneens geïndexeerd. Dat is heel wat geld dat jaarlijks richting de nv gaat.

Het andere deel van de overeenkomst gaat over de vorken. Daarbij wordt gesteld dat wanneer 85 % van de prognose in het concessiecontract niet wordt gehaald, Northern Diabolo de passagierstoeslag kan verhogen. De vraag dateert al van enkele maanden geleden en toen was er sprake van dat dit jaar de passagierstoeslag zou worden verhoogd. Sindsdien heb ik daarover niets meer vernomen, maar daarop kunt u misschien dadelijk een antwoord geven.

Er is niet alleen de norm van 85 %, maar ook die van 75 %. Daarbij is de stelling dat als die norm niet wordt gehaald, als dus de cijfermatige doelstellingen uit het contract onder de 75 % blijven, Northern Diabolo zelfs kan overgaan tot het overdragen van de tunnel aan Infrabel. Dat zou voor Infrabel kosten tot gevolg kunnen hebben, namelijk een bedrag van 700 miljoen tot 1 miljard euro. Dat is een behoorlijk zware impact, zowel voor de spoorwegen als voor de overheid.

Daarbij moeten we vaststellen dat de parlementaire controle hierop heel erg moeilijk is. Het contract van Northern Diabolo met Infrabel is helemaal niet publiek bekend. Ook de *letter of comfort* van de NMBS met Infrabel is geheim. Het is allemaal vrij onduidelijk hoe alles juist in elkaar zit. Nochtans kunnen de financiële gevolgen behoorlijk zwaar zijn. Toen de berichten in de pers verschenen, heeft Infrabel het hele verhaal sterk genuanceerd en gesproken over een louter theoretisch risico. Men bevestigt wel het bestaan van clauses, maar het zou momenteel de goede kant uit gaan en men zit rond de tafel om tot een verdere goede samenwerking met de privépartner te kunnen komen.

Zoals gezegd, het is ondertussen twee maanden geleden dat ik deze vraag ingediend heb, maar toch wil ik de volgende precieze vragen aanhouden.

Mijnheer de minister, bestaat er een overeenkomst die aan de private partner het recht verleent om een verhoging van de passagierstoeslag te vragen en om de concessie op te zeggen wanneer bepaalde doelstellingen inzake het aantal reizigers niet worden gehaald? Daarmee vraag ik eigenlijk naar een bevestiging van die twee normen, de norm van 75 % en de norm van 85 %, die in het contract zouden staan.

Ten tweede, tussen welke partijen werd die overeenkomst gesloten?

Ten derde, wat is de precieze inhoud van die overeenkomst?

Ten vierde, wat is uw visie op die overeenkomst?

Ten vijfde, zijn de reizigersaantallen van die aard dat Northern Diabolo een verhoging van de passagierstoeslag kan vragen? Kan Northern Diabolo die verhoging eenzijdig opleggen? Heeft zij een dergelijke verhoging reeds aangevraagd? Wat is het standpunt van de NMBS en de regering daaromtrent?

Ten zesde, deelt u de mening dat het verder optrekken van de passagiersvergoeding een negatieve invloed kan hebben op de reizigersaantallen? Met andere woorden, zit daar geen systeem ingebakken waardoor we in een negatieve vicieuze cirkel dreigen te komen? Als bepaalde doelstellingen qua passagiersaantallen niet behaald worden, stijgt de prijs, waardoor het gebruik van die lijn misschien nog minder aantrekkelijk wordt, waardoor er nog minder passagiers van gebruikmaken. Zo komt de norm van 75 % heel erg in zicht en wordt het risico van het overdragen van de infrastructuur, met de bijbehorende kostprijs, alleen maar groter.

Daaraan gekoppeld, is het geen denkpiste – we hebben het daarover ook al gehad tijdens de bespreking van uw beleidsnota – om alternatieve manieren te zoeken om een vergoeding aan Northern Diabolo te betalen? Een toeslag op de treintickets zou bijvoorbeeld vervangen kunnen worden door een verrekening via de vliegtickets. Die piste kan mogelijk een alternatieve vergoeding betekenen voor de privépartner die in die spoorlijn geïnvesteerd heeft.

Ten zevende, zijn de reizigersaantallen van die aard dat Northern Diabolo het contract kan verbreken? Hoever zijn we verwijderd van de eventuele kritische drempel? Daarnet is al verwezen naar de cijfers die in de krant hebben gestaan, waarbij er voor het eerste semester van 2013 een tekort zou zijn van ruim negenduizend passagiers. Naar verluidt zou het contract bepalen dat er twee semesters na elkaar een tekort moet zijn, alvorens op die procedure een beroep kan worden gedaan. Ondertussen is het tweede semester van 2013 ook afgelopen, want we zijn nu half januari. Zijn de reizigersaantallen in het tweede semester van 2013 rechtgetrokken? Werden toen wel de nodige reizigersaantallen behaald, waardoor het gevaar van een mogelijke overdracht minder acuut is geworden?

Sinds november werd een actieve campagne gelanceerd, onder meer in kranten, om meer reizigers naar de spoorwegen richting Zaventem te trekken, wat een goede zaak is.

Misschien heeft de campagne ondertussen enig effect opgeleverd en heeft de maatschappij via het tweede semester het slechte eerste semester alsnog deels kunnen goedmaken. Graag kreeg ik meer duidelijkheid ter zake.

Mijn voorlaatste vraag is de volgende. Welke financiële gevolgen zou een ontbinding van het contract met zich brengen?

Ten slotte, is er vandaag een overleg met de privépartner aan de gang? Welke richting gaat het overleg desgevallend uit?

Mevrouw de voorzitter, aldus rond ik mijn vragen af.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u bent de laatste vraagsteller.

04.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, na een dergelijke omstandige uitleg is het moeilijk nog veel bijkomende opmerkingen te maken of bijkomende vragen te stellen. Ik sluit mij, ten eerste, dan ook aan bij de opmerkingen.

Niettemin kan één aspect van de gevolgen van de huidige werkwijze worden aangestipt.

Mijnheer de minister, men gaat de Diabolospoorverbinding extra gebruiken om de cijfers van de NMBS op te krikken, teneinde aldus hopelijk de schadevergoeding tot één miljard euro te kunnen ontwijken of een prijsstijging van 4,44 euro per persoon naar 5 euro te ontwijken. Ik wens u daarbij op het volgende te wijzen. Het meer frequent gebruik van de Diabolospoorverbinding voor treinreizigers die niet in de luchthaven moeten zijn, heeft natuurlijk ook gevolgen voor de stiptheid. De reizigers op de normale spoorverbinding – ik spreek bijvoorbeeld over de lijn voor de reizigers tussen Leuven en Antwerpen – zijn immers langer onderweg.

Wanneer ik kijk naar de parameter die de heer Cornu hanteert – hij spreekt vaak over de 80/20-parameter – om de schrapping van bepaalde rechtstreekse verbindingen, onder andere van de rechtstreekse treinverbinding Hasselt-Antwerpen, te motiveren, dan zouden wij bij een parameter voor de Diabolospoorverbinding veelal in het omgekeerde scenario van 20/80 terecht komen. Zulks zou natuurlijk bijzonder nefast zijn, indien de NMBS ook nog enig rendement uit de verbinding wenst te halen.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Ten eerste, heeft de overbenutting van de Diabolo in het nieuwe vervoerplan nog wel iets met de verbetering van de stiptheid te maken?

Ten tweede, zal een en ander niet tot een soort tweede bottleneck in Brussel leiden, met helaas nog meer vertragingen tot gevolg?

04.08 Jean-Pascal Labille, ministre: Le Groupe SNCB me communique que le nombre comptabilisé de voyageurs qui ont payé la redevance dans le cadre du projet Diabolo courant du premier semestre 2013 s'élève à 1 682 105.

La convention de concession pour ce financement PPP complexe est un contrat de droit privé. Les différentes sources de revenus ont été déterminées au début de la procédure et ensuite fixées dans la loi du 30 avril 2007. Il s'agit d'un contrat sous seing privé avec une clause de confidentialité.

Benevens de reizigersbijdrage voor treinreizigers met als aankomst of bestemming de nationale luchthaven is er een jaarlijkse financiële tussenkomst van Infrabel en van de spooroperator NMBS van respectievelijk 9 miljoen euro geïndexeerd en 0,5 % van de omzet van het binnenlands reizigersverkeer. Deze inkomstenbronnen werden vastgelegd in de wet van 30 april 2007.

De investeerder neemt voor dit project het zogenaamde vraagrisico ten laste. Dit is een delicate verbintenis die als basisvoorwaarde vereist dat het afgesproken aantal treinverbindingen van en naar de luchthaven ook effectief gerealiseerd wordt. Zo niet kan de privépartner niet instaan voor het vraagrisico.

Het aantal verbindingen is momenteel nog niet volledig gerealiseerd en daarom moet het aanbod van de NMBS zoals gepland verder aangevuld worden bij de lancering van een nieuw transportplan eind 2014 en bij de indienststelling van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat eind 2015. De NMBS meldt mij dat een aantal nieuwe relaties gecreëerd wordt in haar voorstel van nieuw vervoerplan. Dit moet ervoor zorgen dat

de tien contractuele verbindingen in plaats worden gesteld, de laatste verbindingen na de indienststelling van de tunnel Schuman-Josaphat.

De NMBS-Groep informeert mij dat de maanden september en oktober een bemoedigende trendwijziging vertonen. Ik heb de NMBS-Groep gevraagd om de nodige maatregelen te nemen met het oog op het verzekeren van zijn contractuele verplichtingen. In die zin worden nu belangrijke acties gevoerd om de bereikbaarheid en de zichtbaarheid van het treinaanbod te verhogen. In dat verband denk ik onder andere aan de communicatie in de luchthaven en promotiecampagnes.

Entre-temps, le partenaire privé a demandé une légère augmentation de la redevance passagers, demande que le gouvernement examine en ce moment. Il n'y a, aujourd'hui, pas d'initiative pour mettre fin à cette concession, qui reste prometteuse à terme.

Enfin, en ce qui concerne les inspections, le Groupe SNCB m'informe qu'il étudie un système de portillons dans la gare de l'aéroport. L'analyse comprend entre autres des considérations pratiques et de sécurité.

04.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour les informations que vous nous apportez concernant ce dossier et qui appellent trois remarques de ma part.

Premièrement, je redis qu'il n'est pas normal qu'une des priorités du plan de transport présenté ici en commission de l'Infrastructure par le nouveau patron de la SNCB, soit le Diabolo et qu'on n'y retrouve pas de priorité concernant le RER.

Deuxièmement, en matière de PPP, le public est toujours perdant. Il y a sans doute des moyens à aller chercher dans ce genre d'opération, mais il faut bien se rendre compte qu'à chaque fois, c'est le public qui paye plus cher à plus long terme. Certains en rient, mais on voit ici clairement quelles sont les incidences de ce genre d'opération sur le plan de transport.

Enfin, j'invite le gouvernement à ne pas accepter d'augmentation de la redevance passagers dans le cadre de ce dossier.

04.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de bedenkingen van de heer Balcaen over de PPS-constructies. Ik denk dat wij daar inderdaad heel kritisch tegenover moeten staan. In de praktijk zien wij ook dat de rekening door de reizigers wordt betaald en dat alles daardoor veel duurder wordt.

Als ik de minister hoor zeggen dat hij aan de NMBS de opdracht heeft gegeven om ervoor te zorgen dat de maatschappij zich aan haar contractuele verplichtingen houdt, dan betekent dat ook dat het aantal treinreizigers moet worden gehaald.

Ik had ook gevraagd of men in het nieuwe vervoerplan nieuwe verbindingen zou maken, zoals de verbinding Mechelen-Leuven via de luchthaven, terwijl dit eigenlijk niet nodig is. Op die manier verhoogt men immers kunstmatig het aantal reizigers dat de Diabolverbinding neemt.

Is het werkelijk de bedoeling om op die manier de contractuele verplichtingen na te komen? Dan denk ik dat wij op een heel slechte manier bezig zijn.

04.11 Linda Musin (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse et les précisions qu'elle apporte. Je reste néanmoins sur ma faim en ce qui concerne la difficulté que représente le Diabolo et l'important préjudice évalué. On présente ce projet comme prometteur; j'espère qu'il le sera à l'avenir. Mais, pour l'instant, ce dossier ne laisse pas de m'inquiéter.

04.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral deel ik toch niet volledig de analyse met betrekking tot de pps-constructies. De pps-constructie heeft ervoor gezorgd dat de Diabolo er vandaag is. Zonder de pps-constructie was de Diabolo er wellicht nog niet geweest. Dit project werd bovendien gerealiseerd binnen de voorziene tijdspanne, of toch ongeveer. Een dergelijke pps-constructie biedt zeker opportuniteiten, ook voor een overheidsbedrijf als de NMBS. Uiteraard moet over de contracten op een goede manier worden onderhandeld en moeten de risico's die worden genomen, worden verdeeld over de publieke partners en de privépartners; dat is duidelijk.

Mijnheer de minister, u hebt niet bevestigd wat er in die contracten staat; u zei dat de inhoud ervan niet openbaar kan worden gemaakt. Als het echter klopt wat men ons zegt – dat de prijs omhoog kan gaan als 85 % van de doelstellingen niet wordt gehaald, waardoor het weer minder aantrekkelijk wordt om de trein te nemen en de grens van 75 % in het gedrang komt – dan kunnen wij er niet omheen dat dit een heel slecht mechanisme is met heel wat risico's voor de overheid.

Ik had gehoopt dat u ons had kunnen geruistellen met betrekking tot het behalen van de doelstellingen. U zei dat er in september en oktober positieve signalen waren. Het is vandaag 14 januari en ik had werkelijk gedacht dat wij nu over de cijfers van het tweede semester van 2013 zouden kunnen beschikken, waardoor wij aan de hand van feiten hadden kunnen zien of het gevaar geweken is en men verder kan zonder dat de overdracht van infrastructuur meteen in het vizier komt.

Ook naar de extra treinen werd al verwezen. In de *letter of comfort* zijn een aantal verbindingen naar voren geschoven die moeten worden gerealiseerd; deze zullen in de dienstregeling naar voren komen. Het is ook niet zo dat de reizigers die van Mechelen naar Leuven sporen en die toevallig via de Diabolo reizen, worden meegeteld voor de vergoeding aan Northern Diabolo. Het zou een misverstand zijn om dat te veronderstellen.

Het probleem is niet dat er extra treinen richting de luchthaven gaan, want het is hoognodig dat meer reizigers de trein nemen naar de luchthaven. Het fundamenteel probleem is wel dat de treinen die vandaag al naar de luchthaven rijden, veel te weinig mensen aantrekken; veel te weinig passagiers maken er gebruik van. Ik vrees dat dit met de extra reizigerstoeslag te maken heeft. Ik blijf bij mijn pleidooi om die toeslag van naderbij te bekijken en na te gaan of daarvoor geen alternatief kan worden uitgewerkt.

Wat de hoogte van de toeslag betreft, zal de toekomst meer duidelijkheid brengen. Er is blijkbaar een aanvraag tot verhoging van de toeslag. Ik vrees dat de trein naar de luchthaven daardoor nog minder aantrekkelijk zal worden.

Tot slot, het vertrouwelijk karakter van de contracten vind ik een probleem. Er zijn immers duidelijke gevolgen voor de publieke dienstverlening. Er zijn mogelijk risico's voor de overheidsbedrijven, en dus ook voor de overheid zelf. Zo dreigt opnieuw wat wij gezien hebben bij de Fyra en bij andere zaken die niet behoren tot de publieke dienstopdracht en die de facto ook niet behoren tot de opdracht van het Rekenhof. Ik meen dat het Parlement eens goed moet nadenken hoe wij daarmee moeten omgaan.

Als er financiële implicaties zijn voor de overheidsbedrijven, voor de publieke dienstverlening, en eventueel voor de Staat zelf, moet het Parlement daarop op een of andere manier — en daaraan zullen inderdaad vertrouwelijke aspecten zijn, die gerespecteerd moeten worden — toch voldoende zicht kunnen krijgen.

04.13 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mij is het duidelijk dat u, enerzijds, het commercieel karakter van deze overeenkomst een beetje wegsteekt, en dat het, anderzijds, uw wens is dat de NMBS de nodige maatregelen zal nemen om deze nijpende problematiek op te lossen.

Ik wens u erop te wijzen dat de NMBS onbezonnen over dit contract onderhandeld heeft. De reactie was “hiep hiep hoera, de Diabolospoorverbinding is er”, maar misschien had de NMBS het kostenplaatje en de berekening van het aantal treinreizigers grondiger moeten voorbereiden. Tegelijk verbaast het mij dat de NMBS er niet in slaagt die treinen meer te bevolken. Ze moet in feite allerlei begrotingstrucs uithalen, die zeer populair zijn bij de federale regering, om de cijfers wat op te krikken, terwijl de treinreizigers in eerste instantie het slachtoffer zijn. Zij zijn immers langer onderweg. Bovendien creëert u een zeer onrealistisch beeld.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de andere sprekers over de zogenaamde vertrouwelijkheid van deze overeenkomsten. Als de gevolgen zo groot zijn — er is sprake van een mogelijke financiële schade van 1 miljard euro — en als het publieke treinaanbod, los van het aanbod naar de luchthaven, zo gewijzigd wordt om de Diabolospoorverbinding te doen renderen, meen ik dat u als minister tekortschiet door op de vlakke te blijven.

De gevolgen zijn dermate groot en kunnen zelfs nog groter worden dat hierover duidelijkheid moet komen.

De **voorzitter**: Dit agendapunt is voorlopig afgehandeld. Ik ben echter zeker dat wij hierop later nog zullen

terugkomen, bijvoorbeeld om de volledige cijfers voor 2013 te ontvangen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rustpauzes van de treinbestuurders" (nr. 21015)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rustpauzes van de treinbestuurders" (nr. 21131)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voor treinbestuurders geldende arbeidswetgeving inzake pauzes" (nr. 21217)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de impact van de werkregeling van de treinbestuurders op de slechte stiptheidscijfers" (nr. 21534)

05 **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 pauses des conducteurs de train" (n° 21015)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pauses des conducteurs de train" (n° 21131)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation du travail en vigueur concernant les pauses pour les conducteurs de train" (n° 21217)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impact des horaires de travail des conducteurs de train sur les mauvais chiffres de ponctualité" (n° 21534)

Aangezien de heer Geerts afwezig is, komt zijn vraag nr. 21131 te vervallen.

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, treinbestuurders hebben volgens de arbeidswet recht op rustpauzes. De arbeidswet bepaalt dat werknemers niet zonder onderbreking mogen werken gedurende meer dan zes uur. Er moet een pauze worden toegekend aan de werknemer vanaf het ogenblik dat zijn prestaties een duur van zes opeenvolgende uren bereiken. De pauze moet worden toegekend, uiterlijk op het moment dat de prestaties een duur van zes uur bereiken. Ze kan ook worden toegekend vóór het bereiken van de limiet. De arbeidswet voorziet tevens in het eventueel afwijken van de regel. De duur en de regels kunnen worden vastgesteld bij KB voor de werkgevers die niet onder het toepassingsgebied van de wet van 5 december 1968 vallen.

Er is momenteel geen uitvoeringsbesluit of een collectieve arbeidsovereenkomst. In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 10 december 2012 bevestigde staatssecretaris Wathélet dat aan treinbestuurders inderdaad minimaal een kwartier pauze moet worden toegekend, uiterlijk op het moment dat de prestaties een duur van zes uur bereiken. De NMBS past die bepaling uit de arbeidswet toe, of zou dat in principe moeten doen.

De rustpauzes, zoals bepaald in de arbeidswetgeving, zijn een minimum. Ze zijn belangrijk voor de bescherming van de werknemers en de reizigers.

In de bijzondere commissie Spoorveiligheid bleek dat de mogelijkheid om op regelmatige tijdstippen te kunnen pauzeren, een belangrijk veiligheidsaspect vormt. De rustpauzes blijken ook relevant in het hele stiptheidsverhaal.

Tijdens de diensten van de treinbestuurder is niet altijd in ruimte voorzien voor plaspauzes. Als een treinbestuurder naar het toilet moet, zorgt dat voor vertraging, wat op zijn beurt een domino-effect kan hebben, waardoor ook andere treinen vertraging kunnen oplopen. Dat een werknemer niet meer gerust kan gaan plassen, is toch niet meer van onze tijd.

In Nederland is de kwestie ook aan bod gekomen. Daar werkt men met een systeem, opgenomen in een cao, dat in een plaspauze voorziet van 15 minuten uiterlijk na 3,5 uur rijden, van 32 minuten wanneer de dienst tot 8 uur lang is en van 45 minuten wanneer de dienst langer is dan 8 uur. In ons land zou geen

enkele dienst van de treinbestuurders rustpauzes bevatten zoals bepaald in de arbeidswet. Enkel de diensten van de treinbestuurders die interoperabel verkeer doen, en dus 10 uur mogen werken, bevatten pauzes. De duur van die pauzes is even lang als de duur dat men langer dan 9 uur heeft gewerkt.

De problematiek zou regelmatig worden aangekaart bij de leiding van de NMBS-directie. Er zouden beloftes zijn gedaan om in pauzes te voorzien, maar voorlopig blijken dat loze beloftes. Gelet op het feit dat de nieuwe dienstverlening, die eind dit jaar van kracht zal worden, stilaan vorm krijgt, lijkt het mij belangrijk om vandaag een regeling uit te werken, zodat die kan worden opgenomen in de dienstregeling. Op die manier kan voorzien worden in voldoende lange keertijden in kopstations als de bestuurder van de ene kant van de trein naar de andere kant moet stappen. In het kader van de nieuwe dienstregeling meen ik dat dat een belangrijk aspect is.

Ik kom dan tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat er geen pauzes zijn opgenomen in de reeksen van de treinbestuurders op nationale trajecten? Erkent u dat het niet toekennen van pauzes strijdig is met de arbeidswet? Kunt u aangeven wat de intenties zijn van de NMBS op dat vlak?

05.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bij treinvertragingen kunnen de ononderbroken werktijden van vooral de treinbestuurders soms oplopen tot vier uur. Als men dat vergelijkt met de wettelijke bepalingen voor het vrachtvervoer over de weg, is dat hallucinant. Voor de treinbestuurders wordt er niet teruggevallen op tachografen, het is rijden en nog eens rijden, vaak op de onmogelijkste uren, met een ingewikkelde reglementering over seinen en steeds van station tot station wisselende vertrekprocedures bij de reizigerstreinen. Voor de treinbegeleiders is dat vaak ook afmattend, zeker bij hoge temperaturen, waarbij het soms ononderbroken werken is in een treintemperatuur die urenlang boven de 35°C gaat, in uniform nog wel.

Op vergaderingen van treinbegeleiders wordt hiermee zo veel mogelijk rekening gehouden door de dienst Planning. Soms is het echter niet mogelijk, maar dan is de oorzaak veeleer te vinden bij de dominantie van de materieelplanning op de personeelsplanning, de zogenaamde dominantie van Infrabel op de NMBS.

Mijnheer de minister, enerzijds zijn er het wettelijk kader en de wettelijke verplichtingen, waarnaar collega Van den Bergh reeds verwezen heeft. Anderzijds moet men de nodige wettelijk vereiste arbeidsomstandigheden creëren en die in de planning inbetelzen.

Ik heb de nieuwe CEO van de NMBS, de heer Cornu, daarop gewezen tijdens de eerste kennismaking hier in de commissie voor de Infrastructuur. Ook in andere dossiers is er vaak een dominantie van Infrabel ten aanzien van de NMBS. Als het gaat over veiligheid en motivatie, over de werkomstandigheden waarin treinbestuurders en treinbegeleiders hun job moeten vervullen, dan moeten er toch zeker maatregelen worden genomen inzake de bestaande uurregeling, die in feite in strijd is met de arbeidswetgeving.

Concreet sluit ik mij aan bij de opmerkingen betreffende de noodzaak tot toepassing van de arbeidswetgeving. In welke mate wordt voor treinbestuurders van nationale trajecten in pauzes voorzien? In welke mate is de regelgeving conform de arbeidswetgeving?

Op welke wijze wordt rekening gehouden met de arbeidswetgeving inzake pauzes bij ernstige treinvertragingen?

Ten slotte, op welke wijze zal er iets structureel gedaan worden aan de dominantie van Infrabel op de NMBS, met name de dominantie van de materieelplanning op de personeelsplanning?

05.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous avons déjà eu un échange sur ce sujet en séance plénière lors de la discussion de votre note de politique générale.

Je voudrais d'abord relater une situation vécue pas plus tard que ce matin. Le train de 09 h 17 à Ath en direction de Bruxelles et en provenance de Mouscron arrive à 09 h 15. Il y a donc un battement de deux minutes en gare pour éventuellement tenir compte des retards. Le conducteur de train n'est pas là car il doit arriver par le train de Bruxelles, qui est en retard. Alors que le train est à l'heure en gare d'Ath, il part avec sept minutes de retard et arrive avec douze minutes de retard à Bruxelles. Il y a donc là l'illustration du problème que pose aujourd'hui la question des horaires des conducteurs de train dans le cadre de la lutte

pour une meilleure ponctualité sur le rail.

Dans un courrier commun adressé aux agents du Groupe, les administrateurs délégués d'Infrabel et de la SNCB ont notamment invité les conducteurs de train à plus de discipline et de rigueur, laissant entendre que les mauvaises statistiques de ponctualité seraient dues à un relâchement de la discipline dans leur chef. Le passage du courrier a évidemment particulièrement déplu aux organisations représentatives des travailleurs et aux conducteurs de train au moment où ceux-ci s'interrogent de plus en plus sur la pression à laquelle ils sont soumis au quotidien, avec des séries de plus en plus contraignantes et une rationalisation rampante: des horaires de plus en plus serrés sur les lignes avec moins de conducteurs pour effectuer le service. Je tiens des exemples à votre disposition.

Selon les cheminots, cette rationalisation est porteuse d'aggravation des chiffres de ponctualité car le moindre petit grain de sable vient enrayer beaucoup plus aisément et plus rapidement l'ensemble de la machine. Par ailleurs, on peut s'interroger sur les impacts d'une telle évolution sur la sécurité.

Lors de la présentation du plan de transport, l'administrateur délégué a admis l'existence d'un problème à ce sujet et a souligné qu'il fallait y travailler.

Monsieur le ministre, soutenez-vous le passage du courrier des administrateurs délégués qui incrimine les conducteurs de train au sujet du manque de ponctualité sur le rail en Belgique? Aujourd'hui, comment la SNCB appréhende-t-elle la question des horaires des conducteurs en lien avec les problèmes de ponctualité?

05.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS meldt mij dat volgens het Algemeen Reglement Personeel en Sociale Zaken 541 ARPS voor het treinpersoneel onder andere de volgende punten als arbeidsduur worden beschouwd.

Het betreft, ten eerste, de werkelijke duur van de prestaties op het krachtvoertuig of in de treinen; ten tweede, de duur van de losse ritten; ten derde, de duur van de trajecten die te voet afgelegd worden; ten vierde, de tijden toegekend voor de verrichtingen vóór het vertrek en na de aankomst der bediende treinen; ten vijfde, de duur van de planton- en reservediensten in het station of de tractiewerkplaats.

Volgens de NMBS worden de prestaties van de treinbestuurders zodanig opgemaakt dat in een verpozingstijd is voorzien tussen het derde en het zesde uur.

Aangezien de NMBS-Groep op het vlak van de arbeidsduur aan het gemeenrecht van het personeel onder de toepassing van de arbeidswet van 16 maart 1971 is onderworpen, maakt de reglementering van de verpozingstijd voor de treinbestuurders op nationale trajecten tot op heden niet het voorwerp uit van een koninklijk besluit waarin de duur van de pauze wordt gepreciseerd.

Hieruit volgt dat de treinbestuurders die op de nationale trajecten werken, een kwartier pauze moet worden toegekend, ten laatste op het ogenblik waarop de duur van de prestatie zes uren bereikt. Zulks gebeurt in overeenstemming met de wet van 1971.

Volgens de NMBS hebben de treinbestuurders door de bepalingen in de interne reglementering de facto recht op pauzes tijdens hun opdracht.

De NMBS meldt mij ook dat zij dan ook het gekozen parcours zal voortzetten. Zij zal eventuele punctuele afwijkingen wegwerken.

Zoals u weet, werd het nieuwe vervoerplan door de raad van bestuur van de NMBS nog niet definitief goedgekeurd. Zoals ik al in maart 2013 heb gedaan, zal ik bij de NMBS erop aandringen dat de wetgeving inzake de werktijden moet worden gerespecteerd.

Pour ce qui est de la question de M. Balcaen, la SNCB et Infrabel précisent que le but de ce courrier n'était absolument pas de stigmatiser une quelconque catégorie de personnel mais bien d'attirer l'attention sur la problématique de la ponctualité, laquelle aura rarement été aussi mauvaise. C'est pourquoi cette lettre, une initiative commune SNCB-Infrabel, était adressée à tout le personnel qui, d'une manière ou d'une autre, est impliqué dans l'organisation et l'exécution du trafic des trains.

Diverses analyses ont en effet révélé qu'indépendamment des dérangements à l'infrastructure, des avaries au matériel et des retards occasionnés par des tiers, environ un cinquième des retards était également dû à divers problèmes d'organisation et d'exécution. Je vais d'ailleurs évoquer le mot "process", "procédure".

La SNCB et Infrabel soulignent qu'à cet égard, les remarques du personnel seront prises en considération au maximum.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het antwoord dat u geeft is natuurlijk de theorie.

Ik geef een voorbeeld. De trein komt met enige vertraging aan in Oostende, waar er gekeerd moet worden. De bestuurder moet naar de andere kant van de trein en moet eventueel ook nog een sanitaire stop maken. Als hij dan een kwartier rustpauze heeft en de trein heeft al zeven minuten vertraging, dan wordt die tijd natuurlijk erg krap en is de druk vrij groot om van dat kwartier een aantal minuten te laten vallen om die trein terug op tijd te laten vertrekken.

Dat is allemaal begrijpelijk, maar het is belangrijk dat in het vervoerplan dat eind dit jaar in werking treedt rekening wordt gehouden met voldoende tijd voor de bestuurders zonder dat dit tot nieuwe vertragingen leidt.

U zei net dat het vervoerplan nog niet definitief was goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Ik veronderstel dat u een antwoord afleest dat u al van half december in uw bezit hebt, want dat vervoerplan is uiteraard ondertussen wel al door de raad van bestuur goedgekeurd.

05.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan u nu al verzekeren dat de huidige werkwijze, zoals die nu wordt geïnterpreteerd en toegepast, bijzonder nefast is voor de treinbegeleiders en de treinbestuurders.

Wij worden immers nog altijd geconfronteerd met drastisch slechte stiptheidscijfers. Het gaat dan niet over de kleine vertragingen van zes minuten of minder, maar meer over de vertragingen op tal van trajecten, zoals op de lijn Oostende-Antwerpen. De treinbegeleiders en treinbestuurders krijgen daar te maken met zeer onheuse regels, waardoor zij niet in staat zijn om gebruik te maken van de zogezegd voorziene arbeidspauzes.

Als u de veiligheid op het spoor en de waardering van het treinpersoneel ernstig neemt, dan denk ik dat ter zake bijkomende inspanningen moeten worden geleverd, zeker door de NMBS, zeker omdat ik vaststel dat in heel wat gevallen de treinvertragingen buiten de wil van het treinpersoneel om worden veroorzaakt.

Ik denk dat de veiligheid en dus ook de wettelijk voorziene pauzes een extra aandachtspunt in uw beleid moeten zijn.

05.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Si l'intention du passage incriminé du courrier des administrateurs délégués n'était pas de stigmatiser, le résultat effectif est bien celui-là.

Si une étude témoigne du rôle dans les problèmes de ponctualité lié, entre autres, au comportement des cheminots, nous aimerions évidemment avoir accès à cette analyse afin de pouvoir nous forger notre propre opinion.

Personnellement, en cette matière, je reste étonné quant à la manière dont les choses sont perçues du haut vers le bas à la SNCB.

Comme certains l'ont rappelé, la commission avait émis de recommandations en matière de révision des séries pour assurer une meilleure sécurité. Ce problème des séries entraîne également des conséquences sur la ponctualité. Pourtant, nous gardons l'impression que rien de consistant, au contraire, n'a été mis en place pour prendre en compte cette recommandation de la commission spéciale Sécurité du rail.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21134 van mevrouw Boulet wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Vandeput is weerhouden in de commissie voor de Financiën. We komen tot een volgende vraag van de heer Veys.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende problemen op vlak van stiptheid bij de NMBS en de koppeling ervan aan het loon van de NMBS-top" (nr. 21216)

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le lien entre le salaire des patrons de la SNCB et les problèmes persistants en matière de ponctualité des trains" (n° 21216)

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de problematiek van de stiptheid is vanuit diverse oogpunten reeds aan bod gekomen. Wat ik echter de voorbije tijd enigszins gemist heb in het hele discours is de koppeling aan het loon van de NMBS-top. Enerzijds moeten we daarvoor verwijzen naar de reeds lang verlopen beheersovereenkomst met de NMBS voor de periode 2008-2012. Daarin werd gesteld dat bij het niet bereiken van de doelstelling inzake stiptheid 25 % van het salaris van de – toen nog – drie CEO's zou worden afgehouden. U hebt zelf gezegd, op basis van de stiptheidscijfers voor de eerste maanden van 2013, dat u het beu begon te worden. Onlangs zijn er nogmaals stiptheidscijfers gepubliceerd. Daaruit blijkt dat de stiptheid in oktober 2013 was gedaald tot 80,4 %, het slechtste cijfer sinds januari 2011. U hebt in eerste instantie ook gesteld dat u die zeer slechte score betreurt en dat u de CEO en de raad van bestuur hebt laten weten dat u een duidelijk merkbare verbetering verwacht in de komende maanden. Dat was op 28 november 2013. Intussen is 2014 al begonnen.

In het licht van wat wij in het verleden hebben mogen vernemen en wat onder meer werd voorgesteld door de website Belate, mogen we stellen dat we er nog altijd niet zijn en dat er in feite weinig tekenen zijn dat die stiptheid op korte termijn in de goede zin zal evolueren. Wat de cijfers betreft die wij van Belate hebben gekregen, was Infrabel er als de kippen bij om de correctheid ervan in twijfel te trekken. Toch mogen wij zulke cijfers niet uit het oog verliezen, zeker omdat zij spreken van veel slechtere cijfers dan diegene die door Infrabel worden meegedeeld.

Ik heb dan ook enkele vragen.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u het verschil tussen de cijfers van Infrabel en de dramatisch slechtere van een website als Belate? Welke maatregelen werden genomen om de stiptheid op afdoende wijze aan te pakken, naast diegene die u reeds hebt genoemd in de plenaire vergadering? Werden er reeds resultaten geboekt?

Bent u van oordeel dat de koppeling van een deel van de variabele verloning van de gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep, zijnde de NMBS, HR Rail en Infrabel, op basis van de stiptheid nog steeds zijn nut bewijst? Wordt dit nog toegepast? Zo ja, waarop baseert u dit? Zo neen, waarom niet? Gaat u eventueel die regels aanpassen?

Tot slot, bent u van oordeel dat de koppeling van een deel van de verloning aan de stiptheid van de treinen ook moet gelden voor andere topfuncties binnen de NMBS-Groep? We hebben nu immers een situatie waarin veel directeurs binnen de NMBS-Groep een hoger loon hebben dan de heer Cornu. Ik meen dat we hen zo kunnen aanmanen tot enige plichtbewustheid inzake de aanpak van de stiptheid. Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS geeft mij de hiernavolgende informatie.

De stiptheidscijfers van Infrabel worden voor alle treinen op het hele net berekend, conform de richtlijnen die in het beheerscontract zijn opgenomen. Een stipte trein is een trein die met minder dan zes minuten vertraging in zijn bestemmingsstation aankomt.

De registratie van de vertraging gebeurt door een informaticaprogramma dat de treinen aan de hand van meetpunten in het spoor automatisch registreert.

Het verschil in cijfers is te verklaren door de treinen en de periodes die in aanmerking worden genomen.

Sedert jaren zijn er stiptheidsactieplannen opgesteld om de stiptheid te verbeteren. In 2011 werd door de NMBS en Infrabel een gemeenschappelijk stiptheidsactieplan met een honderdtwintigtal acties opgesteld. Op een aantal vlakken levert het plan in kwestie wel degelijk resultaten op. Andere acties op het vlak van de betrouwbaarheid van de infrastructuur en het materieel zullen echter pas op lange termijn hun invloed laten gelden. De introductie van nieuw treinmaterieel levert bijvoorbeeld nog onvoldoende resultaten op.

Daarenboven hebben een aantal andere factoren de voorbije jaren hun invloed laten gelden, zoals kabeldiefstallen en de personen op het spoor. Zij doen de verbeteringen op andere vlakken teniet.

De eerstkomende weken en maanden ligt de focus op het stipt vertrek van de treinen en op de operationele samenwerking tussen Infrabel en de NMBS, wat een verbetering op korte termijn van de stiptheid zou moeten opleveren.

Stiptheid is, behalve de veiligheid, de belangrijkste prioriteit van de NMBS en Infrabel en vormt een wekelijks agendapunt van het directiecomité. De evolutie van de stiptheid en de actieplannen worden dus van dichtbij opgevolgd. De stiptheid zal dan ook een van de belangrijkste elementen van de variabele verloning van de gedelegeerd bestuurders zijn.

Ten slotte, inzake de verloning van andere topfuncties ben ik ook van mening dat het remuneratiecomité van de NMBS en van Infrabel zelfs als autonome overheidsbedrijven de stiptheid meer in de variabele verloning moeten integreren.

06.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik treed u bij. Ik heb ook de indruk dat het de heer Cornu menens is om die stiptheid op korte termijn te verbeteren, maar wij hebben dat ook gehoord naar aanleiding van de realisatie van de stiptheidsmanagers. Enkele maanden later, bij de publicatie van de nieuwe stiptheidscijfers, zakte de euforie als een soufflé in mekaar.

Wat het noteren van die cijfers betreft, mogen wij niet uit het oog verliezen dat er enige vertekening is. Er is bijvoorbeeld die zesminutenregeling. U kunt dan naar het buitenland verwijzen of niet, maar dit heeft nog steeds tot gevolg dat mensen hun aansluiting missen en te laat op het werk komen. Zes minuten of minder vertraging is nog steeds vertraging.

Ten slotte ben ik blij vast te stellen dat u, ondanks de iets bescheidenere vergoeding die de CEO's van de NMBS en Infrabel ontvangen, nog steeds vasthoudt aan de koppeling van de variabele vergoeding met de stiptheidscijfers. Ik ben ook heel blij dat u aanstipt dat ook voor de topfuncties binnen de NMBS, de zogenaamde directieposten, de stiptheid in overweging moet worden genomen.

Ik hoop alvast dat de boodschap aankomt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21218 van mevrouw Galant wordt uitgesteld. Vraag nr. 21220 van mevrouw Warzée-Caverenne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schorsing door de Raad van State van de plannen voor een ondergrondse parking aan het treinstation van Dendermonde" (nr. 21279)

07 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension par le Conseil d'État du projet de construction d'un parking souterrain près de la gare de Termonde" (n° 21279)

07.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het oude treinstation van Dendermonde zou volgens de voorgestelde plannen volledig worden gerestaureerd, inclusief een moderne parkeergarage. Er zou een groenzone komen, die een verbinding vormt met de vestinggordel. Om die plannen te realiseren, moest de bescherming van een deel van het park dat naast het station ligt, worden opgeheven. Een buurtbewoner zag

dat evenwel niet zitten en stapte naar de Raad van State. Na die klacht schorste de Raad van State de plannen voor de ondergrondse parking aan het station van Dendermonde. Dit betekent dat de geplande heraanleg van de stationsomgeving in de problemen komt. Alle betrokken partijen, zowel de minister, de stad Dendermonde als de NMBS, zullen zich moeten beraden hoe hiermee verder te gaan.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u de volgende zaken vernemen.

Welke gevolgen heeft de schorsing door de Raad van State van de plannen voor een ondergrondse parking aan het station van Dendermonde?

Welke maatregelen werden naar aanleiding van deze schorsing genomen?

Tot slot, wat is de verdere planning inzake de renovatie van de stationssite te Dendermonde?

07.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS deelt mij mee dat door de schorsing geen ruimtelijk uitvoeringsplan voor de stationsomgeving opgemaakt kan worden. Bijgevolg kan er geen bouwvergunning worden verleend voor de bouw van de pendelparking binnen het bestaande bijzonder plan van aanleg voor de parkzone. De schorsing zal dus minstens zorgen voor een vertraging.

De NMBS heeft nog geen beslissing genomen, maar er zullen wel maatregelen genomen worden, in overleg met de stad Dendermonde, die eigenaar is van het desbetreffend parkgebied. Vermoedelijk zal de NMBS een nieuwe declasseringsaanvraag indienen, met een zeer uitgebreide motivatie, maar die hangt af van de redenen van de schorsing. In ieder geval zal de stad Dendermonde initiatieven nemen.

Indien het haalbaar is, zal eerst een nieuw stationsgebouw worden gerealiseerd, in de periode 2016-2018. Verder overleg met Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed zal uitwijzen of de aangepaste fasering haalbaar is.

07.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik betreur alvast dat de plannen en de noodzakelijke restauratie, inclusief een parkeergarage, uitgesteld werden, te meer daar men al zeer lang vragende partij is voor de realisering van de werf. Natuurlijk staat het de buurtbewoners vrij om naar de Raad van State te stappen, als zij hun rechten geschaad zien.

Anderzijds hoor ik vandaag van u dat men in feite een soortgelijke declassering zal aanvragen en men zal overgaan tot een soortgelijk dossier, weliswaar beter gemotiveerd. Hadden de NMBS, de stad Dendermonde en uw diensten hun huiswerk op voorhand niet wat nauwkeuriger moeten maken, teneinde een dergelijke vertraging te vermijden of ten minste ervoor te zorgen dat de Raad van State wat meer houvast had om de geplande werken goed te keuren?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 21271 van de heer Veys en 21362 van mevrouw Van Eetvelde werden in de plenaire vergadering behandeld. Vraag nr. 21289 van mevrouw Vanheste wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Mme De Bue a demandé de transformer sa question n° 21303 en question écrite.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het mogelijk uitbreken van de sporen en het verwijderen van de spoorweginfrastructuur op de voormalige lijn Adinkerke-Duinkerke" (nr. 21450)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen met de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke" (nr. 21519)

08 Questions jointes de

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle explosion du rail et la démolition des infrastructures ferroviaires de l'ancienne ligne Adinkerke-Dunkerque" (n° 21450)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets relatifs à l'ancienne ligne ferroviaire 73 entre Adinkerke et Dunkerque" (n° 21519)

Mevrouw Slegers komt niet.

08.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik wil mevrouw Slegers zeker niet de kans ontnemen om haar vraag te stellen. De vraag is echter actueel en ik wil vermijden dat de hele discussie een paar weken wordt uitgesteld. Daarom houd ik eraan de vraag vandaag te stellen.

Mijnheer de minister, de oude spoorlijn 73 tussen het Belgische Adinkerke en het Franse Duinkerke is de enige rechtstreekse lijn die Vlaanderen met Frankrijk verbindt. Ze is echter al twintig jaar in onbruik. Het is zelfs al veertig jaar geleden dat er nog een passagierstrein over de lijn reed.

Reizigersvereniging TreinTramBus wil dat de spoorverbinding Adinkerke-Duinkerke nieuw leven wordt ingeblazen. Ze reageerde daarmee op de geruchten dat de lijn zou worden uitgeboken. TreinTramBus vreest immers dat de lijn zou worden uitgeboken, wat de kans op een reactivatie ernstig zou hypothekeren.

De vereniging deed ook een oproep om de Facebookpagina *Red Spoorlijn 73 Adinkerke-Duinkerke* te steunen. Op die pagina staat dat deze week al een deel van de lijn door Infrabel zou worden uitgeboken.

In 2012 heb ik uw voorganger bevraagd over de plannen van de NMBS voor deze spoorlijn. Toenmalig minister Magnette verklaarde op 12 juni 2012 in de commissie voor de Infrastructuur het volgende: "Er zijn vandaag geen specifieke plannen of projecten voor de benutting van deze spoorlijn. Een beslissing kan pas worden genomen na grondig overleg met alle betrokkenen, namelijk de Franse netbeheerder RFF, de Franse overheden, het Vlaams Gewest, de lokale besturen, de haveninstantie en de spoorwegondernemingen, die elk hun toekomstvisie hebben in verband met deze spoorlijn."

Als wij de planning van Infrabel met betrekking tot deze spoorlijn bekijken, staat nu al vast dat men deze plannen wil doorvoeren en een gedeelte van de spoorlijn wil openbreken. Als wij de planning bekijken voor het uitvoeren van werken voor de periode van 11 tot 26 januari, staat dit punt aan de agenda, dus ik vrees dat het er niet goed uitziet.

Wij moeten dit punt ook bekijken in het licht van de noodzaak tot realisatie van een goederencorridor. Ook daarvoor is men vooral vanuit Frankrijk vragende partij voor de reactivatie van die oude spoorlijn, teneinde het goederenvervoer per spoor via Vlaanderen en Frankrijk langs die weg opnieuw aan te moedigen. Ik denk dat er ook vanuit de sector voldoende vraag is.

Ik wil erop wijzen dat op dit ogenblik het vervoer tussen Adinkerke en Duinkerke, ook het schoolvervoer, vooral met de bus gebeurt, wat voor overlast op de wegen zorgt. Het zou de vervoersproblematiek in de betrokken regio zeker ten goede komen, mocht die spoorlijn worden gereactiveerd.

Ik kom dan tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Wat zijn de plannen van de NMBS en Infrabel met de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke? In welke mate is een reactivering wenselijk en mogelijk? Welke maatregelen werden reeds genomen en volgens welke planning? Zo neen, waarom niet?

Mijnheer de minister, in welke mate klopt het dat Infrabel een deel van de lijn zou uitbreken? Wat is hiervoor de motivering?

08.02 Minister Jean-Pascal Labille: Infrabel bevestigt mij dat de lijn 73 Diksmuide-Adinkerke de pilootlijn voor de uitrusting met ETCS level 2 is. De infrastructuur werd daarom vereenvoudigd met een aangepaste spreiding van de seinen. Infrabel heeft momenteel geen plannen om de sporen tussen Adinkerke en Duinkerke uit te breken.

Volgens de NMBS heeft de NMBS noch de SNCF vandaag interesse in het uitbaten van een treindienst tussen De Panne en Duinkerke, enerzijds omwille van het geringe potentieel en, anderzijds, omwille van de grote investeringen in infrastructuur die nodig zijn, hoofdzakelijk op het Franse grondgebied.

De NMBS meldt mij dat er tijdens de week en in het weekend op elk uur een bus van de busmaatschappij van de stad Duinkerke rijdt tussen het centrum van Duinkerke en het station van Adinkerke, met aansluiting op de treinen van en naar het binnenland, die aan de reizigersvraag op deze verbinding blijkt te voldoen.

08.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik wens toch aan te stippen dat er wel degelijk interesse bestaat om de spoorlijn 73 te heractiveren. Ik meen dat dit noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de vraag vanuit de sector van het goederenvervoer. Wij mogen dit ook een communautair tintje geven, want er is al een dergelijke corridor voor het goederenvervoer tussen Wallonië en Frankrijk. De NMBS lijkt alvast geen vragende partij om dit ook vanuit Vlaanderen te organiseren. Ik durf dit ernstig te betreuren. Vanuit Frankrijk en diverse Franse transportondernemingen, die actief zijn op het spoor, bestaat nochtans wel degelijk interesse ter zake. Men heeft hiervoor zelfs een naam uitgevonden, want blijkbaar noemt men dit de Jacques Brellijn. Dit wijst er toch op dat men wel degelijk interesse heeft en belang hecht aan een reactivering.

Ik heb nog een laatste opmerking, mijnheer de minister. Ik meen dat men in de toekomst wel werk moet maken van de reactivering van deze lijn, te meer daar u zelf in uw antwoord verwijst naar het vervoer per bus, wat voor de nodige overlast zorgt op de weg. Als wij bij het organiseren van de mobiliteit ten volle gebruik willen maken van de bestaande spoorinfrastructuur, meen ik dat de reactivering van de lijn wenselijk en rendabel kan zijn.

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

09 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de automatische toekenning van het sociaal tarief" (nr. 21292)

09 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'attribution automatique du tarif social" (n° 21292)

09.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de beheersovereenkomst engageert de NMBS zich ertoe om het sociaal tarief automatisch toe te kennen aan klanten die daarvoor in aanmerking komen. In artikel 38, § 3 stelt de vervoersmaatschappij dat de treinreiziger die om bepaalde sociale redenen recht heeft op een tariefreductie, deze kan verkrijgen zonder dat hij daartoe zelf allerlei attesten moet aanleveren die zijn recht op de reductie staven.

De NMBS wil hiervoor een elektronische gegevensuitwisseling met de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid tot stand brengen. Op die manier kan heel snel worden geverifieerd of een reiziger al dan niet voldoet aan de voorwaarden om de tariefreductie te kunnen genieten. De reductiekaarten zouden dan rechtstreeks door de NMBS worden afgeleverd.

De NMBS maakte zich sterk dat de online aansluiting met de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid in de loop van 2009 – toch al een tijdje geleden – gerealiseerd zou worden. Eind 2013 zou het sociaal tarief bij de NMBS automatisch worden toegekend. Bij mijn weten is dat nog altijd niet zo. U kan mij uiteraard corrigeren.

Ik had graag een antwoord gekregen op de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de automatische toekenning van het sociaal tarief bij de NMBS?

Als de relatie met de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid nog niet is gerealiseerd en de toekenning nog niet automatisch verloopt, op welke manier gebeurt zij dan wel?

Worden nog verdere stappen gezet om de automatische toekenning tot stand te brengen?

Zou de uitrol van de MOBIB-kaart niet aangegrepen kunnen worden om het sociaal tarief automatisch te laten toekennen?

Welke zijn de hinderpalen die de automatische toekenning van het sociaal tarief in de weg staan?

09.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS informeert mij dat zij werk heeft gemaakt van de administratieve vereenvoudiging.

Sinds maart 2013 gebeurt het verkrijgen van een kortingskaart voor een verhoogde tegemoetkoming gratis en automatisch in de stations dankzij de aansluiting op de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, via de lezing van de elektronische identiteitskaart. Het gaat erom de toegang tot de sociale tarieven voor de betrokken personen te organiseren en te vergemakkelijken en niet om een nieuwe definitie van de rechthebbenden.

De NMBS meent dat de kortingskaarten op langere termijn opgenomen kunnen worden op de MOBIB-kaart, zoals dat vandaag het geval is voor de papieren abonnementen.

Voor de administratieve vereenvoudiging van de kaart "kosteloze begeleider" wordt de KSZ echter geconfronteerd met technische problemen die verbonden zijn met de raadpleging en de behandeling van de informatie. De KSZ heeft een haalbaarheidsstudie gestart en zal een werkgroep oprichten met vertegenwoordigers van de verschillende vervoersoperatoren en van de Directie-generaal Personen met een handicap.

Voor de grote gezinnen wordt de administratieve vereenvoudiging geanalyseerd. De NMBS wacht op het goedkeuren van de wet die het mogelijk maakt dat de afstamming in stijgende en dalende lijn wettelijke gegevens worden, om de KSZ de kans te bieden er toegang toe te hebben.

Begin 2014 wordt tussen de NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer een werkgroep opgericht om de reglementering te vereenvoudigen.

09.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw hoopgevend antwoord. Wij hebben er alle belang bij dat het voor degenen die het nodig hebben zo eenvoudig mogelijk gebeurt. U zegt dat er begin 2014 een werkgroep is opgericht. Ik hoop dan ook dat dit snel gerealiseerd zal worden.

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

10 **Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare d'Herseaux" (n° 21464)**

10 **Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Herseaux" (nr. 21464)**

10.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, en septembre 2012, je vous interrogeais à propos de la fermeture des guichets de la gare d'Herseaux, guichets remplacés par des automates.

Ceux-ci avaient été vandalisés peu de temps après leur installation. J'expliquais que ne plus assurer de présence humaine dans les gares, c'était laisser la porte ouverte à toute une série de désagréments tels que le manque d'information et de confort pour les voyageurs, les actes de vandalisme, etc. La SNCB envisageait également de fermer la salle des pas perdus. Finalement, étant donné que beaucoup de voyageurs transitaient et transitent encore par cette gare, la salle est restée accessible.

Garantir l'accès à cette salle des pas perdus était évidemment une bonne chose pour le confort des voyageurs. Mais début décembre 2013, cette salle a été vandalisée et des dégradations importantes sont à constater. La SNCB envisage dès lors de ne plus la rendre accessible aux voyageurs. On peut y voir la suite logique des décisions qui sont prises depuis de nombreux mois par la SNCB. On vide les gares de leur personnel, puis on ferme les locaux en raison de l'insécurité qui s'y installe. La dernière étape, c'est la suppression pure et simple du point d'arrêt.

Si le vandalisme est inacceptable et doit être combattu avec vigueur, la logique de la SNCB doit aussi être dénoncée. En outre, les voyageurs précisent que les haut-parleurs censés annoncer les trains ne fonctionnent plus. Comme le dit la presse locale, la gare d'Herseaux est en train de devenir une véritable

gare fantôme. Encore une fois, ce sont les voyageurs qui vont trinquer.

C'est une belle illustration de ce qui se passe aujourd'hui sur le terrain en matière de services publics dans de nombreuses zones rurales.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que la salle des pas perdus ne sera plus accessible pour les voyageurs? Comment la SNCB compte-t-elle garantir le confort des voyageurs? Pourquoi les haut-parleurs ne fonctionnent-ils pas? Comment la SNCB améliorera-t-elle la sécurité, le cas échéant en collaboration avec les autorités communales? La SNCB supprimera-t-elle, à terme, le point d'arrêt d'Herseaux?

10.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, monsieur Balcaen, la salle d'attente de la gare d'Herseaux a effectivement été vandalisée et n'est plus accessible aux voyageurs.

Le SNCB m'informe qu'elle évalue les coûts de réparation et qu'elle recherche une alternative durable à ce problème récurrent et généralisé de vandalisme dans la région. Aucune décision n'est donc prise au sujet du maintien ou de la fermeture de cette salle d'attente.

Infrabel reconnaît que le 28 novembre dernier, un problème technique n'a pas permis la diffusion des messages par la sonorisation. Une équipe d'Infrabel a été dépêchée sur place. Le problème est depuis lors résolu.

Pour ce qui concerne la sécurité des lieux, la brigade Securail de Mons va accentuer, dans les semaines à venir, les passages en gare d'Herseaux.

La SNCB a également informé la police fédérale des chemins de fer de Mons de la situation en gare d'Herseaux. Une analyse de risque sera effectuée dans le courant du premier trimestre 2014.

Il n'est sans doute pas inutile de rappeler que tout riverain ou voyageur qui constate une situation d'insécurité, notamment en gare d'Herseaux, a la possibilité d'appeler le numéro gratuit d'urgence. L'opérateur fera alors appel aux services de sécurité Securail et/ou à un service de police afin de garantir une intervention rapide.

Enfin, la SNCB me confirme que l'arrêt de la desserte ferroviaire de la gare d'Herseaux n'est pas à l'ordre du jour.

10.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les agents Securail, qui interviendraient à Herseaux en cas de problème, doivent venir de Mons, ce qui prend au moins une heure. Cela ne me semble pas être la solution.

Vous évoquez d'autres pistes qu'il convient effectivement d'envisager. Mais qu'on remette des agents dans les locaux et on ne connaîtra plus ces problèmes de vandalisme! C'est la seule réponse logique, me semble-t-il, si l'on ne veut pas, à terme, voir disparaître toutes ces petites gares. Par ailleurs, il serait intéressant de mobiliser les acteurs locaux pour qu'en sus d'une salle d'attente qui reste accessible, on puisse développer d'autres services à la population (services publics ou commerciaux).

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 21467 en 21468 van de heer Geerts worden uitgesteld.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stopzetting van het onderzoek naar de aanbesteding van de Fyra door het Rekenhof" (nr. 21472)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stopzetting van het onderzoek van het Rekenhof naar het gevoerde beheer inzake de Fyra" (nr. 21473)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de medewerking van de NMBS aan het onderzoek van het Rekenhof naar de falende Fyra" (nr. 21518)

11 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension par la Cour des comptes de l'enquête relative à l'adjudication du Fyra" (n° 21472)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension par la Cour des comptes de l'enquête relative à la politique menée dans le cadre du Fyra" (n° 21473)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la participation de la SNCB à l'enquête menée par la Cour des comptes sur les défaillances du Fyra" (n° 21518)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de commissie voor de Infrastructuur zette eind juni 2013 het licht op groen voor een resolutie waarin het Rekenhof verzocht wordt om de flop van de Fyra te onderzoeken. Het Rekenhof gooit nu echter de handdoek in de ring. De reden daarvoor zou een gebrek aan transparantie zijn bij de NMBS en de terughoudendheid van zowel de NMBS als de Nederlandse autoriteiten om informatie vrij te geven. De lijst met documenten die het Rekenhof niet mag inkijken en verspreiden, is lang: de voorbereiding van het aankoopcontract, de ondertekening, de bankgaranties en de ingebruikstelling.

In een brief aan Kamervoorzitter Flahaut van 16 oktober 2013, die ook aan alle leden van de commissie ter beschikking werd gesteld, schrijft voorzitter van het Rekenhof Phillippe Roland het volgende: "De betrokken diensten willen vermijden dat iets publiek wordt gemaakt. Aangezien heel wat documenten over de Fyra het voorwerp uitmaken van strafrechtelijke en burgerlijke procedures, willen de betrokken diensten een publiekmaking vermijden. Het Rekenhof mag de documenten alleen inkijken op voorwaarde van strikte confidentialiteitsgarantie en met uitsluiting van kopiëmaking. Dat heeft gevolgen voor alle delen van het onderzoek. Ook de Nederlandse Rekenkamer weigert om informatie uit te wisselen."

Mijnheer de minister, reeds in het verleden heeft het Rekenhof gewezen op moeilijkheden om het dossier in kwestie op afdoende wijze te onderzoeken. Daarom heeft mijn partij steeds aangedrongen op een echte onderzoekscommissie en dus niet het onderzoek van het Rekenhof, zoals wij dat nu hebben.

Anderzijds is het een beetje vreemd dat u op een schriftelijke vraag van collega Geerts antwoordt geen weet te hebben van een klacht vanwege het Rekenhof met betrekking tot een slechte samenwerking van de NMBS in het kader van het Fyradossier. De brief dateert van 16 oktober 2013 en de vraag van collega Geerts dateert van 9 december 2013. Ik kan mij toch niet voorstellen dat de socialistische Kamervoorzitter André Flahaut er niet in geslaagd is u te informeren over het schrijven van het Rekenhof. Er schort toch een en ander aan de bereidheid van de NMBS om hieraan mee te werken.

Mijnheer de minister, in welke mate klopt het dat de NMBS op een dergelijke nefaste wijze medewerking en inzage verleent aan het Rekenhof? Met welke motivatie en in welke mate is dat conform de gevraagde en genomen engagementen? Ik verwijs daarvoor naar verklaringen die u in het verleden hebt gedaan, zowel bij de behandeling van de resolutie over het onderzoek als in verband met de mogelijke wantoestanden in heel het Fyradossier.

Zo neen, hoe verklaart u de brief van het Rekenhof? Welke maatregelen werden genomen, opdat de NMBS een goede en correcte medewerking en inzage zou verlenen aan het Rekenhof?

11.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal mij onthouden van de beschrijving van de hele situatie. Het is in elk geval vreemd dat een heel pak documenten niet openbaar gemaakt mag worden, terwijl die documenten volgens mij, in het kader van de vigerende wetgeving, ter inzage horen te liggen voor wie daartoe gerechtigd is.

Ik ga meteen over tot mijn vragen.

Kunt u enige toelichting geven bij het gebrek aan transparantie bij de NMBS? Welke fameuze documenten mogen niet door het Rekenhof worden gekopieerd? Waarom niet?

Op welke manier zal de NMBS dan wel duidelijkheid verschaffen over de manier waarop de voorstudie, de aanbesteding, de testen en de ingebruikname van de Fyratreinsetten verliepen? Op welke manier zal de NMBS aantonen dat er geen overheidsmiddelen naar het Fyraproject zijn gevloeid?

Sinds wanneer bent u zelf op de hoogte van de stopzetting van het onderzoek? Welke stappen neemt u of zult u nemen in dat weinig transparant dossier?

11.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Zelf werd ik niet officieel geïnformeerd over de houding van het Rekenhof met betrekking tot het gevolg dat het wenst te geven aan de onderzoeksvragen van het Parlement over de Fyra. Ik heb via de pers kennisgenomen van de brief van het hof aan de Kamervoorzitter. Op gelijkaardige wijze heeft de NMBS mij meegedeeld geen weet te hebben van enige klacht van het Rekenhof. Dit lijkt mij volstrekt normaal, aangezien het Rekenhof van de Kamer van volksvertegenwoordigers afhangt en het initiatief om een onderzoek in te stellen ook vanuit het Parlement kwam. U zult dus begrijpen dat het mij niet toekomt mij uit te spreken over de vraag of het hof al dan niet beschikt over genoeg werkingsmiddelen of over de tijd die het nodig heeft om te beslissen dat, gelet op de context, er geen onderzoek wordt ingesteld.

Zoals ik me er in de Kamer toe verbonden heb, heb ik de NMBS gevraagd mee te werken aan de parlementaire onderzoeken die zowel in België als in Nederland zouden worden gevoerd. Ik heb er echter vanaf het begin aan herinnerd dat deze transparantie haar belangen in de lopende processen, met name met AnsaldoBreda, niet mocht schaden. Volgens de NMBS heeft zij steeds haar medewerking verleend en documentatielijsten bezorgd. Omdat deze zaak in België en Nederland het voorwerp van gerechtelijke procedures uitmaakt, kan de NMBS enkel een inzagerecht geven en geen recht tot kopie van de opgesomde documentatie. Het Rekenhof kreeg dus een inzagemogelijkheid. Bovendien zijn verschillende stukken beschikbaar bij een andere overheidsdienst, de DVIS, en bij de procureur des Konings van Brussel.

Wat de opdracht, de tests en de indienstneming van de Fyrtrein betreft, is het dossier met betrekking tot de gunning van de opdracht in handen van het gerecht, terwijl AnsaldoBreda een procedure tegen de DVIS is gestart met betrekking tot de uitreiking van de toelating voor indienststelling. De NMBS begrijpt dat zij opgeroepen kan worden als getuige door de Nederlandse Rekenkamer. Men heeft er tevens geen problemen mee om aan de bevoegde diensten inzage te geven tot de voorstudie, de aanbesteding, de tests en de ingebruikname van de V250-trein. Meerdere van deze stukken zijn overigens reeds, onder dekking van het beroepsgeheim van de advocaat, confraterneel overhandigd aan de Nederlandse Staat en de partijen, betrokken in de diverse rechtszaken.

Wat, ten slotte, de vraag rond de financiële stromen betreft, herhaal ik dat de rekeningen van de NMBS elk jaar worden onderworpen aan een audit door het Rekenhof. In het onwaarschijnlijke geval van onwettige staatssteun, zou deze aan het licht moeten komen. Volgens mijn informatie is dat tot nu toe in het Fyradossier niet het geval geweest.

11.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bij de behandeling van de resolutie in de plenaire vergadering heb ik de bedenking geuit dat wij in een gelijkaardig scenario zouden belanden als dat waarmee het Rekenhof werd geconfronteerd bij het onderzoek naar de beveiligingssystemen. Het Rekenhof heeft ook de financiële stromen onderzocht, maar het Rekenhof deelde mee dat het telkenmale bepaalde documenten niet kreeg, ook al vroeg het ernaar. Bepaalde zaken wilde men niet vrijgeven. U zegt nu wel dat de financiële stromen helemaal worden gecontroleerd, maar dat is niet het geval. Naar diverse dochterondernemingen en ook naar verschillende commerciële dossiers voert het Rekenhof geen onderzoek uit. Ik denk dus dat de beperkingen waarmee het Rekenhof kampt, niet alleen qua tijd en qua personeel, en waarvoor wij een jaar geleden gewaarschuwd hebben, nu een feit zijn.

De NMBS speelt daarin een zeer perverse rol. De NMBS probeert het kruimelspoor, dat het zoals Hans en Grietje achtergelaten heeft bij de behandeling van heel dat dossier, verborgen te houden. Het zou namelijk wel eens kunnen dat het Rekenhof tot andere conclusies komt dan de NMBS. Het is wel bedroevend dat wij in het Parlement resoluties goedkeuren waarin de Kamer het Rekenhof verzoekt om het gevoerde beheer te onderzoeken evenals de wijze waarop de voorstudie, de aanbesteding, de testen en de ingebruikname van de Fyrtreinstellen werden uitgevoerd, als vervolgens blijkt dat het dossier door de NMBS zelf wordt gedwarsboemd omdat ze misschien slecht uit dat verhaal zou komen. Ik vind dat de NMBS ten volle moet meewerken om het Rekenhof klaarheid te laten scheppen. Er kunnen geen afspraken worden gemaakt over de analyse of vaststellingen, maar wel over het vrijgeven van bepaalde documenten zolang het proces loopt. De huidige werkwijze komt echter zeker niet overeen met het engagement dat u als minister bent aangegaan en is al helemaal niet conform de wens van het Parlement, uitgesproken in de resolutie.

11.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb naar uw antwoord geluisterd en ik haal daar vooral uit dat u gewoon blijft zitten en toekijkt.

Ik vind de opmerking van het Rekenhof dat er geen transparantie was een ernstig te nemen opmerking. Het antwoord van de NMBS daarop, met name dat zij geen weet heeft van klachten, is bijna cynisch te noemen.

Ik kan mij indenken dat men bij een bedrijf dat er niet in slaagt een fatsoenlijke dienstverlening te bieden, klachten stilaan gewoon wordt en ze zelfs niet meer noteert. Als iemand dan zegt dat het zo niet kan, zegt de NMBS dat zij dat alle dagen ook van haar reizigers hoort, maar dat ze rustig verder doet.

Er zijn daar nu managers die uw goedkeuring wegdragen en waarop u rechtstreeks invloed hebt. Het zou niet slecht zijn dat u als voogdijminister met de vuist op tafel klopt en duidelijkheid in dit dossier vraagt.

Als er geen volledige transparantie is en de NMBS op eigen houtje kan blijven beslissen welke dossiers en documenten zij ter beschikking stelt, vraag ik mij af op welke manier wie dan ook een fatsoenlijk onderzoek kan voeren naar de volledige aanbestedingsprocedure van de Fyra of – voor ons nog belangrijker – naar de mate waarin daar overheidsgeld naartoe is gevloeid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het vierde spoorwegpakket voor de NMBS" (nr. 21476)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorbereidingen van de NMBS op de vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersverkeer" (nr. 21484)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "liberalisering" (nr. 21530)

12 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du quatrième paquet ferroviaire pour la SNCB" (n° 21476)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dispositions prises par la SNCB en vue de la libéralisation du marché du transport intérieur de voyageurs" (n° 21484)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la libéralisation" (n° 21530)

12.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, vorige week konden wij een zeer grondig televisie-interview met de heer Cornu zien over zijn visie op de toekomstige NMBS, vooral in het kader van het vierde spoorwegpakket.

Het is de wens van de Europese Commissie om te komen tot een bevordering van het concurrentievermogen en de groei van het spoor in Europa. De NMBS heeft dan nog heel veel werk voor de boeg om tegemoet te komen aan alle eisen en maatregelen in het spoorwegpakket.

Ik verwijs ter zake naar de verklaringen van de heer Cornu in het Canvasprogramma Panorama op 9 januari 2014. Daar heeft hij duidelijk gesteld dat de NMBS nog steeds niet klaar is en dat zelfs de huidige regels die de overheid oplegt, vervat in de nog steeds lopende beheersovereenkomst die afgelopen was in 2012, moeten worden aangepast. De heer Cornu zei onder meer dat de NMBS zich meer zou moeten kunnen voorbereiden op de komst van privéconcurrenten. Daarvoor zou bij de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst de nodige aandacht moeten zijn. Ik citeer de heer Cornu: "We gaan ons moeten aanpassen aan de kostenstructuur van eventuele concurrenten. Neem bijvoorbeeld tickets in eerste klas. Je kunt daar een dienstverlening bieden die anders is. Je hebt daar ook een ander soort klant. Waarom zouden de spoorwegen niet mogen proberen daar geld aan te verdienen? Het nieuwe beheerscontract moet een belangrijke stap in die richting kunnen zetten."

Mijnheer de minister, ik vermoed dat u ook kennis hebt genomen van de verklaringen van de heer Cornu.

Ik denk dat wij toch tot enige voorzichtigheid moeten aanmanen. Wij herinneren ons allemaal het Fyradossier. Ook daar ging de treinreiziger beter af zijn. Het was bijna de 'NMBS+' op de rails met een

betere service en een heel tevreden klant. Gelet op De Fyrakater moeten wij dit toch met enige zorg bekijken.

In welke mate bent u van oordeel dat de NMBS voldoende voorbereid is op dit vierde spoorwegpakket? Zo ja, op welk vlak? Zo neen, op welk vlak niet? Waarom nog niet en welke maatregelen werden genomen?

Deelt u de analyse en de voorstellen van de heer Cornu? Zo ja, op welk vlak? Met welke motivatie? Welke maatregelen werden genomen? Zo neen, op welk vlak niet? Met welke motivatie?

Tot slot, wij komen tot de vaststelling dat de beheersovereenkomst in 2012 in feite al uitgeput was. Ondanks de nieuwe NMBS worden wij nog steeds geconfronteerd met een oude beheersovereenkomst. Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen over de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst? Welke concrete planning bestaat daarvoor?

12.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op 23 april heb ik u een mondelinge vraag gesteld over de maatregelen die de NMBS neemt met betrekking tot de openstelling van de markt voor binnenlands reizigersvervoer. U hebt zich er toen heel snel van afgemaakt door te verwijzen naar de antwoorden op mondelinge vragen van een aantal collega's. We hebben daarover toen een discussie gehad die ik nu niet zal herhalen. Die vragen gingen destijds over het vierde spoorwegpakket in het algemeen. Mij gaat het er specifiek om hoe het overheidsbedrijf NMBS zich hierop voorbereidt.

In januari 2014 hebben we in een vrij interessante uitzending van Panorama een aantal zaken mogen vernemen. Zo zei de heer Cornu onder andere dat de NMBS nu niet klaar is voor de vrijmaking van de markt. Ik meen niet dat de heer Cornu daarmee groot nieuws heeft gebracht, maar het is in elk geval een vaststelling van de grote baas van het overheidsbedrijf NMBS. Hij pleit ervoor om de regels die de overheid oplegt aan te passen, zodat de NMBS meer mogelijkheden krijgt om zich voor te bereiden op de komst van privéconcurrenten. Hij benadrukt daarbij dat de NMBS zich zal moeten aanpassen aan de kostenstructuur van eventuele concurrenten.

Mijnheer de minister, ik herhaal graag de vragen die ik al heb gesteld op 23 april 2013 en die u toen onbeantwoord liet. Zal de NMBS naar uw oordeel klaar zijn om in 2019 de concurrentie aan te gaan met andere ondernemingen op het Belgische spoor? Welke maatregelen heeft de NMBS al genomen en zal ze nog nemen om zich voor te bereiden op het openstellen van de markt van het binnenlandse reizigersvervoer?

Een andere vraag heeft betrekking op iets wat iedereen blijft bekommeren, het niet goedkope personeelsstatuut. Bent u van oordeel dat het personeelsstatuut bevorderlijk is om vanaf 2019 te kunnen concurreren in een vrije markt? Welke oplossingen kunnen daarvoor eventueel worden voorzien?

Ik stel nog enkele bijkomende vragen, specifiek naar aanleiding van de uitspraken van de heer Cornu in de bewuste uitzending van Panorama. Welke aanpassingen aan de regelgeving vraagt hij eigenlijk? Wat is daarover uw standpunt?

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, of het 2019 wordt of een jaar in de buurt van 2019, en op welke manier de liberalisering juist zal gebeuren, weten wij vandaag nog niet honderd procent zeker. Deze week of een van de komende weken zal het Europees Parlement over een tekst inzake de liberalisering stemmen. Voor zover wij er vandaag zicht op hebben, wijkt de tekst in kwestie behoorlijk af van de tekst die de Europese Commissie had ingediend.

De wijze waarop zal worden geliberaliseerd, zal de komende weken wel duidelijk worden. Dat zal worden geliberaliseerd, is echter een vaststaand gegeven. Dat de NMBS zich op de liberalisering moet voorbereiden, is uiteraard ook een vaststaand gegeven.

De heer Cornu heeft de voorbije weken een aantal duidelijke uitspraken over de liberalisering gedaan. Er wordt bijvoorbeeld voor *cherry picking* door buitenlandse operatoren gevreesd. Dat zou een gevaar zijn. Een klein land als België zou voor dat fenomeen erg kwetsbaar kunnen zijn. De Deutsche Bahn heeft bijvoorbeeld al laten verstaan dat zij geïnteresseerd is in het aanbieden van bepaalde diensten op een aantal lijnen in ons land.

De heer Cornu heeft ondertussen gevraagd dat het nieuwe beheerscontract de NMBS zou toelaten zich voor

de concurrentie klaar te maken, wat ook de andere vraagstellers al aangaven. Hij verwijst bijvoorbeeld naar de ticketprijzen, die een belangrijk onderdeel van de inkomsten zijn, maar waarover de NMBS al met al weinig zeggenschap heeft. De heer Cornu had het ter zake vooral over eersteklastickets, waarvoor er meer commerciële mogelijkheden zouden kunnen zijn dan vandaag het geval is.

Het nieuwe beheerscontract dat er weldra komt, moet volgens hem dus een voorbereiding van de liberalisering mogelijk maken.

Ik heb een aantal vragen.

Wat is uw visie, als bevoegde minister, op de liberalisering volgens de Europese besluitvorming? Hoe kan de NMBS zich op de liberalisering voorbereiden?

Deelt u het standpunt dat het nieuwe beheerscontract een voorbereiding op de liberalisering moet zijn? In welke mate houden de voorbereidende werkzaamheden voor het nieuwe beheerscontract vandaag rekening met dit punt? Wordt een en ander ondersteund door een grondige analyse van de mogelijke gevolgen van de liberalisering, niet specifiek voor de NMBS maar voor het treinaanbod aan de reizigers in het algemeen?

Tot slot zou ik nog graag een element aan het debat willen toevoegen.

Wanneer wij naar het buitenland kijken, merken wij dat de Deutsche Bahn via Veolia al in een aantal landen actief is. Wij merken ook dat de Nederlandse Spoorwegen bijvoorbeeld in Groot-Brittannië vandaag via een dochtermaatschappij al een aantal lijnen uitbaten.

Deze buitenlandse spoorwegmaatschappijen bouwen aldus heel wat knowhow op. Zij doen zodoende heel wat ervaring op, die, eens hun eigen markt ook zal worden geliberaliseerd, wel eens goed van pas zou kunnen komen bij de aanbesteding van bepaalde lijnen en dies meer.

Daarom stel ik mij de volgende vraag.

Zou de NMBS zelf ook niet wat actiever naar buitenlandse netten moeten kijken? Zou de NMBS ook al eens kunnen meedingen naar een aanbesteding voor een bepaalde lijn of in een bepaalde regio, bijvoorbeeld in Nederland, Duitsland of Groot-Brittannië, om aldus voor de toekomst al de nodige ervaring te kunnen opdoen?

Een dergelijke houding zou voor de NMBS in het licht van de toekomst een verrijking kunnen betekenen.

12.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de voorwaarden waartegen de opening voor de concurrentie van het binnenlands reizigersvervoer zal gebeuren, maken vandaag nog steeds het voorwerp uit van onderhandelingen op het niveau van de verschillende Europese instanties. De onderhandelingen over het luik "beheer en vrijmaking" zullen in principe onder het Griekse voorzitterschap van start gaan.

Het is duidelijk dat ik, samen met mijn collega, de staatssecretaris voor Mobiliteit, nauwgezet zal toekijken dat men in de voorwaarden voor de vrijmaking waarborgen opneemt inzake het behoud van de veiligheid op het netwerk, maar ook inzake het behoud van een kwaliteitsvolle dienstverlening op het hele grondgebied, met inbegrip van de minder bevolkte en dus minder rendabele zones.

Ik zal ook een vrijmaking verdedigen die niet leidt tot sociale dumping, zoals wij die elke dag vaststellen in andere vervoerssectoren, zoals het weg- of luchtvervoer. Ik zal een voorzichtige houding aannemen, in die zin dat het nodig is de gevolgen van de vrijmaking te evalueren in de sectoren van het goederenvervoer en het internationale reizigersvervoer, om er lessen uit te trekken.

Tot slot ben ik van mening dat de timing voor de uitvoering van nieuwe regels besproken moet worden, in het bijzonder in een sector waarin een verandering tientallen jaren in beslag neemt. Ook indien wij het kader nog niet kennen waarin de volledige vrijmaking van de spoorsector zal gebeuren, meen ik dat het van inzicht getuigt om er zich vanaf vandaag op voor te bereiden.

Het NMBS-management heeft mij laten weten dat het alle nodige maatregelen zal nemen om het bedrijf efficiënter te maken om concurrentieel te zijn. Daarvoor zullen volgens hen een hele reeks efficiëntiemaatregelen uitgewerkt en uitgevoerd worden. Die maatregelen zullen in het nieuw

ondernemingsplan van de hervormde NMBS opgenomen moeten worden.

Met betrekking tot de nieuwe beheerscontracten is het mijn bedoeling nog tijdens deze legislatuur de basis te leggen voor de toekomstige beheerscontracten. De werkzaamheden daartoe zijn al van start gegaan, met een studie over de vereenvoudiging, de relevantie en de efficiëntie van de doeltreffendheidscriteria. Het is belangrijk om de onderhandelingen nu opnieuw op de basistaken te richten, namelijk de veiligheid, de stiptheid en de kwaliteit van het vervoersaanbod.

Gelet op de tijd die er nog voor het einde van de legislatuur overblijft, wens ik mij niet over een strikte timing uit te spreken, maar u kunt er zeker van zijn dat ik alles in het werk zal stellen opdat de onderneming de komende jaren over een stappenplan zou beschikken.

Ik heb begrip voor de wens van de heer Jo Cornu om over een grotere manoeuvreerruimte te beschikken, met name inzake de tariefbepaling. Vooraleer ik mij uitspreek, wacht ik echter ernstige en diepgaande studies af die aangeven hoe een grotere tariefvrijheid, met name in eerste klas, van die aard is dat zij de overheidsdoelstellingen kan bereiken in termen van mobiliteit en die worden verwacht met betrekking tot de verhoging van het aanbod of de kwaliteit van de dienstverlening. Dit punt zal zeker het voorwerp uitmaken van onderhandelingen in het licht van de voorbereiding van de nieuwe beheerscontracten.

Wat de idee betreft dat het voor de NMBS nuttig zou zijn om in te schrijven op buitenlandse opdrachten om ervaring op te doen, geeft de NMBS mij aan dat deze vraag buiten het bestek valt van de openbare-dienstverplichtingen van de NMBS en dat ze tot haar commerciële autonomie behoort.

12.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik besef ten volle dat er nog een en ander kan wijzigen aan de concrete invulling van het zogenaamde vierde spoorwegpakket. U moet mij toch gelijk geven dat de verdere liberalisering van het spoor een feit is waar wij zeker niet onderuit kunnen. Dat er nog wordt gesleuteld aan de restricties, aan de wijze van handelen en aan de timing, is best mogelijk, maar wij komen alvast tot de vaststelling dat zelfs de heer Cornu aangeeft dat de NMBS onvoldoende is voorbereid op die liberalisering.

U geeft nu bovendien de wens te kennen om nog tijdens deze legislatuur werk te maken van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst. Ook daar komt u niet echt met een echte planning voor de pinnen. Ik meen dan ook dat heel deze procedure zal 'overzomeren' omdat er tijdens deze legislatuur niet echt sprake zal zijn van een nieuwe beheersovereenkomst. Wij worden immers nu in feite al geconfronteerd met het voortdurend voortmetselen op een beheersovereenkomst die in 2012 afliep. Ondertussen is het 2014, mijnheer de minister, en er is nog altijd geen nieuwe beheersovereenkomst.

Ik verwees naar de concurrentie en het vrijmaken van de markt. Het is inderdaad niet leuk dat er aan *cherry picking* wordt gedaan. Als ik echter zie in welke situatie de NMBS op dit moment verkeert, in een quasimonopoliepositie, met slechte prestaties op het vlak van de stiptheid, de dienstverlening, de communicatie, het treinaanbod en zelfs op financieel vlak, dan hoop ik dat de concurrentie er snel komt, zodat de NMBS wordt aangezet tot enige discipline en plichtsbewustheid. Men mag immers niet vergeten dat die maatschappij werkt met belastinggeld.

12.06 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb naar u geluisterd, maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn concrete vragen.

Ik kan dus alleen maar vaststellen dat zowel u, als voogdijminister, als de NMBS zich gedraagt als een struisvogel. Dat noemt men struisvogelpolitiek: weten dat het op komt is, maar niets ondernemen. In plaats van zelf de hand aan de ploeg te slaan en de nodige wijzigingen door te voeren, vraagt men aan de minister om de regels aan te passen. Men is zelfs niet eens duidelijk over welke regels dan precies moeten worden aangepast.

U hebt voor die dossiers misschien niet zo veel appreciatie als andere mensen. Ik herinner mij nog dat wij ooit belden met telefoons van de RTT. De RTT was verlieslatend en kwam terecht in een vrijgemaakte markt, maar is vandaag onder de naam Belgacom een performant bedrijf. Zelfs met een clown aan de top kan dat bedrijf performant zijn in die omgeving. Ik herinner mij nog de tijd dat een brief nooit op tijd aankwam en dat er om de haverklap stakingen waren. De Belgische Post kostte toen stukken van mensen aan overheidsbijdragen, terwijl bpost vandaag een melkkoe is die op het gewenste ogenblik dividenden oplevert. Dat wordt allemaal niet echt geapprecieerd.

Dat zijn echter twee dossiers die goed moeten worden bekeken en waaruit lessen moeten worden getrokken over de wijze waarop we ons ter zake moeten voorbereiden. U zult met mij vaststellen dat in die dossiers een aantal harde keuzes werden gemaakt. Een van de eerste keuzes is het overheidsbedrijf niet meer te zien als een loutere tewerkstellingsmachine, maar als een bedrijf dat performante diensten moet leveren tegen een maatschappelijk aanvaardbare kostprijs. Dat is een advies, meer is het niet. Voor het overige hebben wij hierin vandaag weinig in te brengen.

Als u het dossier echter niet daadkrachtig aanpakt, schuift u de problemen opnieuw vooruit naar de toekomst. Zo mist u eigenlijk een kans om zowel voor de stiptheid als voor de financiële performantie grote stappen vooruit te zetten met de NMBS-Groep.

12.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb een beetje gemengde gevoelens bij uw antwoord. Uiteraard is het precieze kader vandaag nog niet bekend, maar ik zit toch een beetje met het gevoel dat de NMBS veeleer een defensieve reflex heeft in plaats van offensief te bekijken hoe hiermee kan omgegaan worden, hoewel de heer Cornu wel degelijk signalen heeft gegeven van een vooruitziende houding wat de voorbereiding betreft. In die zin zijn er wel wat positieve signalen.

Mijnheer Veys, voor *cherry picking* moet men heel goed oppassen, want dat zou wel eens tot gevolg kunnen hebben dat de opbrengsten van rendabele lijnen richting het buitenland gaan, terwijl zowel de reiziger als de overheid meer zal betalen voor de rest van het net. Wij moeten daarmee dus toch zeer omzichtig omgaan.

Ik volg de heer Vandeput wel dat het inbrengen van wat concurrentie in het spoorverkeer in ons land, de NMBS wel eens wat scherper zou kunnen stellen. De nieuwe structuren zijn ook mee vanuit die gedachte opgemaakt. Een aantal basisvoorwaarden zijn klaar om zich echt voor te bereiden op een eventuele vrijmaking, maar dan is een meer offensieve houding nodig.

Daarom stelde ik ook de vraag of de NMBS niet zelf eens naar het buitenland zou kunnen gaan kijken. Ik krijg als antwoord dat dit niet tot de openbare dienst behoort. Uiteraard niet, maar het voelt een beetje aan als een gemakkelijk antwoord. U krijgt dat antwoord natuurlijk van de NMBS, maar ik heb het gevoel dat men u dat geeft om van de vraag verlost te zijn, zonder aan te geven of het een interessante piste zou kunnen zijn die al dan niet wordt overwogen. Ik zie niet goed in waarom men dat niet zou kunnen meedelen aan het Parlement, ook al is dat geen taak van openbare dienst.

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

De **voorzitter**: Wij hebben het einduur van deze commissievergadering bereikt. De niet-behandelde vragen worden op de agenda geplaatst van de commissievergadering van volgende week dinsdag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.47 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.47 heures.*