



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

21-01-2014

Après-midi

Dinsdag

21-01-2014

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de créer une fondation en faveur d'une mobilité en réseau autour du rail" (n° 21211)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réunion du comité de pilotage de la SNCB du 25 novembre 2013" (n° 21212)

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

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le helpdesk de la SNCB" (n° 21467)

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

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déplacement du personnel de la cabine de signalisation de Mol vers celle de Hasselt" (n° 21468)

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

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 21509)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence d'une véritable solution de recharge pour les usagers du rail de la région de Noorderkempen depuis la débâcle du Fyra" (n° 21520)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du dossier de la gare de Noorderkempen" (n° 21536)

INHOUD

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel tot oprichting van de stichting ter bevordering van de mobiliteit in aansluiting op het spoor" (nr. 21211)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vergadering van de stuurgroep van de NMBS van 25 november 2013" (nr. 21212)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de helpdesk van de NMBS" (nr. 21467)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplaatsing van personeel van het seinhuis van Mol naar Hasselt" (nr. 21468)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 21509)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitblijven van een volwaardig alternatief voor treinreizigers uit de regio Noorderkempen sinds het Fyradebacle" (nr. 21520)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opvolging van het dossier met betrekking tot het station Noorderkempen"

<p>- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le service défaillant dans la région de Noorderkempen à la suite de la débâcle du Fyra" (n° 21564)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Stefaan Van Hecke, président du groupe Ecolo-Groen, David Geerts, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</p>	6	<p>(nr. 21536)</p> <p>- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige dienstverlening in de regio Noorderkempen in de nasleep van het Fyradebacle" (nr. 21564)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Stefaan Van Hecke, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, David Geerts, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</p>	6
<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique de stationnement de la SNCB" (n° 21531)</p> <p>- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique de stationnement du Groupe SNCB" (n° 21587)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, David Geerts, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</p>	13 13 14	<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerbeleid van de NMBS" (nr. 21531)</p> <p>- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerbeleid van de NMBS-Groep" (nr. 21587)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, David Geerts, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</p>	13 13 13
<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets d'équipement des trains en wifi" (n° 21535)</p> <p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le wifi dans les trains et les gares" (n° 21540)</p> <p>- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet d'accès à internet sans fil dans les trains et les gares" (n° 21544)</p> <p><i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</p>	17 17 17 17	<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen voor wifi in de treinen" (nr. 21535)</p> <p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "wifi op treinen en in stations" (nr. 21540)</p> <p>- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om draadloos internet aan te bieden op treinen en in stations" (nr. 21544)</p> <p><i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</p>	17 17 17 17
<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les usagers du rail restés en rade à Aarschot" (n° 21538)</p> <p>- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur</p>	20 20 20	<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gestrande treinreizigers in Aarschot" (nr. 21538)</p> <p>- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote</p>	20 20 20

"la communication défailante entre la SNCB/Infrabel et l'administration communale d'Aarschot à la suite de l'accident de train" (n° 21547)

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

Steden, over "de gebrekkige communicatie van de NMBS en Infrabel met het stadsbestuur van Aarschot naar aanleiding van een treinincident" (nr. 21547)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la démission de M. Johnny Thijs du poste de CEO chez bpost" (n° 21543)

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

23 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ontslag van Johnny Thijs als CEO van bpost" (nr. 21543)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lettre envoyée par MM. Jo Cornu et Luc Lallemand aux collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel afin d'améliorer la ponctualité" (n° 21545)

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

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de brief die Jo Cornu en Luc Lallemand stuurden naar de medewerkers van de NMBS en Infrabel om de stiptheid te verhogen" (nr. 21545)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire La Panne-Bruxelles" (n° 21546)

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

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinverbinding De Panne-Brussel" (nr. 21546)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la demande de la SNCB d'obtenir une plus grande liberté commerciale pour la fixation des tarifs ferroviaires" (n° 21548)

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

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vraag van de NMBS naar meer commerciële vrijheid in de bepaling van de treintarieven" (nr. 21548)

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

Questions jointes de
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de gestion de la nouvelle SNCB et d'Infrabel" (n° 21581)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état des négociations des contrats de gestion

28 Samengevoegde vragen van
28 - de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beheerscontracten van de nieuwe NMBS en Infrabel" (nr. 21581)

29 - de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken betreffende de

avec Infrabel et la SNCB" (n° 21658)		onderhandelingen over de beheerscontracten met Infrabel en de NMBS" (nr. 21658)	
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 21665)	29	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 21665)	28
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de		Samengevoegde vragen van	
- M. Steven Vandepuut au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les voyageurs sans billet" (n° 21582)	30	- de heer Steven Vandepuut aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21582)	30
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les navetteurs qui achètent leur billet dans le train" (n° 21590)	30	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor het kopen van een ticket op de trein" (nr. 21590)	30
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement des nouveaux automates et le lien avec le supplément voyageurs" (n° 21601)	31	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van de nieuwe automaten en de relatie tot reizigerstoeslag" (nr. 21601)	30
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément réclamé aux usagers du rail sans billet" (n° 21662)	31	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21662)	30
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les voyageurs sans billet" (n° 21663)	31	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21663)	30
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les Blue-bikes et les points vélo" (n° 21585)	36	Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Blue-bikes en de fietspunten" (nr. 21585)	36
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la couverture réseau pour les communes de Bièvre et Vresse-sur-Semois" (n° 21615)	37	Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het netwerk bereik in de gemeenten Bièvre en Vresse-sur-Semois" (nr. 21615)	38
<i>Orateurs:</i> David Clarinval, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé		<i>Sprekers:</i> David Clarinval, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote	

des Grandes Villes		Steden	
Questions jointes de	40	Samengevoegde vragen van	40
- 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° 21634)	40	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolo-overeenkomst" (nr. 21634)	40
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le prix du supplément Diabolo passant de 4,44 euros à 5,07 euros" (n° 21664)	40	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhoging van de Diabolotoeslag van 4,44 euro naar 5,07 euro" (nr. 21664)	40
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	45	Samengevoegde vragen van	45
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier Fyra de Ernst & Young classé sans suite par le parquet de Bruxelles" (n° 21653)	45	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van Ernst & Young over de Fyra dat door het parket van Brussel zonder gevolg werd geklasseerd" (nr. 21653)	45
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier Fyra de Ernst & Young classé sans suite par le parquet de Bruxelles" (n° 21667)	45	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van Ernst & Young over de Fyra dat door het parket van Brussel zonder gevolg werd geklasseerd" (nr. 21667)	45
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	

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

du

MARDI 21 JANVIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 21 JANUARI 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel tot oprichting van de stichting ter bevordering van de mobiliteit in aansluiting op het spoor" (nr. 21211)

01 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de créer une fondation en faveur d'une mobilité en réseau autour du rail" (n° 21211)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, enkele maanden geleden verscheen in enkele Vlaamse kranten het bericht dat de vroegere *patron* van de NMBS-Holding, de heer Fontinoy, een "stichting ter bevordering van de mobiliteit in aansluiting op het spoor" wilde oprichten. Deze stichting zou elk jaar een prijs uitreiken aan een starter op het vlak van, wat zij noemen, duurzame, genetwerkte mobiliteit.

De vooropgestelde investering in die stichting was 750 000 euro. Dat bedrag komt overeen, toeval of niet – er werden ter zake verbanden gelegd – met het bedrag van de opzegvergoeding van de toen vertrekkende gedelegeerd bestuurder, de heer Jannie Haek.

Dat voorstel zou besproken zijn op de raad van bestuur van woensdag 4 september 2013, twee dagen nadat de heer Haek publiek afstand had gedaan van zijn vergoeding. De heer Fontinoy zou zelf de leiding van die stichting op zich nemen, maar de raad van bestuur heeft het voorstel destijds niet definitief goedgekeurd.

Mijnheer de minister, heeft de raad van bestuur de oprichting van die fameuze stichting goedgekeurd? Zo neen, wat is de huidige status van het voorstel?

01.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, de NMBS meldt mij dat op 5 september 2013 een voorstel aan de raad van bestuur van de NMBS-Holding werd voorgelegd met betrekking tot de oprichting van een stichting ter ondersteuning van projecten voor de bevordering van de genetwerkte mobiliteit in aansluiting op het spoorvervoer in België. De raad van bestuur heeft dat voorstel niet goedgekeurd.

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Jean-Claude Fontinoy, ancien président de la SNCB-Holding projette de créer une fondation pour "promouvoir la mobilité en réseau autour du rail" qui décernerait chaque année un prix d'une valeur de 750 000 euros à une entreprise débutante développant des activités dans le secteur de la mobilité durable en réseau. La proposition a été présentée au conseil d'administration deux jours après que Jannie Haek avait renoncé à son indemnité de départ de ... 750 000 euros.

Le conseil d'administration a-t-il donné son feu vert à la création de cette fondation?

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Cette proposition a en effet été soumise au conseil d'administration le 5 septembre 2013 et ce dernier l'a rejetée.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind het fijn dat u bevestigt wat ik in mijn vraag reeds aanhaalde. Op 5 september is dat voorstel inderdaad niet goedgekeurd. Ik blijf echter een beetje op mijn honger zitten wat de status van het voorstel betreft. Of moet ik aannemen dat het voorstel volledig van tafel is geveegd en niet meer op de agenda van de raad van bestuur zal komen? Misschien kan u ja of neen zeggen? Of misschien niet? Stelt u dat dit voorstel niet meer zal terugkomen op de raad van bestuur? U kan geen antwoord geven? Er is geen voorstel meer?

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Ce rejet signifie-t-il que la proposition a été tout à fait écartée ou celle-ci pourrait-elle refaire surface à un moment donné?

01.04 Minister Jean-Pascal Labille: . Het voorstel is afgekeurd op de raad van bestuur van 5 september.

01.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Cette proposition n'existe plus; elle a été rejetée.

01.05 Steven Vandeput (N-VA): Het voorstel is dus weg.

De **voorzitter:** Dat lijkt mij een duidelijk antwoord.

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

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vergadering van de stuurgroep van de NMBS van 25 november 2013" (nr. 21212)

02 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réunion du comité de pilotage de la SNCB du 25 novembre 2013" (n° 21212)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op maandag 25 november – mijn vraag gaat al een tijdje mee – was er de eerste officiële ontmoeting tussen de nieuwe gedelegeerd bestuurders van de NMBS en Infrabel, en de spoorvakbonden in de stuurgroep van de NMBS. Vóór die ontmoeting had CGSP Cheminots, afdeling Charleroi, al laten weten dat zij vijf dagen actie zou voeren.

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Le 25 novembre 2013, les nouveaux administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel ainsi que les organisations syndicales du rail ont eu leur première rencontre officielle au sein du comité de pilotage de la SNCB.

Na afloop bleken de bonden ongelooflijk positief over de ontmoeting. Ze zeiden dat zij de belofte hadden gekregen dat in januari of februari 2014 een protocolakkoord zou worden ondertekend. Dat akkoord zou een minimumpersoneelsbestand vastleggen. Dat zou dan een heruitgave worden van de overeenkomst 2008-2010, want toen werd het minimumaantal vastgesteld op 38 000 eenheden. Vandaag telt de groep ongeveer 34 500 werknemers en wordt het nettopersoneelsbestand verminderd met 1 144 tegen 2018. Voorts gaven de gedelegeerd bestuurders garanties over de toegekende middelen aan HR Rail. Zij zullen dan ook niet omkomen van de honger.

Il a été promis aux syndicats qu'un protocole d'accord définissant des effectifs minimums serait signé en janvier ou en février 2014. Des garanties ont aussi été données concernant les moyens alloués à HR Rail.

Mijnheer de minister, vanwaar komt de nood om nu, vooraleer de herstructurering wordt aangevat, een minimumpersoneelsbestand vast te leggen? Kunt u aangeven hoeveel dat zal bedragen? Kunt u een toelichting geven bij de middelen en de financiering van HR Rail?

Pourquoi fixe-t-on des effectifs minimums avant d'avoir abordé la restructuration? Quelle sera l'importance de ces effectifs? Le ministre peut-il donner des explications sur les moyens et sur le financement de HR Rail?

02.02 Minister Jean-Pascal Labille: Ten eerste, informeren de NMBS en Infrabel mij dat het personeelsbestand pas na de goedkeuring van de financiële plannen kan worden vastgelegd. Die zullen normaal in januari of februari worden voorgelegd aan de

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: L'effectif du personnel ne pourra être fixé qu'après l'approbation des plans financiers. Ces

beheersorganen van Infrabel en van de NMBS.

Ten tweede, de organisatie en het beheer van het sociaal overleg op het niveau van de Belgische spoorwegen behoort tot de opdrachten van openbare dienst van HR Rail. Dat mechanisme is in het nieuwe KB over HR Rail vastgelegd. De financiering van de opdracht wordt jaarlijks bepaald in de staatsbegroting. De andere activiteiten toegewezen aan HR Rail, worden gefinancierd door de NMBS en Infrabel.

Ten slotte, werden de aangekondigde werkonderbrekingen in de regio Charleroi in de week van 25 tot 29 november na overleg met de nationale vertegenwoordigers van de erkende vakorganisaties geannuleerd.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik begrijp dat het personeelsbestand pas zal worden vastgelegd na goedkeuring van de financiële plannen. Dan blijft natuurlijk de vraag waarmee de vakbonden die bewuste vergadering naar buiten zijn gekomen, aangezien zij ervan uitgaan dat het personeelsbestand vast zou liggen.

U hebt ook niet geantwoord op de vraag wat een minimumpersoneelsbezetting is, dan wel of die afhankelijk is van de uiteindelijke bedrijfsvoering. Dat nemen we er wel bij.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21218 van mevrouw Galant wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de helpdesk van de NMBS" (nr. 21467)

03 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le helpdesk de la SNCB" (n° 21467)

03.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, toen wij hier een hoorzitting hadden met de stiptheidsmanagers was een van de verbeteringen die zij aankondigden het functioneren van de helpdesk. Toen ik op het terrein treinbestuurders sprak, stelden zij dat het een voordeel is dat een helpdesk werd geïnstalleerd en zij hopen op een uitbreiding ervan. Zo was de helpdesk bijvoorbeeld 's morgens en in het weekend nog niet bereikbaar.

Via feedback heb ik vernomen dat die helpdesk eigenlijk te succesvol was en dat men een schot heeft geplaatst tussen het rechtstreeks contact van de treinbestuurder met de helpdesk. Men heeft dus blijkbaar opnieuw tussenpersonen ingeschakeld. Als ik één ding heb geleerd uit al de jaren die ik in deze commissie heb doorgebracht, dan is het wel dat directe lijnen een van de belangrijkste elementen zijn om een euvel zeer snel op te lossen.

Ik begrijp er dus niets meer van. In de commissie is gezegd dat in januari, in de loop van deze maand dus, de helpdesk zou worden uitgebreid tot de weekends. Verder zou er een nachtschift komen van zondag op maandag, want maandagochtend is er natuurlijk een probleem met het vertrekken van de treinen.

plans sont normalement soumis aux organes de gestion d'Infrabel et de la SNCB en janvier ou février.

L'organisation et la gestion du dialogue social des chemins de fer belges s'inscrivent dans le cadre des missions de service public de HR Rail. Le financement est défini annuellement dans le budget de l'État. Les autres activités confiées à HR Rail sont financées par la SNCB et par Infrabel.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Le ministre n'a pas répondu à toutes mes questions.

03.01 David Geerts (sp.a): Pour améliorer le service de la SNCB, la mise en service d'un helpdesk pour les conducteurs de train a notamment été annoncée. Dans l'intervalle, on aurait toutefois fait appel à des médiateurs pour les contacts entre les conducteurs de train et le helpdesk parce que l'initiative aurait, semble-t-il, été victime de son succès succès.

Cette information est-elle exacte et le ministre peut-il l'expliquer?

Qu'en est-il de l'élargissement du fonctionnement du helpdesk aux week-ends et aux nuits?

Werden andere procedures ingevoerd die het contacteren van de helpdesk bemoelijken? Indien ja, wat is de motivering hiervoor?

03.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS gaf mij hierover de volgende informatie. Sedert begin januari 2014 is de helpdesk van de treinbestuurders van de NMBS ook bemand op zaterdag en zondag tussen 6 u 00 en 14 u 00 en in de nacht van zondag op maandag tussen 22 u 00 en 6 u 00. De aangekondigde timing werd dus behouden. Het blijft de bedoeling om op termijn de helpdesk 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 te bemannen. De huidige procedure is niet gewijzigd en blijft van toepassing.

03.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Depuis début janvier 2014, le helpdesk des conducteurs de train de la SNCB est également opérationnel le samedi et le dimanche entre 6 h et 14 h et la nuit du dimanche au lundi de 22 h à 6 h, comme prévu initialement. À terme, l'objectif est d'instaurer une permanence. La procédure reste d'application sans modification.

03.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer duidelijk antwoord.

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

04 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplaatsing van personeel van het seinhuis van Mol naar Hasselt" (nr. 21468)**

04 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déplacement du personnel de la cabine de signalisation de Mol vers celle de Hasselt" (n° 21468)**

04.01 **David Geerts** (sp.a):Mijnheer de minister, de reorganisatie van de seinhuizen is hier al meermaals aan bod gekomen. Ik denk dat het de uiteindelijke doelstelling van Infrabel is om tot twaalf seinhuizen te komen.

04.01 **David Geerts** (sp.a): Je me réjouis de la centralisation des cabines de signalisation à la condition qu'elle soit réalisée de façon réfléchie. La cabine de signalisation de Mol serait supprimée et les blocs de signalisation seraient déplacés vers Hasselt. D'autres cabines de signalisation régionales resteront par contre opérationnelles.

In het verleden heb ik al gezegd dat de centralisering een goede zaak is. Men moet dan wel het juiste niveau van centralisering behouden. Ik gaf het voorbeeld van de provincie Luxemburg en ten dele ook Namen. Vroeger werd men nog door Libramont geholpen. Na de sluiting van Libramont beroept men zich op de seinhuizen van Luik of Charleroi, wat veel te ver is voor bijstand.

Ik heb het nu over Mol, maar ik had het vroeger ook over regio's die ver van mijn bed lagen. Ik zie opnieuw hetzelfde gebeuren. Men voert een centralisatie door naar Hasselt door de seinblokken te verhuizen. Ik vraag me af wat de meerwaarde is. De computers kunnen wel in Hasselt staan, maar de mensen kunnen evengoed in Mol zitten. Ze zijn sneller ter plaatse als er iets gebeurt. Bovendien blijkt dat andere regionale blokken zoals Genk, Bilzen en Hasselt zelf niet sluiten. In het licht van de stiptheid lijkt het mij belangrijk om de centralisatie goed te overdenken.

Est-il exact que la cabine de signalisation de Mol sera supprimée et pour quand cette fermeture est-elle le cas échéant programmée? N'est-il pas préférable de déplacer d'autres blocs de signalisation vers Hasselt? Des mesures transitoires sont-elles prévues pour les travailleurs âgés? Les travailleurs qui habitent dans la région de Mol ne pourront en effet pas rejoindre Hasselt en train le matin.

Klopt het dat de seinpost van Mol sluit? Is er geen tussenoplossing, zoals andere blokken naar Hasselt verhuizen?

Wat is de timing van de concentratie van de verschillende seinhuizen?

Les inconvénients liés à la concentration des cabines de signalisation ont-ils été pris en considération lors de l'élaboration

Worden er overgangsmatregelen gepland om de oudere werknemers te ontlasten? Mensen die in de buurt van Mol wonen

geraken 's ochtends met de trein niet in Hasselt. Zij worden verplicht om een tweede wagen te kopen. Wie in een seinhuis werkt, moet er op eigen houtje geraken. de ce plan?

Werd bij de opmaak van de concentratie van de seinhuizen rekening gehouden met de nadelen, waarnaar ik al verwees, die de concentratie met zich meebrengt?

04.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel deelt mij mee dat de overheveling van de elektronische bedieningspost, EBP, van Mol naar het nieuwe EBP-seinhuis in Hasselt voor eind mei 2014 is gepland. De daaropvolgende overnames zijn gepland op 30 juni 2014, voor Genk-Goederen en Tongeren, en in oktober 2014 voor Bilzen. De overige concentraties zullen gefaseerd verlopen, in de periode tot eind 2015. Dat is met name het geval voor de seinposten van Hasselt en Alken.

Wat de overgangsmaatregelen betreft, voorziet de HR-regelgeving in een dergelijk geval in bepaalde mogelijkheden, die ook van toepassing zullen zijn voor de overheveling en de nieuwe tewerkstelling van het personeel van Mol. De reglementering bepaalt onder meer dat de totale afwezigheidsduur uit de woonplaats beperkt wordt tot 11 uur en dat er een re-integratietoelage wordt toegekend.

Voor de meest problematische gevallen, met name de bedienden die de pensioenleeftijd naderen, zullen mogelijke oplossingen verkend worden, in samenwerking met andere directies die eventueel die personeelsleden zouden kunnen tewerkstellen op een plaats die dichterbij hun vroegere werkzetel gelegen is. Een eventuele andere tewerkstelling van het personeel zal geval per geval bekeken worden, rekening houdend met de specifieke situatie van elk personeelslid.

Er dient te worden opgemerkt dat het aantal betrokken bedienden momenteel redelijk beperkt blijft – vijf personen – en dat een verplaatsing naar Hasselt binnen de hierboven gestelde criteria voor bepaalde bedienden geen noemenswaardige problemen met zich meebrengt.

04.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord op de concrete vragen, maar ik blijf bij mijn stelling dat centraliseren goed is, maar dat te veel centraliseren, bijvoorbeeld naar elf seinposten, nefast zal zijn. Ik hoop dat de centralisatie herbekeken wordt, opdat er geen domme beslissingen uitgevoerd zouden worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21482 van mevrouw Musin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Le transfert du poste de commande électronique de Mol à la nouvelle cabine de signalisation de Hasselt est prévu pour la fin du mois de mai 2014. Genk-Goederen et Tongres suivront en juin 2014 et Bilzen en octobre 2014. Les autres concentrations seront réalisées en plusieurs phases jusqu'à la fin de l'année 2015.

Des mesures transitoires sont prévues, notamment la limitation de la durée totale d'absence du domicile à 11 heures et l'octroi d'une prime de réintégration. Des solutions seront recherchées pour les employés qui ont presque atteint l'âge de la retraite. Il ne s'agit que de cinq personnes, dont plusieurs ne signalent aucun problème.

04.03 **David Geerts** (sp.a): Je persiste à penser que la centralisation constitue une évolution positive, mais point trop n'en faut.

Le **président**: La question n° 21482 de Mme Musin est transformée en question écrite.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 21509)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitblijven van een volwaardig alternatief voor treinreizigers uit de regio Noorderkempen sinds het Fyradebacle" (nr. 21520)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opvolging van het dossier met betrekking tot het station Noorderkempen" (nr. 21536)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige dienstverlening in de regio Noorderkempen in de nasleep van het Fyradebacle" (nr. 21564)

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 "la gare de Noorderkempen" (n° 21509)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence d'une véritable solution de rechange pour les usagers du rail de la région de Noorderkempen depuis la débâcle du Fyra" (n° 21520)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du dossier de la gare de Noorderkempen" (n° 21536)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le service défaillant dans la région de Noorderkempen à la suite de la débâcle du Fyra" (n° 21564)

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, het station Noorderkempen en de regionale bediening op de hogesnelheidslijn 4 zijn de voorbije tien jaar al heel veel in de commissie aan bod gekomen, maar misschien niet sinds u minister bent geworden. Daarom keer ik even terug naar 1996.

Op dat moment sloten de Belgische en Nederlandse overheden een verdrag over de aanleg van de HSL 4. Het station van de gemeente Brecht werd hierin geïntegreerd. Het station kreeg evenwel niet de naam Brecht, zoals dat met de meeste stations gebeurt, maar wel Noorderkempen. Het was immers de uitdrukkelijke bedoeling om heel de regio te bedienen. Men zou een treinaanbod bieden aan een hele regio van zowat honderdduizend inwoners, met gemeenten zoals Hoogstraten, Rijkevorsel, Merksplas en Wuustwezel.

Uiteindelijk werd de lijn in gebruik genomen in 2009, met de eerste treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen. Dat was liefst vier jaar later dan oorspronkelijk was gepland. Eind 2012 werden echter al twee IR-treinen per dag geschrapt. Blijkbaar moest de inspectie van het hst-netwerk overdag mogelijk worden gemaakt en zouden de treinen onrendabel zijn. Op hetzelfde moment werd ook de afschaffing aangekondigd van een aantal IR-treinen om rijpaden vrij te maken voor de Fyraverbinding tussen Antwerpen en Breda vanaf april 2013. De acht afgeschafte IR-treinen zouden vervangen worden door de Fyraverbinding.

We zijn ondertussen ruim een jaar verder en er zijn ondertussen drie IR-verbindingen afgeschaft, één verbinding net voor de middag en twee 's avonds. Ruim een jaar na de schrapping is er nog steeds geen waardige vervanger, hoewel dat destijds door uw voorganger werd aangekondigd.

Pendelaars uit de Noorderkempen blijven hierdoor in de kou staan. De bus is geen alternatief, want die is minstens een uur onderweg, in plaats van 15 minuten met de trein.

Vroeger was er nog een sneldienst van De Lijn in die regio, maar die werd afgeschaft toen de trein werd ingelegd. Dat is niet onlogisch. Het heeft namelijk weinig zin om een busdienst naast een treindienst aan te bieden in het kader van een goed openbaar vervoer. Ondertussen

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): En 1996, les gouvernements belge et néerlandais ont signé un traité sur l'aménagement de la LGV 4 qui intégrait la gare de Noorderkempen. En 2009, quatre ans plus tard que prévu, les premiers trains ont été mis en service sur la ligne Anvers-Noorderkempen. Fin 2012, faute de rentabilité suffisante, deux trains IR par jour ont déjà été supprimés. Ensuite, dans la foulée de la mise en service du train Fyra, huit nouvelles liaisons ont été supprimées, sans que la SNCB n'ait pourvu au remplacement promis.

Dans l'intervalle, le bus rapide De Lijn vers Anvers a également été supprimé. Lorsque les horaires de la SNCB ont été adaptés, De Lijn n'a pas suivi le mouvement. En conséquence, il n'y a pas de correspondances fiables entre les bus et les trains.

La rétribution demandée par Infrabel pour les sillons situés sur la LGV est deux fois et demi plus élevée que pour les trains IR qui empruntent d'autres lignes.

Depuis 2014, les guichets, la salle d'attente et les toilettes de la gare sont fermés l'après-midi et le week-end. Bien que le nouveau bâtiment de la gare aurait dû être achevé l'année dernière, les

blijkt evenwel dat die trein slechts een beperkt aantal keren per dag rijdt, dertien keer tussen Noorderkempen en Antwerpen. In het weekend zijn er dat slechts elf en de laatste trein naar Antwerpen vertrekt om vijf na acht 's avonds, de laatste trein terug vertrekt om twintig voor negen 's avonds. Dat is een ramp voor treinreizigers die een bezoekje brengen aan Antwerpen, die een late les hebben, die een avondcursus volgen of die laat werken, omdat ze niet meer terug geraken.

Een belangrijk element in de discussie over de extra treinen is de vergoeding die Infrabel vraagt voor de rijpaden op de hogesnelheidslijn. Die vergoeding ligt maar liefst tweeënhalve keer hoger dan voor IR-treinen op andere lijnen en is de hoogste vergoeding voor heel België.

Een ander probleem is dat de huidige dienstregeling van De Lijn naar het station Noorderkempen niet aangepast werd in december, toen de treindienstregeling werd aangepast. Daardoor bestaat er geen betrouwbare aansluiting meer tussen bus en trein.

Bovendien worden sinds 1 januari de loketten in het station in de namiddag en in de weekends gesloten, waardoor ook de wachtzaal en de toiletten niet langer beschikbaar zijn. In 2010 maakte de NMBS nog 3 miljoen euro vrij voor de bouw van een permanent stationsgebouw. Dat had vorig jaar af moeten zijn, maar de reizigers moeten het nog steeds stellen met veredelde containers.

Om alles nog wat erger te maken, raakte bekend dat de parking betalend wordt. Ik heb straks nog een vraag op de agenda over het parkeerbeleid van de NMBS, maar een pendelparking bij een station dat perfect gelegen is om de files op de daarnaast liggende E19 aan te pakken, betalend maken, lijkt mij een brug te ver.

Er is ondertussen ook een actiecomité opgericht met de welluidende naam Liga ter ontsluiting van de Noorderkempen. Het comité is al enige tijd actief en heeft ondertussen een enquête uitgevoerd bij ruim 1 300 personen. Dat is niet niets. Het is dus een serieus te nemen enquête. Uit de enquête blijkt dat de ontevredenheid van de reizigers en de potentiële reizigers in de regio erg groot is. De eerste bekommernis is uiteraard de dienstverlening per trein, maar ook het stationsgebouw en de parking komen telkens weer aan bod.

Mijnheer de minister, hoe zijn de reizigersaantallen geëvolueerd sinds de afschaffing van de treinen eind 2012? Liefst 50 % van de respondenten in de enquête geeft aan dat men last heeft om nog thuis te geraken en dat men dikwijls de wagen neemt in plaats van de trein, sinds de treinen, vooral 's avonds, zijn geschrapt.

Wordt er gewerkt aan een alternatief voor de eind 2012 afgeschafte treinen? Wanneer wordt dat alternatief verwacht?

Hoe en wanneer zal de verbinding Antwerpen – Breda vervolledigd worden? Zal de trein naar Breda ook stoppen in het station Noorderkempen? Dat is aangekondigd voor eind 2016, als ik mij niet vergis, maar dat is natuurlijk nog erg lang, zeker voor wie al vijf jaar geleden in de regio is gaan wonen met het perspectief van een goede treinverbinding met Nederland.

voyageurs doivent toujours se contenter de containers améliorés.

Il a été annoncé récemment que le parking de la gare serait désormais payant.

Une enquête réalisée par le comité d'action a montré que les usagers de la région sont très mécontents. Beaucoup indiquent qu'ils sont obligés d'utiliser la voiture parce qu'ils ne peuvent plus rentrer chez eux en train.

Quelle est l'évolution du nombre de voyageurs depuis la suppression des trains fin 2012? Une solution de rechange pour les trains supprimés est-elle en préparation? Quand et comment la liaison Anvers-Breda sera-t-elle rétablie et ce train s'arrêtera-t-il également à la gare de Noorderkempen?

La société Infrabel considère-t-elle toujours que la contribution élevée sur cette ligne est indispensable? Peut-on prendre des mesures à ce niveau de sorte que la mise en service de trains supplémentaires soit plus intéressante pour la SNCB?

L'accessibilité de la gare sera-t-elle à nouveau étendue? Où en est la construction d'un nouveau bâtiment de gare? La décision de rendre le parking payant peut-elle encore être annulée?

Une concertation est-elle menée avec la société De Lijn pour mieux articuler les horaires des bus et ceux des trains? À l'avenir, la Key Card pourra-t-elle également être utilisée sur le trajet Noorderkempen-Anvers?

Is Infrabel – dit is een fundamentele vraag – nog steeds van mening dat de extreem hoge infrastructuurvergoeding op lijn 4 effectief noodzakelijk is? Kan daaraan niet gewerkt worden, zodat het ook voor de NMBS opnieuw aantrekkelijker wordt om daar extra treinen in te leggen?

De openingsuren van het station, de toegankelijkheid van de wachtzaal en de toiletten, de stand van zaken van de bouw van een volwaardig station, de beslissing om de parking vanaf volgend jaar betalend te maken, de timing voor het begin en het einde van de uitbreiding van de parking: het zijn allemaal bekommernissen die heel sterk leven. We hadden er graag een antwoord op gekregen.

Wordt er overlegd met De Lijn om de bus- en treinuren beter op elkaar af te stemmen? Zo ja, wanneer wordt de regeling aangepast?

Is het mogelijk om het geldigheidsgebied van de Key Cards toe te passen tussen Noorderkempen en Antwerpen? Indien niet, waarom niet? Die vraag komt geregeld terug in de enquête van de actiegroep.

Mijn betoog is lang uitgevallen, maar er rijzen dan ook heel wat vragen over de problematiek.

05.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, u staat heel terecht stil bij de problematiek. Er is ook geen voorzitter om u op de tijdslijmit te wijzen.

In het verleden hebben diverse collega's de stiefmoederlijke behandeling van de treinreizigers uit de regio Noorderkempen al aangehaald. Eind 2012 werden acht IR-treinen tussen Antwerpen en station Noorderkempen geschrapt om plaats te maken voor de Fyra. Wij klaagden toen aan dat de Fyra geen alternatief was voor het schrappen van de acht IR-treinen. Andere treinverbindingen hadden bovendien te lijden onder die schrapping en zaten overvol.

Bovendien wordt ook de dienstverlening in het station Noorderkempen sinds begin 2014 afgebouwd door het quasi sluiten van de loketten. Er hangt een mededeling: van maandag tot en met vrijdag open van 6 u 50 tot 14 u 05. Op zaterdag, zondag en feestdagen moet men zijn plan trekken, want dan zijn de loketten gesloten.

Naar aanleiding van die stiefmoederlijke behandeling is er een actiegroep, de Liga ter ontsluiting van de Noorderkempen, opgestart. Zij klagen aan dat, ruim een jaar na het Fyradebacle, de treinreizigers uit de regio Noorderkempen blijven wachten op een volwaardig alternatief dat de concurrentie met de wagen aankan.

Volgens deze actiegroep, die een enquête onder 1 300 reizigers uitvoerde, raakt de helft van de respondenten niet meer tijdig op het werk of op school met de trein, terwijl ook de bus ruim een uur onderweg is.

De actiegroep doet op basis van die enquête enkele concrete voorstellen, zoals het invoeren van P-treinen tijdens de spitsuren. Zij vragen ook dat de overdag geschrapte gewone treinen met onmiddellijke ingang terug zouden worden ingezet. Zij vragen ook meer laatavondtreinen in het weekend, maar ook een verlenging van

05.02 Tanguy Veys (VB): Le traitement en parent pauvre des voyageurs de train de la région de Noorderkempen a été dénoncé à plusieurs reprises déjà. Fin 2012, huit trains IR avaient été supprimés pour faire place au Fyra. Depuis le début de cette année, les services en gare ont également été réduits.

Un groupe d'action déplore que les usagers de la région attendent toujours une véritable solution de rechange à la voiture. Il demande la mise en circulation de trains P lors des heures de pointe, la remise en service des trains IR supprimés, davantage de trains en fin de soirée le week-end et une prolongation de la ligne Anvers-Noorderkempen jusqu'à Breda.

Comment le ministre justifie-t-il que plus d'un an après les déboires du train Fyra et la suppression de huit trains IR, aucune solution de substitution n'ait été proposée aux voyageurs de la région? Quelles mesures seront prises et que pense le ministre des propositions avancées par le groupe d'action?

het traject Antwerpen-Noorderkempen tot in Breda op de bestaande hogesnelheidssporen.

De initiatiefnemer van deze actiegroep, Joris Van der Schoot, verwijt de NMBS dat ze het potentieel van de regio Noorderkempen negeert.

Daarover zegt hij: "Meer dan drieduizend studenten uit de regio zijn afhankelijk van het openbaar vervoer om naar school te pendelen. Toch wordt geen enkele moeite gedaan om voor een alternatief te zorgen en te luisteren naar de smeebede om meer treinen."

Mijnheer de minister, gelet op de aandacht die door deze commissie meermaals werd gevraagd voor de problematiek van de stiefmoederlijke behandeling van de treinreizigers uit de regio Noorderkempen, stel ik toch vast dat, ruim een jaar na het Fyradebacle en na de schrapping van acht IR-treinen tussen Antwerpen en het station Noorderkempen, de treinreizigers uit de regio Noorderkempen nog steeds moeten wachten op een volwaardig alternatief.

Hoe verklaart u dat? Welke maatregelen werden er genomen om daaraan tegemoet te komen?

In welke mate deelt u de analyse en de voorstellen van de actiegroep Liga ter ontsluiting van de Noorderkempen? Zo ja, op welk vlak en welke maatregelen werden er genomen? Zo nee, op welk vlak niet en waarom niet?

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, omdat u zo uitvoerig bent ingegaan op de vraag, zal ik het zeer kort houden en krijgt u mijn spreektijd cadeau ter compensatie.

Mijnheer de minister, alle vragen zijn al gesteld en de problematiek is geschetst. De belangrijkste vraag luidt wanneer nu eindelijk de waardevolle alternatieven komen.

Ook rijzen er vragen over de aansluitingen met De Lijn, de problematiek van de wachtzalen, de toiletten en dergelijke meer. Ook het probleem van de Key Card is aangehaald en de dure treinkilometers op het spoor. Ik kijk dus uit naar de antwoorden die u op al die vragen zult geven.

05.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, het klopt dat de toestand reeds uitvoerig geschetst is door de voorgaande sprekers.

Mijnheer de minister, ik heb nog de volgende vragen.

Wat is het gemiddeld aantal opstappers in het station Noorderkempen? Het is toch een belangrijke regio die door de NMBS eigenlijk vrij stiefmoederlijk werd en nog steeds wordt behandeld.

Hoe zit het met de bijkomende rijpaden en de vergoeding?

Hoe ziet de treindienst tussen Antwerpen en het station Noorderkempen eruit in het nieuw vervoerplan?

05.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS nam akte van de voorstellen van de actiegroep. De zes afgeschafte treinen van eind

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je m'associe aux intervenants précédents. Quand des solutions de remplacement dignes de ce nom seront-elles mises en place? Les correspondances avec le réseau De Lijn seront-elles adaptées? Les bâtiments de la gare seront-ils plus largement accessibles et la Key Card pourra-t-elle être utilisée? Infrabel va-t-elle revoir ses redevances à la baisse?

05.04 David Geerts (sp.a): Quel est le nombre moyen de voyageurs fréquentant la gare de Noorderkempen? Qu'en est-il des sillons supplémentaires et de la redevance? Quelle sera la configuration de la liaison ferroviaire entre Anvers et Noorderkempen dans le nouveau plan de transport?

05.05 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La mise en circulation

december 2012 die laat op de avond, net voor en na de middag reden, waren sterk onderbezet. Door de hoge kosten kan de NMBS, gelet op de huidige besparingsperiode, de herinvoering van deze treinen dan ook economisch niet verantwoorden. Volgens de NMBS was het behoud van de namiddagprestaties en de weekendprestaties niet meer gegrond, gelet op de geringe verkoop.

De toiletten en de wachtzaal kunnen toegankelijk blijven buiten de openingsuren van de loketten.

De NMBS meldt mij dat het aantal opstappers in het station Noorderkempem zowel in 2011 als in 2012 op weekdays tussen de 650 en 999 personen lag. In 2012 was er ten opzichte van 2011 een stijging merkbaar. Voor 2013 zijn er geen cijfers voorhanden.

Krachtens het akkoord tussen de Nederlandse Staat, de NMBS en de HSA zal het vervoersaanbod vanaf december 2016 bestaan uit 16 intercityverbindingen per richting, per dag tussen Amsterdam en Brussel met onder andere haltes te Breda en Noorderkempem. Aldus zal de regio rondom Brecht beschikken over een frequente dienst naar zowel Nederland als Antwerpen-Centraal, Mechelen, Brussel-Nationaal-Luchthaven en Brussel.

De NMBS informeert dat bij aanpassingen aan de dienstregeling systematisch met De Lijn wordt overlegd. Door de aanpassingen aan de dienstregeling in Antwerpen vertrekt de IR sinds 15 december drie minuten vroeger uit station Noorderkempem. Hierdoor worden de aansluitingen met de bussen van De Lijn weliswaar korter maar ze zijn nog altijd haalbaar.

Over de komst van het nieuwe vervoerplan, in december 2014, wordt momenteel al overleg gepleegd met De Lijn, zodat de trein- en busuren tijdig op elkaar worden afgestemd.

Infrabel herinnert eraan dat lijn 4 een hogesnelheidslijn is en geconcepieerd werd om treinen tegen hogere snelheden te laten rijden. Dat betekent dat die lijn over een hogere technische spooruitrusting en een hogere kwaliteit beschikt. Daarvoor betaalt men een hoger treinpadrecht.

Wanneer er meer IC- of IR-treinen op lijn 4 rijden, zal de capaciteit voor de HST verminderen en zal de reisweg voor de HST worden belemmerd, omdat de gemiddelde reële snelheid op de lijn zal dalen. De verminderde capaciteit wordt vergoed door de treinen die die veroorzaken. Daarom betaalt men voor een IC of IR meer dan voor een HST.

Daarnaast vermeldt Infrabel nog dat de infrastructuurheffing voor het station Noorderkempem de laagste waarde heeft voor het operationeel belang van de installatie. De NMBS geeft vandaag prioriteit aan stationsinvesteringen die het meest verantwoord zijn op basis van de staat van de infrastructuur en het aantal reizigers dat ervan gebruikmaakt.

Wat de studie voor het nieuwe stationsgebouw voor het station Noorderkempem betreft, wacht de NMBS op de bijkomende ontwikkeling rond het station om het gebouw aan te passen. De uitvoering van de werken voor de uitbreiding van de parking is

des six trains supprimés en 2012 ne se justifiait plus en raison de leur taux élevé de sous-occupation. Les toilettes et la salle d'attente peuvent rester accessibles en dehors des heures d'ouverture des guichets. En 2011 et 2012, le nombre de voyageurs embarquant en gare de Noorderkempem a oscillé entre 650 et 999 pendant les jours de la semaine. Pour 2013, aucun chiffre n'est encore disponible.

À compter de décembre 2016, 16 liaisons IC relieront Amsterdam et Bruxelles par jour et par direction avec entre autres un arrêt à Noorderkempem. De plus, les changements d'horaire et le nouveau plan de transport de décembre 2014 seront l'objet de concertations systématiques avec De Lijn.

La ligne 4 étant une ligne TGV, un droit de sillon plus élevé doit être payé. Étant donné que les trains IC ou IR amoindrissent la capacité pour le TGV et réduisent sa vitesse, le droit de sillon est plus élevé pour un train IC ou IR que pour un TGV.

La gare de Noorderkempem a en outre la redevance d'infrastructure la plus basse. La SNCB accorde la priorité aux investissements "gares" les plus justifiés. L'étude relative à la nouvelle gare ne sera adaptée qu'après les aménagements supplémentaires aux abords de la gare. L'extension du parking débutera au printemps 2015.

La finalité de la Key Card sera de stimuler les déplacements courts – dans un rayon de 15 kilomètres. En l'absence de pôle d'attraction dans ce rayon, une nouvelle aire de validité ne sera pas créée. La distance séparant Sint-Katelijne-Waver de la zone d'Anvers s'élève à 17 km, celle séparant Noorderkempem de la même zone s'élève à 21 km. Qui plus est, la délivrance d'une Key Card pour la

gepland in het voorjaar van 2015.

De NMBS meldt mij dat de Key Card een product is dat speciaal gecreëerd is met als doel het stimuleren van korte verplaatsingen. Daarmee worden verplaatsingen binnen een straal van ongeveer 15 kilometer bedoeld.

Bij het vastleggen van het geldigheidsgebied voor dit product wordt steeds bekeken of er een grote aantrekkingspool aanwezig is binnen deze straal. Indien dat niet het geval is, wordt er geen nieuw geldigheidsgebied voor dit product gecreëerd. Deze regels worden strikt toegepast, aangezien zij verbonden zijn met het hanteren van een bijzonder aantrekkelijke prijszetting. De afstand van Sint-Katelijne-Waver tot de zone Antwerpen bedraagt 17 kilometer. Dat is niet het geval voor het station Noorderkempen. Het dichtstbijzijnde station van de zone Antwerpen, Antwerpen Luchtbal, ligt op 21 kilometer van het station Noorderkempen. Bovendien zou de creatie van een Key Card voor het station leiden tot een uitzonderlijk groot geldigheidsgebied met een maximale afstand van 47 kilometer, wat ver verwijderd is van het initiële opzet van de Key Card, zijnde een product voor korte verplaatsingen.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, dat ik nog eens grondig zal moeten nalezen. Sta mij toe nog even in te gaan op een paar elementen.

Wat het succes van die treinen betreft, zou u eens ter plaatse moeten gaan kijken. Die parking staat elke dag overvol. Mensen staan geparkeerd in de velden in de omgeving. Het potentieel zou nog veel groter zijn als daar nog meer treinen zouden rijden.

De NMBS verwijst naar de onderbezetting van de treinen die geschrapt werden. Dat klopt niet helemaal. De trein tussen 11 uur en 12 uur, net voor de middag dus, werd niet afgeschaft omdat hij minder dan veertig reizigers per dag had, maar wel omdat hij plaats moest maken voor zogenaamd onderhoud aan de hogesnelheidslijn. Dat is toch een belangrijke nuance. Ik vind het dus jammer dat de NMBS nu terug cijfers naar voren schuift die niet kloppen, want die trein had wel degelijk meer reizigers dan de drempel die zij had vooropgesteld.

Er is een perspectief, eind december 2016. Men zal het maar moeten horen als student, die vandaag nog vier jaar moet studeren en gedurende die vier jaar naar oplossingen moet zoeken voor zijn mobiliteit. Het enige perspectief op een extra dienstverlening krijgt men op een moment dat men al op de arbeidsmarkt zit. Ik heb destijds bij het alternatief voor de Fyra al opgemerkt dat het een goed alternatief betrof, behalve dan voor die ene regio. Ik blijf dit erg betreuren.

Wat het systeem van overleg met De Lijn betreft over het op elkaar afstemmen van de bus- en treinen, maken drie minuten vroeger wel degelijk een belangrijk verschil uit. Als de trein en de bus heel stipt rijden, kunnen zij nog overstappen. In dezen is het meestal de bus die er niet stipt geraakt. Die drie minuten blijken dan ook echt problematisch te zijn. In de praktijk zorgen die drie minuten echt voor problemen. Ik meen dan ook dat op dat vlak een oplossing mogelijk moet zijn, mits wat goede wil van beide kanten.

gare de Noorderkempen aurait pour conséquence la création d'une aire de validité d'une étendue exceptionnelle avec une distance maximale de 47 km, ce qui n'est pas le but que nous souhaitons atteindre.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Chaque jour, le parking et les environs sont complètement saturés. Si l'offre des trains était encore plus étendue, le potentiel pourrait encore être largement accru. Il est inexact de dire que tous les trains supprimés étaient sous-occupés. Certains trains ont été supprimés pour permettre l'entretien de la ligne à grande vitesse.

Une amélioration n'est annoncée que pour fin décembre 2016, une échéance beaucoup trop éloignée pour les voyageurs.

Depuis l'instauration des nouveaux horaires de la SNCB, un léger retard du bus suffit pour que les voyageurs ratent la correspondance ferroviaire. Moyennant un peu de bonne volonté de la part des deux parties, le problème devrait, me semble-t-il, pouvoir être résolu.

La région avait à l'époque accepté le passage de cette ligne à condition de pouvoir bénéficier d'une desserte. Il semble désormais que la gare de Noorderkempen n'a été ouverte que pour la forme. Pour l'heure, un maximum de douze trains à

Wat mij eigenlijk het meeste verontwaardigt, is het antwoord van Infrabel. Die lijn is destijds aangelegd naast de E19 omdat de Nederlanders het langs daar wilden. De regio heeft ermee ingestemd, op voorwaarde dat er ook een bediening zou komen voor de regio. Vandaag krijgt die regio het gevoel dat men dat station maar pro forma heeft geopend, zonder er treinen te laten rijden en de parking aan te pakken. Het lijkt alsof men totaal niet gelooft in dat station. Men denkt dat het gaat om een tegemoetkoming die er enkel op papier is gekomen.

Infrabel beweert die hoge tarieven te moeten aanrekenen omdat er anders te weinig plaats komt voor hogesnelheidstreinen. Dat is onzinnig. Vandaag rijden er elf, maximum twaalf hogesnelheidstreinen over die spoorlijn. Ik meen dat het geen enkel probleem is om daar meer regionale treinen in te zetten dan vandaag.

Zolang de hogesnelheidslijn niet drukker bereden wordt, lijkt het mij voor Infrabel commercieel interessant om de tarieven voor regionale treinen te verlagen. Zo kan er een betere verbinding tot stand worden gebracht.

Deze elementen moet men nog eens goed bekijken.

05.07 Tanguy Veys (VB): Ik wens mij aan te sluiten bij de verontwaardiging van collega Van den Bergh.

Mijnheer de minister, we hebben het niet over een klein station van een honderdtal reizigers. Ik neem er de laatste publieke reizigerstellingen bij. In 2009 telde het station Noorderkempen op weekdagen 700 instappers.

U wil zaken wijzigen in december 2016. Het nieuwe vervoerplan treedt in werking in december 2014. We hebben het nu, ten eerste, over een dienstverlening die in 2012 drastisch werd teruggeschroefd. Ten tweede, het alternatief voor de Fyra stopt, maar men slaagt er niet in om voor een volwaardig alternatief te zorgen.

Sinds 1 januari 2014 is de dienstverlening ingrijpend achteruitgegaan. Het is bedroevend om de motivatie daarvan te horen. De inspanningen die men voor de toekomst naar voren schuift zijn mager. Dit is een stiefmoederlijke behandeling. U neemt de belangen van de reizigers van station Noorderkempen of Brecht niet ter harte. De NMBS verdient een rode kaart.

05.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord zeer ontgoochelend. Het antwoord werd u natuurlijk toegestuurd door de NMBS en Infrabel. Ik kan mij echt niet van de indruk ontdoen dat de NMBS en Infrabel het station Noorderkempen stiefmoederlijk behandelen. Dat is nog zeer vriendelijk uitgedrukt. Zij blijken geen enkele interesse in die regio te hebben. Men wil de problemen die er zijn niet oplossen. Er zijn nochtans heel veel reizigers.

Ik heb ook de indruk dat u er zich bij neerlegt. Ik ben bijzonder ontgoocheld over uw antwoord. Wat de afgeschafte treinen betreft, zegt u dat die economisch niet meer verantwoord waren. Als wij alles economisch afwegen, als dat de parameter is, mijnheer de minister, dan kunt u misschien 90 % van alle lijnen in België schrappen. Ik

grande vitesse circulent sur cette ligne et rien n'empêcherait le déploiement d'un plus grand nombre de trains régionaux. D'un point de vue commercial, Infrabel aurait, me semble-t-il, tout intérêt à réduire ses tarifs pour les trains régionaux.

05.07 Tanguy Veys (VB): Je m'associe à l'indignation de M. Van den Bergh. Il ne s'agit pas ici d'une gare de seconde zone. En 2009, pas moins de 700 voyageurs ont embarqué à bord d'un train en gare de Noorderkempen.

Aucune amélioration n'est prévue avant fin 2016. Le service a été considérablement réduit en 2012, la mise en service du Fyra a lamentablement échoué et aucune solution de rechange n'a été proposée. Une nouvelle réduction du service est intervenue en ce début d'année. Le ministre et la SNCB ne se soucient guère des intérêts des voyageurs de cette région.

05.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): La SNCB et Infrabel semblent se désintéresser totalement de cette région. Les deux sociétés refusent de résoudre les problèmes bien que les voyageurs soient nombreux, et le ministre s'y résigne.

Les trains supprimés ne pourraient plus se justifier d'un point de vue économique. Si tel est le paramètre à prendre en compte à l'avenir, quelque 90 % des lignes

hoop dat dit niet de parameter is die in de toekomst zal worden gebruikt. Het werd meermaals aangehaald: de vergoedingen die moeten worden betaald, zijn bijzonder hoog. Het zijn de hoogste van het hele land. Als u zegt dat die treinen economisch niet verantwoord zijn, dan ligt dat misschien ook aan de zeer dure vergoedingen die aan Infrabel betaald moeten worden.

Bovendien vind ik het zeer gevaarlijk om te zeggen dat er te weinig reizigers zijn – als dat al waar is, want ook collega Van den Bergh zegt dat dit de reden niet was, maar dat er andere redenen zijn – en dan twee of drie treinen per dag af te schaffen. Dat is een vicieuze cirkel. Mensen die die drie treinen, met misschien weinig reizigers, nodig hebben om naar hun werk te gaan, zullen namelijk niet meer met de trein naar het werk gaan. Als die worden afgeschaft, dan komen zij niet terug en kiezen zij voor de wagen. Zo vermindert ook het aantal reizigers op andere momenten van de dag. En dan zult u opnieuw zeggen dat de cijfers weer gedaald zijn. Dat is zeer gevaarlijk.

Wij mogen niet meestappen in de logica dat men het kan beredderen door treinen af te schaffen. Ik hoop dus, mijnheer de minister, dat u de vraag en de enquête van de actiegroep, wanneer u die zult ontvangen, nog eens heel grondig zult bekijken en overleg zult plegen met de NMBS en Infrabel om aan te dringen op snelle oplossingen. Hier vandaag komen meedelen dat het misschien in 2016 beter zal zijn, is echt niet ernstig.

05.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord zeker nog eens nalezen.

Nu al deel ik grotendeels de kritiek van de collega's die zeggen dat dit vanuit een mobiliteitsvisie niet de gewenste oplossingen en voorstellen zijn.

Het volgende heb ik misschien niet goed gehoord, ofwel is het niet vermeld in uw antwoord. In mijn schriftelijk ingediende vraag heb ik specifiek gevraagd wat het gemiddeld aantal opstappers bedraagt in het station Noorderkempen. Ik weet dat die cijfers niet openbaar gemaakt worden in het kader van een bepaalde politiek binnen de NMBS, maar dat aantal is wel essentieel om te weten waarover we discussiëren. We baseren ons nu namelijk op cijfers uit 2009 met 700 instappers, goed wetende dat de gemiddelde algemene stijging 7 tot 10 % bedraagt. De mobiliteitsbehoefte, de behoefte aan ontsluiting in die regio, is enorm. Daar zit effectief een potentieel aan reizigers. Het valt dan ook te betreuren dat dit potentieel niet gehonoreerd wordt.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerbeleid van de NMBS" (nr. 21531)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerbeleid van de NMBS-Groep" (nr. 21587)

06 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique de stationnement de la SNCB" (n° 21531)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

peuvent être supprimées. Cette situation est d'ailleurs due aux redevances élevées qui doivent être versées à Infrabel.

La suppression des trains conduit à un cercle vicieux et de moins de moins de navetteurs opteront pour le train. Il s'agit d'une évolution dangereuse. Nous ne pouvons pas accepter cette logique. J'espère que le ministre sera prêt à examiner attentivement les propositions du groupe d'action et insistera auprès de la SNCB et d'Infrabel pour que des solutions soient trouvées rapidement.

Il n'est vraiment pas sérieux de s'engager à trouver une solution d'ici 2016.

05.09 David Geerts (sp.a): Je me joins en grande partie aux critiques émises par mes collègues. Nous ne connaissons toujours pas le nombre moyen de voyageurs à l'embarquement en gare de Noorderkempen. Le besoin de désenclavement de cette région est criant. Il est déplorable que le grand potentiel de voyageurs ne soit pas honoré.

chargé des Grandes Villes, sur "la politique de stationnement du Groupe SNCB" (n° 21587)

06.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Meer en meer NMBS-parkings worden betalend. Recent werd bijvoorbeeld beslist tot het betalend maken van de parking aan Gent-Dampoort en ook voor de parking aan het station Noorderkempen zal men in de toekomst moeten betalen. Dat zou passen in de visie van de NMBS om naar een uniform parkeerbeleid te evolueren.

Hopelijk houdt men in die visie rekening met de eigenheid van de verschillende stations. Er zijn immers stations die voor veel reizigers uitermate goed bereikbaar zijn te voet, per fiets of met het openbaar vervoer, zoals parkings in het centrum van de stad. Andere zijn dan weer vooral op de auto gericht, zoals het station Noorderkempen, dat aan de afrit van een autosnelweg is gelegen.

U haalde zopas al reizigerscijfers aan, maar die cijfers dateren van voor de opening van de op- en afritten aan dat station langs de E19. Ik denk dat een en ander ondertussen wel zou kunnen zijn geëvolueerd.

Veeleer dan een uniform beleid lijkt daarom een mobiliteitsvisie per station wenselijk. Waar is het station precies gelegen: in een dorpskern of een stadskern, ligt het buiten de woonkern, ligt het naast een autosnelweg? De antwoorden op die vragen zijn belangrijke elementen om een specifieke mobiliteitsvisie per station of stationsparking uit te werken.

Men kan dan ook niet om de vaststelling heen dat het invoeren van betalend parkeren een extra drempel vormt om de trein te nemen. Voor pendelaars houdt dat bijvoorbeeld een belangrijke bijkomende kostenpost in die meestal niet door de werkgever wordt vergoed.

Aangezien de trein een verplaatsingsmiddel is in een keten van vervoersmiddelen, moet men ook aandacht hebben voor het voor- en natraject.

In dat opzicht is veeleer het gratis maken van stationsparkings voor NMBS-klanten wenselijk, toch zeker voor parkings die langs autosnelwegen zijn gelegen en waar de files bijna tot aan die parkings reiken.

Mijnheer de minister, wat houdt het uniformer parkeerbeleid, dat de NMBS nastreeft, precies in? Welke visie schuilt hier achter? Hoe vertaalt die visie zich op het terrein?

Hoeveel parkings zijn vandaag betalend? Hoeveel en welke parkings wil men in de toekomst betalend maken?

Bestaat er ook een omgekeerde beweging, met name parkings die men opnieuw gratis wil maken?

Deelt u de mening dat betalend parkeren een extra drempel vormt om de trein te nemen? Wilt u hierover bepalingen in het beheerscontract opnemen?

Ik denk dat voor elk station best een mobiliteitsplan wordt uitgewerkt dat rekening houdt met de manier waarop het voor- en natraject naar

06.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Un nombre croissant de parkings de la SNCB deviennent payants. Il me semble toutefois que leur accès devrait rester gratuit, *a fortiori* à proximité des gares, comme celle de Noorderkempen, impossibles à rejoindre à pied ou à vélo et situées près d'une autoroute.

Quelles sont les modalités précises de la politique de parking de la SNCB et quelle est la vision de la société en la matière?

Comment celle-ci est-elle concrètement transposée?

Quel est le nombre actuel de parkings payants et quels sont ceux qui le deviendront?

Existe-t-il des projets de restauration de la gratuité dans certains parkings?

Le ministre considère-t-il que les parkings payants constituent un frein supplémentaire pour des voyageurs ferroviaires potentiels?

Entend-il inclure des dispositions à ce sujet dans le contrat de gestion?

dat station best wordt georganiseerd. Voor het ene station zal dat het openbaar vervoer zijn. Voor een ander station zal dat zacht weggebruik zijn. Voor andere stations zal men de drempel voor autoverkeer zo laag mogelijk moeten maken.

06.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, collega Van den Bergh en ikzelf zijn lid van de commissie voor de Infrastructuur en oefenen allebei lokale mandaten uit, waardoor we op verschillende niveaus geconfronteerd worden met beslissingen inzake mobiliteit. Wij kunnen inderdaad op het terrein zien welke impact een bepaalde intentie heeft, bijvoorbeeld wat het parkeerbeleid van de NMBS betekent voor de reiziger die 's ochtends de trein neemt, maar ook voor het gemeentebestuur, dat een beleid probeert te ontwikkelen in het kader van een globale mobiliteitsvisie.

De NMBS heeft de intentie om meer en meer parkeerplaatsen betalend te maken. Een van haar argumenten is om de treinreiziger aldus een parkeerplaats te kunnen garanderen. Zoals collega Van den Bergh ook zegt, kan zo'n maatregel niet uniform worden toegepast. Sommige stations liggen bijvoorbeeld buiten de dorps- of stadskern, waardoor de parking alleen maar door NMBS-reizigers wordt gebruikt. De NMBS beweert de reizigers een service te willen bieden, maar in de praktijk hebben gemeentebesturen bijkomende parkings aangelegd, omdat de parkings van de NMBS niet volstaan voor het aantal treinreizigers.

Het is goed dat het aantal treinreizigers de voorbije jaren enorm in de lift zit, maar gemeentebesturen hebben ofwel grondafstand gedaan, of ze hebben op eigen grond infrastructuurwerken uitgevoerd, omdat er anders overlast wordt gecreëerd in de nabijgelegen straten. De gemeentebesturen willen hun parkeerbeleid ordenen.

Overigens, hoe moet een occasionele treinreiziger zich inschrijven in dat parkeerbeleid? Mijn bezorgdheid is dat een uniform parkeerbeleid enorm nefast is.

Stel dat men toch naar een betalend parkeren gaat, dan creëert men een bijkomende drempel. Een bedrag van 1 euro per dag, of iets meer, betekent bijkomende kosten van ongeveer 30 euro per maand voor de werknemer.

Vandaag zijn in de meeste cao's parkeertickets nog niet opgenomen in de terugbetaling voor woon-werkverkeer. Misschien zal dat in de toekomst het voorwerp uitmaken van sociaal overleg.

Aan een pendelstudent die zich met een aftandse tweedehandswagen naar het station begeeft, kan men zeggen dat hij zich dan maar met de fiets moet verplaatsen of een bus moet nemen. In mijn regio zijn de bussen echter ook afgeschafte en uit de uitlatingen van gisteren kan ik opmaken dat het inleggen van bussen alleen maar in de steden zal worden bekeken.

Alles geeft aan dat de mindergegoeden of de studenten opnieuw dubbel en dik worden gepakt door een mobiliteitsbeleid, terwijl men die veeleer zou moeten stimuleren.

Wat is nu eigenlijk de reden waarom de NMBS inzet op het betalend maken van haar parkings? Hoeveel parkings zijn er vandaag

06.02 David Geerts (sp.a): La SNCB souhaite rendre un nombre croissant de places de stationnement payantes pour pouvoir garantir une place de stationnement à ses usagers. Une telle mesure ne peut toutefois être appliquée de manière uniforme. Dans la pratique, les administrations communales ont aménagé des parkings supplémentaires, parce que les parkings de la SNCB ne suffisent pas à absorber le nombre de voyageurs. Je crains les effets néfastes d'une politique de stationnement uniforme. En instaurant le stationnement payant, on crée un seuil en raison des frais supplémentaires – qui ne sont souvent pas remboursés – que doit exposer le travailleur. Ce faisant, on dissuade certaines personnes de prendre le train.

Pourquoi la SNCB rend-elle ses parkings payants?

Combien de parkings sont payants?

Quelles recettes génère cette politique et quels en sont les coûts?

Le stationnement libre ne serait-il pas la solution la moins onéreuse?

Dans quelle mesure cette politique est-elle conforme au contrat de gestion?

betalend? Wat zijn de ontvangsten hiervan? Wat zijn de kosten om de parkings te onderhouden en de investering in de parkings te betalen?

Mijns inziens spelen er geen financiële redenen als men de inkomsten- en uitgavenzijde ziet. Ik denk dat het onderhoud vrij veel geld kost, terwijl het vrij parkeren misschien de goedkoopste oplossing is.

Ten derde, in welke mate is een dergelijke handelwijze conform de beheersovereenkomst? Ik heb die eens vlug doorgebladerd en dat lijkt mij niet het geval te zijn. Mij lijkt het dat station per station moet worden nagegaan of parkings betalend worden of niet.

06.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: De strategie van de NMBS voor de parkings aan de stations en de onbemande stopplaatsen is gestoeld op vier fundamentele doelstellingen die opgenomen zijn in artikel 10 van het beheerscontract 2008-2013 tussen de Belgische Staat en de voormalige NMBS-Holding: beschikbare plaatsen waarborgen voor regelmatige treinreizigers; gedifferentieerde tarieven toepassen, afhankelijk van het type station, het type gebruikers en de lokale markt; de exploitatiekosten afdekken door de opbrengsten; het gebruik van het openbaar vervoer tussen huis en station niet ontmoedigen.

De NMBS meldt mij ook dat de tarieven ver onder de marktprijs liggen die privéoperatoren hanteren. De geabonneerde pendelaar moet gemiddeld 1 euro per dag neertellen voor een gewaarborgde parkeerplaats in de buurt van zijn station. In de eerste plaats is het doel van de parkeervergoeding de operationele kosten te dekken. Er is daarnaast aanzienlijk geïnvesteerd om de parkings uit te rusten met toegangscontrolesystemen en camera's om de veiligheid van de parkings te verbeteren.

Ten slotte benadrukt de NMBS dat iedereen volgens dezelfde logica als voor het treinabonnement een werkgever kan vragen om de parkeerkosten voor woon-werkverplaatsingen terug te betalen. Het is ook mogelijk om die kosten af te trekken van de belastingen in het kader van de woon-werkverplaatsing.

Voor de NMBS heeft het beleid van kosteloos parkeren, een proefproject uit 2005, zijn beperkingen aangetoond. Het blijkt immers dat een deel van de pendelaars dat op een andere wijze dan met de auto naar het station kwam – te voet, per fiets of met de bus –, het alternatieve vervoermiddel heeft opgegeven en in de plaats daarvan de auto neemt. Die maatregel heeft tot een aanzienlijke toename van de vraag naar parkeerplaatsen geleid, zonder echter een beduidende toename van het aantal nieuwe reizigers met zich mee te brengen.

Op dit ogenblik zijn de parkings van 28 stations betalend. De aanpassing van het parkeerbeleid wordt op het ogenblik voorbereid en de lijst van betrokken stations moet worden voorgesteld aan het directiecomité van de NMBS.

06.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoorden. Achtentwintig stations hebben vandaag een betaalparking. Zeker voor grote stations in stedelijke omgevingen kunnen daar goede redenen voor zijn, zeker als het tegen redelijke tarieven gebeurt. Er wordt naar een proefproject verwezen, wat

06.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La stratégie de la SNCB relative aux parkings des gares est fondée sur quatre objectifs fondamentaux qui figurent à l'article 10 du contrat de gestion 2008-2013. Il s'agit de garantir des places disponibles aux usagers réguliers, d'appliquer des tarifs différenciés, de compenser les frais d'exploitation par les recettes et de ne pas décourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare.

Les tarifs sont largement inférieurs au prix du marché appliqué par les opérateurs privés. Chacun peut par ailleurs demander à son employeur de rembourser également les frais de stationnement relatifs aux trajets entre le domicile et le lieu de travail et ces frais sont déductibles. La politique de stationnement gratuit est un projet pilote datant de 2005 et elle a également ses limites. Il s'avère en effet qu'une partie des navetteurs qui rejoignait auparavant la gare à pied, à vélo ou en bus, se sont mis à utiliser la voiture.

Actuellement, 28 parkings de gare sont payants. La modification de la politique de stationnement est en cours de préparation et la liste des gares concernées devra être présentée au comité de direction de la SNCB.

06.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il serait intéressant de savoir où était mené le projet pilote sur le stationnement gratuit, car d'autres conclusions pourraient

natuurlijk een incidenteel geval is. Ik weet niet waar het proefproject plaatsgevonden heeft, het zou interessant kunnen zijn om dat te weten.

Als ik er ook een incidenteel geval uit mag halen, kom ik terug bij het station Noorderkempen. Het ligt naast de E19, de files komen tot daar. Het is ideaal gelegen om pendelaars uit de auto en de file te halen en op de trein te krijgen. Daar zullen we de drempel verhogen door het tarief voor een parking die voor niets anders kan worden gebruikt, tenzij misschien voor carpooling, wat daar gezien de files niet het meest interessante vervoermiddel is.

Hiermee wil ik niet zeggen dat elke NMBS-parking in ons land gratis zou moeten zijn.

06.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik heb er alle begrip voor dat men dat systeem gebruikt als men bijvoorbeeld in een stedelijke context vaststelt dat treinreizigers onvoldoende parkeergelegenheid hebben, omdat anderen de parking van de NMBS ook gebruiken, bijvoorbeeld om te kunnen gaan shoppen. Maar in een landelijke gemeente als Heist-op-den-Berg beschikt de NMBS over driehonderd eigen parkeerplaatsen, terwijl volgens tellingen ongeveer zeshonderd reizigers met de auto komen. Dat betekent dat de gemeente her en der in driehonderd bijkomende parkeerplaatsen moet voorzien. Als de gemeente overal gratis laat parkeren, zoals in onze gemeente het geval is, terwijl de NMBS het parkeren betalend maakt, dan vrees ik een verkeersinfarct in de omliggende straten. Dan zijn we echt gezien. Ik blijf erbij dat de NMBS een gemoduleerd systeem moet hanteren en in overleg met de gemeenten moet bekijken wat wel en niet mogelijk is.

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

07 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets d'équipement des trains en wifi" (n° 21535)
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le wifi dans les trains et les gares" (n° 21540)
- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet d'accès à internet sans fil dans les trains et les gares" (n° 21544)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen voor wifi in de treinen" (nr. 21535)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "wifi op treinen en in stations" (nr. 21540)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om draadloos internet aan te bieden op treinen en in stations" (nr. 21544)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la réception de Nouvel An de la SNCB, d'Infrabel et d'HR Rail, l'administrateur délégué de la SNCB a lancé l'idée d'équiper les trains en wifi.

On passera sur le fait que la hiérarchie des priorités n'est pas la même pour tous. Est-ce cela, aujourd'hui, le projet phare de la SNCB,

être tirées. La gare de Noorderkempen se trouve en bordure de l'E19, à l'endroit où commencent les embouteillages en direction d'Anvers. Un parking gratuit à cet endroit pourrait inciter les automobilistes à prendre le train.

06.05 David Geerts (sp.a): La SNCB ferait mieux d'utiliser un système modulé et de vérifier à chaque fois en concertation avec les communes ce qui est réalisable.

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De gedelegeerd bestuurder van de NMBS heeft een ballonnetje opgelaten in verband met wifi op de trein. Naar verluidt wordt daar momenteel werk van gemaakt.

quand on connaît les conditions de confort et de ponctualité auxquelles les usagers sont malheureusement habitués?

Il apparaît que le projet serait déjà en chantier. Il a en tout cas fait la une de la presse au lendemain de la réception de Nouvel An de la SNCB, ce qui sans doute était déjà une bonne chose.

Monsieur le ministre, où en sont les contacts avec les opérateurs de télécommunications sur le sujet? L'intention est-elle d'équiper l'ensemble du matériel roulant? Quels sont les obstacles techniques à la mise en œuvre du projet? Quel serait le coût de la mesure? La SNCB a-t-elle des intentions précises en matière de tarification de ce futur service?

07.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was weliswaar niet aanwezig op die receptie, maar ik heb nadien via de pers wel kunnen vernemen dat de nieuwe NMBS-baas, de heer Jo Cornu, tijdens zijn nieuwjaarstoespraak op 8 januari 2014 gepleit heeft voor draadloos internet op de trein en in het station. Dat pleidooi moeten wij zien in het kader van inspanningen die in het verleden al werden geleverd door de NMBS, want al sinds 2005 zijn er in de vijf grote spoorwegstations toegangsmogelijkheden tot draadloos internet en sinds 2012 werden die uitgebreid naar 71 grote Belgische stations.

Op de nieuwjaarsreceptie zei de heer Cornu ter zake: "Wij moeten in de stations een meerwaarde bieden. De reiziger mag niet het gevoel hebben dat zijn tijd in het station verloren is. De trein heeft daarin een voordeel op de auto en het vliegtuig. Ik raad u niet aan om iets op Facebook te proberen te posten terwijl u achter het stuur van uw auto zit. Wij kunnen dat natuurlijk niet alleen: overleg en samenwerking met onze partners is essentieel. Veiligheid en stiptheid blijven de basisopdracht van de NMBS, maar ook andere aspecten, zoals comfort en communicatie, worden steeds belangrijker. De stations moeten meer en meer een werkterrein en ontmoetingsplaats worden. Ik denk hierbij aan ruime oplaadmogelijkheden voor mobiele apparaten en zitplaatsen in de wachzones die echt een werkruimte worden. En waarom ook geen vergaderzaaltjes voorzien voor mensen die er afspreken?"

Het toeval wil dat tijdens de commissievergadering van 3 mei 2011, bijna drie jaar geleden, een van uw voorgangers, toenmalig minister Vervotte, werd ondervraagd over de plannen om al dan niet te komen tot meer faciliteiten voor internetgebruikers. De NMBS had in maart 2008 namelijk een onderzoek laten uitvoeren door IPSOS. Daarin kwam duidelijk naar voren dat de klant in de eerste plaats belang hecht aan de optimale invulling van de primaire dienstverlening, zijnde dat personen comfortabel vervoerd moeten worden naar de juiste plaats op het gewenst moment.

De IPSOS-bevraging leerde ook dat zakelijke reizigers en pendelaars internet beschouwen als een mogelijke tijdwinst in het uitvoeren van hun bezigheden, maar, en ik citeer gewezen minister Vervotte, "het blijft het antwoord op een secundaire behoefte. Dat wil niet zeggen dat wij er geen belang aan hechten. De vraag is duidelijk wat de mogelijkheden zijn en waarop men inzet." Mevrouw Vervotte stelde dat er geen echte plannen waren, omdat dit volgens haar een zeer dure zaak zou zijn.

Wat hebben de contacten met de telecomoperatoren al opgeleverd? Zal al het rollend materieel worden uitgerust met wifi? Hoeveel zou dat plan kosten? Wat zou de prijs van die dienst zijn?

07.02 Tanguy Veys (VB): Lors de son discours de Nouvel An, le 8 janvier 2014, le patron de la SNCB, M. Jo Cornu, a plaidé pour l'internet sans fil dans les trains et les gares. Il estime que les gares doivent offrir une plus-value et que le voyageur ne peut avoir le sentiment de perdre son temps. La sécurité et la ponctualité demeurent la mission essentielle de la SNCB, mais il reconnaît également l'importance du confort et de la communication. La gare devrait davantage se muer en espace de travail et lieu de rencontre.

Une enquête menée en mars 2008 a montré que les usagers du rail aspirent en premier lieu à une amélioration du service primaire, mais ils considèrent également une connexion internet comme un gain de temps potentiel. L'ex-ministre Vervotte n'avait toutefois pas de projets en ce sens, considérant l'internet comme un besoin secondaire, par ailleurs très coûteux.

Dans quelle mesure considérez-vous l'internet sans fil comme un besoin prioritaire? Quels investissements ce projet nécessiterait-il et dans quel délai pourrait-il être mis en œuvre? Quels partenaires seraient-ils approchés?

Ik ben blij te vernemen dat ondertussen de visie toch wat gewijzigd is. Daarom heb ik volgende vragen voor u in uw hoedanigheid van voogdijminister.

In welke mate bent u van oordeel dat draadloos internet op de trein en in het station door de treinreizigers als een prioritaire nood wordt beschouwd?

Welke investeringen vergt het om draadloos internet op de trein en in het station aan te bieden? In welke timing wordt daarbij voorzien?

Over welke partners gaat het wanneer gesproken wordt over draadloos internet op de trein en in het station?

07.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, wifi-voorzieningen in de stations zijn reeds beschikbaar. De NMBS laat mij weten dat het de wens van haar klanten is om over kwaliteitsvol internet op de trein te beschikken. De NMBS wenst over de noodzakelijke vrijheden te kunnen beschikken bij de ontwikkeling en implementering van het businessmodel en de eventuele tarifiering. De NMBS wenst internet op de trein op te nemen in het nieuwe beheerscontract.

07.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Les gares sont déjà équipées du wifi. Vu le souhait de la clientèle de disposer d'internet, la SNCB entend disposer d'une plus grande liberté dans le développement et la mise en œuvre du *businessmodel* et de la tarification éventuelle. Elle souhaite inscrire l'accès à internet dans les trains dans le nouveau contrat de gestion.

Pour ma part, je resterai extrêmement vigilant pour que cela ne se fasse pas au détriment des missions essentielles de la SNCB, qui doit avant tout garantir des trains ponctuels avec suffisamment de places assises. Je pourrai vous en dire plus sur les questions concernant les opérateurs, la tarification et le coût quand j'en saurai davantage moi-même!

Dat mag niet ten koste gaan van de kernopdracht van de NMBS: zorgen voor stipte treinen en voor voldoende zitplaatsen. Ik kan voorlopig nog niets zeggen over de kosten, de prijs of de operatoren.

07.04 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends acte du fait qu'à ce stade, vous détenez très peu d'informations sur le projet. Pourtant, une série d'informations a été diffusée dans la presse et il aurait été bon de pouvoir en avoir confirmation ici.

07.04 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Ik neem er akte van dat u het met ons eens bent dat een en ander in het licht van de andere taken van de NMBS geen prioriteit is.

Je prends bonne note du fait que, comme nous, vous estimez qu'il s'agit d'un projet qui n'est pas prioritaire et qui n'a pas à empiéter sur les missions essentielles de la SNCB.

07.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp uw terughoudendheid. Het is duidelijk dat het een ballonnetje was dat de heer Cornu, misschien na een glaasje cava of champagne, tijdens zijn toespraak heeft gelanceerd.

07.05 **Tanguy Veys** (VB): Le ministre se montre à juste titre réticent et rappelle que la sécurité et la ponctualité constituent des missions prioritaires. Pourquoi les moyens seraient-ils subitement disponibles alors qu'ils ne l'étaient pas il y a deux ans?

U wijst er zeer terecht op dat veiligheid en stiptheid de prioriteiten zijn, alsook het treinaanbod en de bezetting ervan. Het is natuurlijk mooi meegenomen als men in dezelfde beweging de internetfaciliteiten kan uitbreiden. Het is echter goed dat u aansluit bij de terughoudendheid die mevrouw Vervotte twee jaar geleden uitte. Mocht internet op de trein ineens een prioriteit zijn, dan rijst de vraag waarom het dat vroeger niet was. Waarom waren de middelen er toen niet, en nu wel?

Het klopt dat de reiziger, die gemiddeld een uur of minder op de trein zit, gerust iets anders kan doen. Zolang de NMBS er niet in slaagt de stiptheid en de dienstverlening op te drijven, meen ik dat dit de prioriteiten moeten zijn, en niet het uitbreiden van draadloos internet.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21540 van mevrouw Lahaye-Battheu vervalt.

Le **président**: La question n° 21540 de Mme Lahaye-Battheu est supprimée.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gestrande treinreizigers in Aarschot" (nr. 21538)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige communicatie van de NMBS en Infrabel met het stadsbestuur van Aarschot naar aanleiding van een treinincident" (nr. 21547)

08 **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 usagers du rail restés en rade à Aarschot" (n° 21538)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication défailante entre la SNCB/Infrabel et l'administration communale d'Aarschot à la suite de l'accident de train" (n° 21547)

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Op 3 januari trok een bijzonder zwaar onweer over ons land. In de buurt van Aarschot kwam een boom op de bovenleiding terecht. Vijfhonderd passagiers zaten urenlang vast op twee stilstaande treinen.

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le 3 janvier, un arbre déraciné par la tempête est tombé sur une caténaire près d'Aarschot. Quelque 500 passagers sont par conséquent restés bloqués à bord de deux trains pendant plusieurs heures. Comment se fait-il que ces passagers aient été bloqués aussi longtemps?

De burgemeester van Aarschot heeft uiteindelijk het gemeentelijk rampenplan moeten afkondigen. Hij was er niet over te spreken dat hij pas laat op de hoogte werd gebracht. Hij zou ook zelf drie bussen hebben moeten vorderen om de passagiers van de treinen te kunnen wegbrengen.

Naar verluidt zou de overgang naar de nieuwe structuur een van de elementen zijn geweest in de moeizame afhandeling van dit incident. Infrabel zou hebben aangenomen dat zij dit zelf niet meer moest communiceren aan de NMBS, terwijl de NMBS blijkbaar nog niet klaar was om over te nemen. Verder ontbreekt er nog steeds een soort van crisisteam dat in dergelijke situaties in actie zou kunnen schieten om alles zo goed mogelijk te regelen en te organiseren.

Le bourgmestre d'Aarschot a dû déclencher le plan d'urgence communal et a même dû réquisitionner trois bus pour l'évacuation des usagers du train. Il est très mécontent d'avoir été informé tardivement de l'incident. La mauvaise communication serait due à la transition vers la nouvelle structure de l'entreprise ferroviaire. Est-ce exact? Toutes les compétences, notamment la communication, ont-elles déjà été transférées?

Naar aanleiding van de spoorproblemen op 27 juni 2011 vroeg toenmalig minister Vervotte de FOD Mobiliteit een onderzoek te voeren naar gelijkaardige spoorproblemen en aanbevelingen te formuleren.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hoe komt het dat de reizigers urenlang hebben vastgezet? Ik meen dat er begrip kan worden getoond voor het feit dat een trein op zo'n momenten vast komt te zitten. Dat reizigers urenlang op die trein blijven vastzitten, lijkt ons toch problematisch.

En 2011, la ministre de l'époque Mme Vervotte a demandé une enquête relative à ce type de problèmes et quelques recommandations ont ensuite été formulées. Y a-t-on donné suite

Ten tweede, erkent u dat er problemen zijn geweest op het vlak van

de communicatie en organisatie?

dans la pratique?

Ten derde, heeft de overgang naar de nieuwe structuur te maken met de moeilijke afhandeling? Zijn alle bevoegdheden met betrekking tot de nieuwe structuur al overgeheveld? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de problematiek van de communicatie. Zit men ter zake nog in een overgangsfase of wanneer wordt dit precies uitgeklaard?

Tot slot, zijn de aanbevelingen die de FOD Mobiliteit heeft geformuleerd naar aanleiding van de problemen in 2011, in de praktijk omgezet? Welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel in de toekomst nemen om dergelijke incidenten efficiënter te kunnen afhandelen?

08.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het ongenoegen van het gemeentebestuur van Aarschot heeft mij ook bereikt. Ik was zeer verwonderd over de gebrekkige communicatie, zowel tussen de NMBS en Infrabel als met het stadsbestuur van Aarschot.

De heer Van den Bergh verwijst naar de storm van 3 januari 2013, waarbij zich rond 18 u 00 op de treinverbinding tussen Brussel en Hasselt ter hoogte van Aarschot een incident voordeed, waarbij een door de storm omgevallen boom de bovenleiding van het spoor vernielde en een trein door de voorruit raakte. Gelukkig vielen er geen gewonden.

Daardoor stonden drie spitsreinen wel gedurende vijf uren stil en diende de burgemeester zelfs het gemeentelijk rampenplan af te kondigen omdat zo'n vijfhonderd treinreizigers al bijna twee uur opgesloten zaten.

Volgens Infrabel was de evacuatie niet gemakkelijk omdat de bovenleiding met 3 000 volt was losgekomen. Twee van de gestrande treinen werden voor 22 u 00 ontruimd en de evacuatie van de derde trein werd iets na 23 u 00 afgerond.

De burgemeester van Aarschot, André Peeters, was niet te spreken over de gebrekkige en laattijdige informatie die het stadsbestuur die avond van de NMBS en Infrabel kreeg.

Ik citeer burgemeester Peeters: "Een aantal reizigers heeft hierdoor meer dan vier uur in de kou geblokkeerd gezeten. Dat kan niet. Ondanks het feit dat de treinen al rond 18 u 00 door het noodweer geblokkeerd geraakten, werden de hulpdiensten van Aarschot hiervan pas omstreeks 19 u 00 op de hoogte gebracht. Van Infrabel hebben we slechts met mondjesmaat informatie gekregen. We hebben dan maar zelf het heft in handen genomen en zijn op zoek gegaan naar bussen om de passagiers te evacueren, wat geen sinecure bleek vermits De Lijn geen chauffeurs ter beschikking had en de private busmaatschappijen met hun voertuigen op wintersportvakantie waren.

Uiteindelijk kon de stad toch vijf bussen van privémaatschappijen opvorderen om de passagiers over te brengen naar andere stations. Eerst hebben we ons enkel beziggehouden met de twee treinen die zich bevonden op het grondgebied van Aarschot. We kregen immers pas later op de avond van Infrabel de vraag om deze bussen ook in te zetten voor de evacuatie van de derde trein met 150 passagiers die zich in Testelt, in de naburige gemeente Scherpenheuvel-Zichem,

08.02 Tanguy Veys (VB):
L'administration communale d'Aarschot déplore la communication défailante de la SNCB et d'Infrabel à la suite de la dégradation de la caténaire due à la chute d'un arbre. La commune fustige le fait d'avoir été informée une heure seulement après l'incident, d'avoir dû déclencher elle-même un plan d'urgence et d'avoir dû trouver elle-même des bus pour évacuer les voyageurs.

Pourquoi la communication d'Infrabel et de la SNCB avec la commune a-t-elle été aussi déplorable? Des leçons seront-elles tirées de cet incident?

bevond.”

Mijnheer de minister, het verhaal van de zeer gebrekkige crisiscommunicatie van zowel Infrabel als de NMBS is toch wel verwonderlijk. Hoe verklaart u dat anno 2014 een dergelijke manke communicatie heeft plaatsgevonden? Welke lessen trekt men daaruit bij de NMBS en Infrabel? Werden er eventueel maatregelen genomen?

08.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Ten eerste melden de NMBS en Infrabel mij dat de oorzaak niet bij de overgang naar de nieuwe structuur lag. Er zijn geen structurele wijzigingen aangebracht aan de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel wat incidenten te velde betreft. De communicatie tussen de diensten van Infrabel en de NMBS lijkt hier trouwens volgens de voorziene procedure correct verlopen te zijn. De NMBS bevestigt dat de communicatie vanuit Traffic Control goed verliep. Volgens de NMBS waren de voormelde incidenten het gevolg van extreme weersomstandigheden op meerdere plaatsen op hetzelfde ogenblik. Wat de stopgezette trein betreft, moest men honderden meters losgerukte bovenleidingskabels verwijderen. Dit werk was afgelopen om 20 u 15.

Tot op dat tijdstip was het om veiligheidsredenen voor de reizigers verboden om de trein te verlaten wegens elektrocutiegevaar, enerzijds, en verwondingen door het mogelijk losspringen van geknelde bovenleidingskabels, anderzijds.

Pas daarna zijn de reizigers uit de betrokken treinen op autobussen kunnen overstappen. De evacuatie van de reizigers was ook moeilijk wegens de onbeschikbaarheid van bussen, aangezien er reeds bussen opgevraagd waren voor andere incidenten, gezien de kerstvakantie enzovoort.

De aanbevelingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn inderdaad in de praktijk omgezet. De NMBS oordeelt dat de interne dienst NMBS Mobility bij de indienststelling van een gemeentelijk rampenplan ook zou moeten worden uitgenodigd. Infrabel zal meer controle houden op de boom- en plantengroei langs het spoor.

Infrabel en de NMBS zijn vorige week bijeengekomen om dat incident grondig te analyseren. Er vond ook een vergadering plaats met alle betrokkenen, zoals Infrabel, de NMBS, de gemeenten, de brandweer, de politie enzovoort.

08.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, de stelling dat alles daar goed is verlopen, lijkt mij wat kort door de bocht.

Toch noteer ik enkele positieve signalen. Uit elk incident kan men leren. Dat vorige week een bijeenkomst heeft plaatsgevonden ter analyse en voor eventuele bijstellingen, lijkt mij een goede zaak.

Ik wil nog een opmerking formuleren. Vroeger mochten er langs de spoorlijnen geen bomen staan die op de sporen zouden kunnen terechtkomen. Blijkbaar is dat vandaag niet meer het geval of geldt

08.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Selon la SNCB et Infrabel, le transfert vers une nouvelle structure ne serait pas à l'origine de l'incident. La collaboration entre la SNCB et Infrabel en matière d'incidents n'a en effet pas été modifiée. La communication entre les deux sociétés ferroviaires semble s'être déroulée correctement.

Des centaines de mètres de câbles de caténaire arrachés ont dû être enlevés. Cette opération a duré jusqu'à 20 h 15. Dans l'intervalle, les voyageurs ont dû rester dans les trains en raison du danger d'électrocution. Il n'était par ailleurs pas aisé d'organiser une évacuation par bus étant donné le faible nombre de véhicules disponibles durant les vacances de Noël.

Les recommandations du SPF Mobilité ont été mises en œuvre. La SNCB estime que le service Mobility doit également être impliqué lors du déclenchement d'un plan catastrophe communal. Infrabel va davantage contrôler la croissance de la végétation et des arbres le long des voies. Infrabel et la SNCB ont analysé cet incident la semaine passée et ont organisé une réunion avec l'ensemble des parties concernées.

08.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il me semble que vous concluez rapidement que tout s'est passé correctement lors de l'incident d'Aarschot mais je ne disconviens pas que l'organisation d'une réunion destinée à définir la bonne approche est un élément positif.

dat niet op alle lijnen. Nu denk ik niet dat we alle bomen langs de spoorlijnen moeten kappen, maar toch denk ik dat dit weer goed bekeken zal moeten worden.

On considérait autrefois que les voies ne devaient pas être bordées d'arbres. Autres temps, autres mœurs. Nous devrions peut-être soumettre cette question à un examen approfondi.

08.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb begrip voor de uitzonderlijke weersomstandigheden. Ook op andere plaatsen dan Aarschot is er schade, ik verwijs naar de situatie in Mechelen. Het was echter toch niet de eerste keer dat de NMBS en Infrabel geconfronteerd werden met een storm die lelijk huishield. De crisiscommunicatie zou toch veel performanter moeten zijn en veel gestroomlijnder moeten verlopen.

08.05 Tanguy Veys (VB): Je puis comprendre que les circonstances météorologiques aient été exceptionnelles, mais ce n'est pas la première fois qu'Infrabel et la SNCB sont confrontés à une tempête. Il est surprenant de constater que la SNCB continue à répéter les mêmes erreurs sur le plan de la communication. Quoiqu'il en soit, je me réjouis que la gestion de cet incident ait fait l'objet d'une concertation.

Ik ben blij vast te stellen dat men leert uit zijn fouten en dat reeds het nodige overleg heeft plaatsgevonden. Dit had anno 2014 toch niet meer mogen gebeuren. Ik stel keer op keer tot mijn grote verwondering vast dat de NMBS bepaalde fouten blijft maken en dat de communicatie in de top 3 staat van fouten die men telkens weer maakt. Ook daarmee zou men toch eens komaf moeten kunnen maken.

De **voorzitter**: Tot slot wil ik nog even opmerken dat de meeste mensen met de trein die dag beter zijn thuisgeraakt dan degenen met de wagen.

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

09 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ontslag van Johnny Thijs als CEO van bpost" (nr. 21543)

09 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la démission de M. Johnny Thijs du poste de CEO chez bpost" (n° 21543)

09.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, over het ontslag van de CEO vloeide al veel inkt. Aangezien de communicatie de laatste weken via de premier verliep, is het toch goed dat ook met u een en ander wordt afgetoetst.

09.01 Tanguy Veys (VB): Le départ de l'ancien CEO de bpost, M. Thijs, à la suite de la diminution drastique de son salaire, a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Johnny Thijs was sinds 2002 succesvol CEO van bpost en hij realiseerde in 2013 een succesvolle beursgang van het bedrijf. Hij heeft de federale Staat tijdens de duur van zijn mandaat, volgens berekeningen, op zijn minst 800 miljoen euro opgebracht in de vorm van dividenden en kapitaaluitkeringen en verdiende zelf in 2012 zo'n 1,1 miljoen euro.

M. Johnny Thijs a laissé entendre dans une interview qu'il considérait qu'il y avait eu parjure puisque le ministre des Entreprises publiques lui avait promis, après la réussite de l'entrée en Bourse de bpost, de prolonger la durée de son mandat avec maintien de son salaire actuel. Mais le gouvernement a évoqué ensuite un malentendu.

Op 22 augustus 2013 verklaarde hij echter op de RTBF-radio, op de vraag of hij bereid was te werken voor een jaarloon van 290 000 euro: "Non. Politici moeten goede, intelligente bedrijfsleiders vinden die bereid zijn verantwoordelijkheid op te nemen. Voor die leiders moet er een rechtvaardig loon zijn."

Comment le ministre explique-t-il ce couac sur le plan de la communication?

Het kernkabinet raakte het op 18 december 2013 eens over de nieuwe loonvoorwaarden voor de CEO van bpost: 500 000 euro vaste verloning, plus een variabel deel van 30 %, in totaal maximum 650 000 euro per jaar. De raad van bestuur van bpost was echter al in

Comment explique-t-il les posi-

mei 2013, in aanwezigheid van de regeringscommissaris, akkoord gegaan met een loonpakket van 1 miljoen euro, zijnde 788 000 euro vast en 236 000 euro variabel.

In een brief op 5 december 2013 van bpost aan minister van Overheidsbedrijven Jean-Pascal Labille en ondertekend door voorzitter en PS-getrouwe Martine Durez, werden geen bedragen genoemd, maar stond wel dat de raad van bestuur van bpost "het loonvoorstel van het remuneratiecomité unaniem heeft goedgekeurd" en dat Thijs' loonvoorwaarden "grotendeels gelijk blijven".

"Als de regering haar houding tegenover Thijs verandert, kan dat leiden tot claims van investeerders", werd in de brief gewaarschuwd. Het mandaat van Johnny Thijs zou aflopen op 6 januari 2014, maar op 23 december 2013 hield Johnny Thijs de eer aan zichzelf en nam ontslag als CEO van bpost.

Hij verklaarde ter zake: "Na twaalf boeiende jaren bij bpost heb ik de manier waarop de politieke overheid de discussie over de verloning gevoerd heeft, als een gebrek aan vertrouwen en steun van de meerderheidsaandeelhouder ervaren. In deze omstandigheden is het beter voor alle belanghebbenden dat ik andere wegen insla." Op de Brusselse beurs daalde de waarde van bpost meteen met 3,10 %, wat daags nadien resulteerde in een minderwaarde van de aandelen van zo'n 90 miljoen euro.

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

Op 26 december 2013 liet Johnny Thijs in *De Standaard* het volgende optekenen. *De Standaard* vroeg hem: "Is er sprake van woordbreuk?" Johnny Thijs: "De vraag is of dat in de politiek bestaat, maar ja, één persoon heeft zijn woord niet gehouden." *De Standaard*: "De bevoegde minister die de jongste weken enkel via de pers communiceerde?" Johnny Thijs: "Ja."

Johnny Thijs zou immers na de succesvolle beursgang van bpost in juni 2013 als beloning de toezegging gekregen hebben van een nieuw mandaat van zes jaar en opnieuw een loon van 1,1 miljoen euro. Na het kernkabinet van 8 januari 2014 werd de commotie met Thijs en Labille niet langer omschreven als "woordbreuk" maar als een "misverstand". Jean-Pascal Labille zou immers niet volledig op de hoogte geweest zijn van de gesprekken tussen Thijs, Di Rupo en Martine Durez op 21 december 2013.

In antwoord op diverse mondelinge vragen tijdens de plenaire vergadering van 9 januari 2014 stelde eerste minister Di Rupo: "Indien er een misverstand is geweest over de beslissing van het kernkabinet en over de waardering van het werk van Johnny Thijs door de regering, valt dat uiteraard te betreuren."

Mijnheer de minister, hoe verklaart u het gebrek aan communicatie tussen uzelf en de toenmalige CEO van bpost?

Hoe verklaart u het gebrek aan communicatie van uzelf en de inhoud van de gesprekken tussen Thijs, Di Rupo en Martine Durez op 21 december 2013?

tions adoptées par le comité de rémunération, la présidente du conseil d'administration et le commissaire du gouvernement auprès de bpost?

Quel est à présent le calendrier en vue de la sélection et de la désignation du nouveau ou de la nouvelle CEO de bpost?

Hoe verklaart u de ingenomen standpunten van het remuneratiecomité, de voorzitter van de raad van bestuur en de regeringscommissaris van bpost?

Tot slot, wat is de verdere planning inzake de zoektocht naar en de aanduiding van een nieuwe CEO van bpost?

09.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, uw vraag bevat exact dezelfde elementen als de vraag in de plenaire vergadering van 9 januari 2014. Ik heb absoluut niets toe te voegen aan het antwoord van de eerste minister.

09.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Cette question est exactement identique à celle qui a été adressée au premier ministre en séance plénière du 9 janvier 2014 et je n'ai rien à ajouter à la réponse fournie par le chef du gouvernement.

09.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel beknopt antwoord.

Ik vermoed dat uit het hele incident een aantal lessen moeten worden getrokken, ook op het vlak van de communicatie tussen uzelf of uw ministerie en bpost.

09.03 **Tanguy Veys** (VB): Le ministre se retranche derrière les déclarations du premier ministre Di Rupo mais il est indéniable qu'il y a eu de la friture sur la ligne entre le ministre des Entreprises publiques et la hiérarchie de bpost.

Ik denk dat ter zake een en ander spaak is gelopen, met een eerder onverkwikkelijke afloop en een wrange nasmaak.

Ook al schaart u zich achter de verklaringen van premier Di Rupo, in dezen is het duidelijk dat er niet alleen sprake is van een slechte communicatie van de NMBS met de treinreizigers, maar ook van een slechte communicatie tussen uzelf als minister van Overheidsbedrijven en de top van bpost.

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

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de brief die Jo Cornu en Luc Lallemand stuurden naar de medewerkers van de NMBS en Infrabel om de stiptheid te verhogen" (nr. 21545)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lettre envoyée par MM. Jo Cornu et Luc Lallemand aux collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel afin d'améliorer la ponctualité" (n° 21545)**

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, op 6 december 2013 stuurden de CEO van de NMBS, Jo Cornu, en de CEO van Infrabel, Luc Lallemand, naar al hun personeelsleden een brief. Daarin worden de medewerkers aangemaand tot meer discipline om de stipheidscijfers te verbeteren.

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Le 6 décembre 2013, Jo Cornu et Luc Lallemand, respectivement CEO de la SNCB et d'Infrabel ont adressé un courrier à l'ensemble du personnel demandant à ce dernier de faire preuve de davantage de discipline afin d'améliorer les résultats en matière de ponctualité, donnant ainsi l'impression que toutes ces personnes sont responsables des résultats désastreux enregistrés dans ce domaine. Or ces mauvaises performances sont précisément la conséquence du peu de temps

Met de brief wordt de indruk gewekt dat het treinpersoneel verantwoordelijk is voor de vertragingen bij het vertrek van treinen door een gebrek aan discipline, terwijl de meeste vertragingen bij het vertrek van de trein juist worden opgelopen door het feit dat het treinpersoneel niet over voldoende tijd beschikt om de trein in de meest veilige omstandigheden te laten vertrekken.

Ook de zogenaamde keertijden zijn niet van die aard om het treinpersoneel in staat te stellen na te gaan of de meest veilige vertrekomstandigheden aanwezig zijn.

Het is dan ook duidelijk dat er bij het management, en niet bij het treinpersoneel, onvoldoende aandacht is om die veilige vertrekomstandigheden te garanderen.

Bovendien blijkt uit vroegere analyses van de aanhoudend slechte stiptheidscijfers dat veel interne oorzaken te wijten zijn aan een tekort aan materieel, een defect van materieel, defecte wissels of seinen, een tekort aan personeel, de enorme toename aan treinreizigers, de slecht verteerde herstructurering sinds 2005 of de vaak onduidelijke en regelmatig wijzigende reglementeringen.

Mijnheer de minister, ik vermoed dat u kennis hebt genomen van het ongelukkige schrijven van Jo Cornu en Luc Lallemand. Wij weten ook dat Jo Cornu diezelfde uitspraken heeft gedaan bij de eerste kennismaking met de commissie voor de Infrastructuur, maar ik denk toch dat een en ander moet worden geduid en rechtgezet, al was het maar voor het loyale treinpersoneel.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat het treinpersoneel mee verantwoordelijk is voor de vertragingen bij het vertrek van treinen en dat dit te wijten is aan een gebrek aan discipline? Zo ja, op basis van welke vaststellingen is dat dan? Zo nee, hoe hebt u dan gereageerd op de brief van de CEO van de NMBS, Jo Cornu, en de CEO van Infrabel, Luc Lallemand?

10.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Veys, uw vraag betreft exact dezelfde elementen als de vraag van de heer Balcaen vorige week in deze commissie. Ik heb absoluut niets toe te voegen aan het antwoord dat ik toen gegeven heb.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, het toeval wil dat ik aanwezig was tijdens de behandeling van die vraag. Het onderwerp van de vraag van de heer Balcaen was weliswaar gelijkaardig, maar hij stelde zijn vragen toch vanuit een andere invalshoek. De context van die brief en de manier waarop die overgekomen is bij het treinpersoneel zorgen toch voor het nodige ongenoegen. Ik heb niet de indruk dat u zich vorige week bij de behandeling van dit punt gedistantieerd hebt of dat u het opgenomen hebt voor het treinpersoneel. Ik kan dat alleen maar betreuren. Ik hoop in elk geval dat in de toekomst de heren Cornu en Lallemand twee keer zullen nadenken alvorens in de pen te kruipen en met een beschuldigende vinger naar het treinpersoneel te wijzen.

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

11 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinverbinding De Panne-Brussel" (nr. 21546)**

11 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire La Panne-Bruxelles" (n° 21546)**

11.01 **Tanguy Veys** (VB): De nieuwe treinregeling voor de spoorlijn De Panne-Brussel gaat eind 2014 van kracht. De dienstverlening zou in de daluren drastisch dalen. De reistijd zou ongeveer twintig minuten langer duren, omdat de trein tussen Gent en Brussel bijna alle

accordé au personnel pour assurer le départ des trains dans des conditions de sécurité optimales et la direction ne semble pas en être suffisamment consciente. De nombreux retards sont en outre imputables à une pénurie de matériel et de personnel, à du matériel défectueux ou à l'augmentation considérable du nombre de voyageurs.

Le ministre considère-t-il lui aussi qu'un manque de discipline du personnel est à ranger parmi les causes des retards?

10.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Votre question est identique à celle que M. Balcaen a posée la semaine dernière. Je n'ai rien à y ajouter.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Ma question porte sur le même sujet mais l'aborde d'un point de vue différent. Le ministre ne s'est toutefois pas distancié de cette lettre et n'a pas défendu le personnel de train. Je le regrette.

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Le nouvel horaire de la ligne La Panne-Bruxelles, qui entrera en vigueur fin 2014, entraînera une

stations aandoet. De nieuwe reistijd zou aldus twee uur en vijftien minuten bedragen. Bovendien zouden de huidige moderne treinen door oudere stellen worden vervangen. Begrijpe wie kan.

Dat zorgt voor een ernstige degradatie van het openbaar vervoer en treft veel inwoners van de Westkust en de Westhoek. Voor veel treinreizigers is die lijn de enige mogelijkheid om zich op een efficiënte en tot voor kort snelle manier te verplaatsen naar het binnenland.

Wat is de motivatie om de treinregeling tussen De Panne en Brussel op zo'n nefaste wijze terug te schroeven?

Welke maatregelen werden genomen om de dienstverlening op de spoorlijn De Panne-Brussel niet terug te schroeven maar net te verbeteren?

réduction significative du nombre de liaisons pendant les heures creuses, un allongement du temps de parcours de 20 minutes et la mise en service de rames plus anciennes.

Comment expliquer cette détérioration du service?

Quelles mesures ont été prises, au contraire, pour améliorer ces liaisons?

11.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Zoals aangekondigd aan het Parlement zal de NMBS in maart per provincie een roadshow organiseren om het nieuwe transportplan en de bijzonderheden per provincie voor te stellen. Tijdens die roadshow kunnen alle vragen over de lokale dienstverlening worden gesteld.

11.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Au mois de mars, la SNCB va se déplacer dans chaque province pour y présenter les détails de son nouveau plan de transport. Toutes les questions y relatives pourront être posées à cette occasion.

11.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik denk niet dat de treinreiziger zit te wachten op een roadshow. De show van de NMBS is bijzonder nefast voor de treingebruikers uit de Westhoek en de Westkust. U bent toch wel enige uitleg verschuldigd over de degradatie van de spoorlijn De Panne-Brussel. Het is niet omdat er in maart een show komt, dat de dienstverlening erop verbeterd.

11.03 **Tanguy Veys** (VB): Le voyageur n'a que faire d'une telle tournée d'information. Il convient plutôt d'améliorer les services. Or les projets relatifs à la ligne La Panne-Bruxelles sont aux antipodes de cette préoccupation.

Ik herhaal mijn pleidooi om de dienstverlening op te krikken, om modernere treinstellen te gebruiken en de reistijd te beperken. De reis duurt nu twee uur en vijftien minuten tegenover net geen twee uur daarvoor. Dat is heel onredelijk.

Misschien bent u niet bang om die beslissingen in maart tijdens een roadshow te verdedigen, maar de nieuwe regeling is toch bijzonder onheus voor een belangrijke streek in Vlaanderen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vraag van de NMBS naar meer commerciële vrijheid in de bepaling van de treintarieven"** (nr. 21548)

12 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la demande de la SNCB d'obtenir une plus grande liberté commerciale pour la fixation des tarifs ferroviaires"** (n° 21548)

12.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit jaar zal de NMBS opnieuw met de overheid rond de tafel zitten over de beheerscontracten. Daarin komt, onder meer, de tarifiering van de treintickets aan bod. Vandaag kost een treinrit in België immers minder dan in de meeste andere Europese landen.

12.01 **Tanguy Veys** (VB): Cette année, la SNCB est amenée à négocier de nouveau ses contrats de gestion avec les autorités. Les négociations porteront notamment sur les tarifs des billets de trains,

Op 13 december 2013 tijdens B-Mobility Day, een event rond mobiliteit dat elk jaar door de spoorwegen wordt georganiseerd, verklaarde kersvers NMBS-topman, de heer Jo Cornu, dat hij in het volgend beheerscontract meer commerciële vrijheid wil bij de bepaling van de treintarieven. Volgens hem moet het mogelijk zijn om een toerist die in Brussel met het vliegtuig aankomt een aangepast weekabonnement aan te bieden waarmee hij een week in België kan rondtoeren. Ook een vrije aanpassing van het eersteklasticket, een lager tarief buiten de spitsuren of een hoger tarief tijdens de spits, moeten volgens de heer Cornu bespreekbaar zijn. Een commerciële tarifiering heeft volgens de nieuwe topman ook voordelen voor de overheid omdat de NMBS hierdoor haar inkomsten beter kan sturen.

Mijnheer de minister, dergelijke praat hebben wij ook gehoord in het kader van de Fyra. Ook daar zou men werken aan specifieke tarieven op maat en zou men allerlei commerciële formules bedenken om de treinreiziger toch maar te behagen of om het juiste prijskaartje te vragen. Wij moeten er ons voor hoeden te veel de klemtoon te leggen op de commerciële ontwikkeling van treintarieven, als men nog niet in staat is aan een aantal essentiële basisvoorwaarden op het vlak van de dienstverlening te voldoen. Ik heb het dan over de stiptheid, over het aanbod, maar evenzeer over de veiligheid. Dit was alweer een nieuw ballonnetje dat door de heer Cornu werd opgelaten.

Mijnheer de minister, in welke mate deelt u dit standpunt?

Werden er reeds maatregelen genomen en zo ja, in welke zin? In welke planning is eventueel voorzien? Zo nee, op welk vlak niet en waarom niet?

12.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Veys, nogmaals, en zeer kort, het thema van het tariefbeleid zal ter sprake worden gebracht in het kader van de onderhandelingen over de realisatie van het nieuw beheerscontract tussen de Staat en de NMBS.

moins coûteux en Belgique que dans la plupart des autres pays européens. Le patron de la SNCB, Jo Cornu, a déjà plaidé pour une plus grande marge de manoeuvre pour ce qui est de la fixation des tarifs.

Dans quelle mesure le ministre partage-t-il cette position?

Des démarches ont-elles déjà été entreprises en ce sens?

12.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La politique tarifaire sera examinée lors des négociations relatives au nouveau contrat de gestion entre l'État et la SNCB.

12.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik zal voor een keer ook bondig zijn. Ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21554 van de heer Vandeput wordt uitgesteld.

Le **président**: La question n° 21554 de M. Vandeput est reportée.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beheerscontracten van de nieuwe NMBS en Infrabel" (nr. 21581)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken betreffende de onderhandelingen over de beheerscontracten met Infrabel en de NMBS" (nr. 21658)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 21665)

13 **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de gestion de la nouvelle SNCB et d'Infrabel" (n° 21581)

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état des négociations des contrats de gestion avec Infrabel et la SNCB" (n° 21658)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 21665)

13.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, une question très courte: quels sont l'état d'avancement et le calendrier de conclusion des nouveaux contrats de gestion entre l'État fédéral, d'une part, et Infrabel et la SNCB, d'autre part?

Comptez-vous conclure cette négociation d'ici à la fin de cette législature?

Quand escomptez-vous recevoir un premier projet de contrat de gestion?

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

13.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, ma réponse sera un peu plus longue que pour les questions précédentes.

Il a été décidé de se concentrer sur la réforme du Groupe SNCB avant de procéder à la négociation de nouveaux contrats de gestion. Cela n'aurait pas eu de sens de négocier de nouveaux contrats de gestion avec des entreprises dont l'une était appelée à disparaître et pour lesquelles les administrateurs délégués et les conseils d'administration devaient être désignés.

Les nouveaux administrateurs délégués ont été désignés au mois de novembre dernier. Les nouvelles sociétés SNCB et Infrabel ont chacune vu leur champ d'activité modifié au 1^{er} janvier 2014. Dans ces conditions, il est nécessaire pour elles de rédiger ou au moins d'actualiser leur plan d'entreprise en tenant compte de leur nouveau périmètre d'activité.

En parallèle, les travaux préparatoires pour les nouveaux contrats de gestion ont déjà commencé avec une étude sur la simplification, la pertinence et l'efficacité des indicateurs de performances, en ce compris les indicateurs de ponctualité. La méthode de travail vise à œuvrer en collaboration étroite entre les deux entreprises du SPF Mobilité et Transports selon différentes thématiques: finances, sécurité, qualité de l'offre, en ce compris la ponctualité, et responsabilité sociale.

Les travaux étant toujours en cours, je n'ai pas encore reçu de projet de contrat de gestion de la part des comités de direction des entreprises. Selon moi, cela n'empêche pas la Chambre de prendre l'initiative de recueillir l'avis du Comité consultatif des usagers sur les points qu'il estime importants de voir figurer dans les prochains contrats de gestion. D'ailleurs, je profite de l'occasion pour vous annoncer que je déposerai sous peu un projet permettant de redonner au Comité consultatif son existence légale.

Vu le temps qu'il reste avant la fin de la législature, je ne souhaite pas

13.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Hoe staat het met de nieuwe beheersovereenkomsten met Infrabel en de NMBS?

Zullen de onderhandelingen nog voor het einde van de zittingsperiode afgerond worden?

Wanneer zal u er een eerste ontwerp van ontvangen?

13.02 Minister Jean-Pascal Labille: Vooraleer we over nieuwe beheersovereenkomsten konden onderhandelen, dienden we ons toe te spitsen op de hervorming van de NMBS-Groep. De nieuwe gedelegeerd bestuurders werden in november benoemd, het werkteerrein van de nieuwe vennootschappen NMBS en Infrabel werd op 1 januari 2014 hertekend en nu moeten die bedrijven hun ondernemingsplan updaten.

Er werd al een studie uitgevoerd naar de vereenvoudiging, de relevantie en de doeltreffendheid van de prestatie-indicatoren, zoals de stiptheidsindicatoren. Maar aangezien het werk nog in volle gang is, hebben de directiecomités me het ontwerp van beheersovereenkomst nog niet kunnen bezorgen. Mijns inziens zou de Kamer niettemin het advies kunnen inwinnen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers, dat ik trouwens eerlang opnieuw een wettelijke grondslag wil verlenen.

Ik wil me niet aan een strikt tijdschema binden, maar ik zal alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de maatschappijen over een roadmap voor de komende jaren beschikken. De

m'enfermer dans un timing strict. Vous pouvez cependant être rassurés: je mettrai tout en œuvre pour que les entreprises disposent d'une feuille de route pour les années à venir. Il sera toujours possible pour la SNCB d'adapter son plan de transport sur la base des objectifs qui auront été fixés dans le contrat de gestion.

Je suis d'avis qu'il revient à l'État de fixer ce qu'il attend des entreprises publiques en matière de missions de service public, et donc d'offre minimale de transport sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, comme le prévoit la loi de 1991, cela doit passer par un dialogue et une négociation avec les entreprises concernées. C'est à quoi je m'attelle maintenant.

NMBS zal haar vervoersplan steeds kunnen aanpassen op grond van de doelstellingen die in het beheerscontract zijn opgenomen.

Het komt de overheid toe te bepalen wat de opdrachten van openbare dienst zijn; daarover moet evenwel worden onderhandeld met de betrokken ondernemingen, conform de wet van 1991. Ik maak daar werk van.

13.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Si je posais cette question, c'était notamment pour faire en sorte que le parlement puisse jouer le rôle qui est le sien. Ce rôle est un tout petit peu plus étoffé depuis la dernière modification de la loi de 1991, puisqu'il est prévu que le ministre de tutelle peut venir présenter le projet de contrat de gestion un mois après sa réception, et que dans l'intervalle effectivement nous puissions entre autres recueillir l'avis du Comité consultatif des usagers.

Vous restez relativement vague, ce que je peux évidemment comprendre, sur une éventuelle conclusion des contrats de gestion sous cette législature. J'espère que cela pourra être le cas. Je serai en tout cas attentif à ce que, dans la commission Infrastructure, nous jouions notre rôle en la matière.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 21581 en 21665, alsook nrs 21582 en 21662, van de heer Vandeput en mevrouw Lahaye-Battheu komen te vervallen.

13.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Sinds de jongste wijziging van de wet van 1991 kan de minister het ontwerp van beheerscontract een maand na ontvangst voorleggen aan het Parlement, en in tussentijd kan het Raadgevend Comité van de Gebruikers geraadpleegd worden. Ik hoop dat de beheerscontracten nog tijdens deze legislatuur zullen worden gesloten.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 21581 et 21665, ainsi que 21582 et 21662 de M. Vandeput et de Mme Lahaye-Battheu sont supprimées.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21582)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor het kopen van een ticket op de trein" (nr. 21590)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van de nieuwe automaten en de relatie tot reizigerstoelage" (nr. 21601)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21662)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toeslag van 7 euro voor treinreizigers zonder ticket" (nr. 21663)

14 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les voyageurs sans billet" (n° 21582)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les navetteurs qui achètent leur billet

dans le train" (n° 21590)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement des nouveaux automates et le lien avec le supplément voyageurs" (n° 21601)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément réclamé aux usagers du rail sans billet" (n° 21662)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de 7 euros pour les voyageurs sans billet" (n° 21663)

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook dit is geen nieuwe discussie, want reeds in 2011 heb ik een vraag gesteld aan uw voorgangster, mevrouw Vervotte, over die toeslag van 7 euro. De minister antwoordde toen dat het een maatregel betrof om de mensen aan te moedigen en te sensibiliseren om hun ticket op voorhand aan te schaffen, en de tarifiering te verduidelijken en vereenvoudigen. De toeslag zou enkel worden gevraagd indien het station of de stopplaats over minstens een loket of automaat zou beschikken. Men zou ook zo vlug mogelijk werk maken van het plaatsen van goed functionerende automaten in alle stopplaatsen en stations.

Ik had grote bedenkingen bij deze maatregel omdat ik vreesde dat in een aantal treinstations de wachtrijen soms lang zouden zijn door occasionele treinreizigers. Bovendien werken die automaten niet altijd goed. Ik vrees ook dat een toeslag van 7 euro zal leiden tot meer discussie met en agressie tegen de treinbegeleiders. Ik weet dat men zonder ticket de treinbegeleider hiervan moet verwittigen; zo niet wordt een toeslag van 12 euro gevorderd. Het lijkt mij echter overdreven dat men ook 7 euro extra moet betalen als een systeem niet functioneert.

Mijn vragen zijn de volgende.

Welke systemen bestaan er in de ons omringende landen? Wat zal er gebeuren als de automaten defect zijn? Is de procedure inzake niet-functionerende automaten, waarover mevrouw Vervotte reeds in 2011 sprak, reeds in werking getreden? Op die manier creëert men een back-up en wordt de treinbegeleider ingelicht over een defecte ticketautomaat.

Zal men rekening houden met de soms lange wachttijden aan loketten tijdens de spitsuren, hoewel het moeilijk te organiseren valt? Stel dat er opeens een school staat aan te schuiven of dat het mooi weer is en zeer veel mensen plots naar zee gaan, dan is het niet gemakkelijk om aan te schuiven als men snel zijn trein moet halen.

Zijn automaten al beschikbaar in alle stations en stopplaatsen?

Wat is de stand van zaken van het project *mobile ticketing* dat de verkoop van tickets regelt via een smartphone app?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Collega Geerts heeft het kader al geschetst. Vandaag is er een toeslag van 3 of 12,5 euro op de trein, naargelang de treinbegeleider al dan niet op voorhand werd verwittigd. Ik merk dagelijks op de trein dat veel treinbegeleiders daar flexibel mee omgaan. Ik hoop dat dit in de toekomst ook nog kan.

14.01 David Geerts (sp.a): J'ai toujours été réticent en ce qui concerne le supplément de sept euros pour les navetteurs qui achètent leur billet dans le train. Les files d'attente sont parfois longues, les distributeurs automatiques ne fonctionnent pas toujours correctement et je pense que le supplément conduira à augmenter le nombre de faits d'agressions vis-à-vis des accompagnateurs de train.

Quels systèmes sont appliqués dans les pays voisins?

Une procédure a-t-elle déjà été prévue si les distributeurs automatiques ne fonctionnent pas?

Tiendra-t-on compte de la longueur des files d'attente?

Toutes les gares sont-elles équipées de distributeurs automatiques?

Qu'en est-il du projet de *mobile ticketing*?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De nombreux accompagnateurs de train témoignent actuellement d'une certaine souplesse dans l'application des suppléments de 3,5 et 12 euros et

Ik kan er begrip voor opbrengen dat men zo veel mogelijk financiële handelingen op de trein wil voorkomen, zodat de treinbegeleider niet met al te veel geld moet rondlopen. Tot daar kan ik volgen.

Een ander element wordt gevormd door de nieuwe automaten. De nieuwe automaten werden voorgesteld als uitermate betrouwbaar en zouden ook in verbinding staan met de handcomputers waarmee de treinbegeleiders rondlopen. Als de treinbegeleider ziet dat een automaat stuk is, hoeft hij de toeslag niet aan te rekenen.

Op een eerdere schriftelijke vraag van ongeveer een jaar geleden heeft u mij geantwoord dat dit uitgangspunt ondertussen is verlaten en dat het boordtarief ook zou worden aangerekend als de automaten defect zijn, omdat de link tussen de automaten en de boordcomputer technisch niet zo gemakkelijk te leggen is.

In plaats van de agressie te verminderen door minder financiële verrichtingen op de trein lijkt deze regeling dan ook eerder de frustratie bij de treinreizigers alleen te zullen aanwakkeren. Ik meen dat hierover goed moet worden nagedacht en dat men erbij stil moet staan. Ondertussen blijkt trouwens ook dat die automaten die veel betrouwbaarder zouden zijn dan de vroegere – we hebben cijfers gezien over de uitval van die automaten, die vrij indrukwekkend was – toch ook niet altijd zo betrouwbaar zijn.

Tot slot werd in de communicatie van de NMBS gewezen op de mogelijkheid om tickets te kopen via internet en via sms. In de communicatie werd dit "sms ticketing" genoemd. Ik ben dat gaan nakijken, want ik wist niet dat dit bestond. Dat blijkt ticketing te zijn via een mobiele applicatie op de smartphone. Naar mijn mening is dat iets totaal anders dan sms-ticketing, waarmee men zich via een eenvoudig sms'je een ticket zou kunnen aanschaffen, zoals dat vandaag mogelijk is bij De Lijn. Ik begrijp dat dit bij De Lijn iets eenvoudiger ligt. Daar heeft men een vast tarief voor een traject, terwijl er bij de NMBS een waaier aan mogelijke tarieven is. Toch lijkt het mij fout om dit sms-ticketing te noemen.

Mijnheer de minister, zal de uitrol van de nieuwe automaten effectief volledig zijn afgewerkt in juni van dit jaar?

Ten tweede, blijft de NMBS bij haar beslissing om vanaf dan de uniforme toeslag van 7 euro aan te rekenen, ook bij een defect van de automaten?

Ten derde, de vroegere automaten waren veelvuldig defect. Welke zijn de eerste resultaten met betrekking tot de betrouwbaarheid van de nieuwe automaten? Ik hoor daarover niet echt geruststellende berichten.

Ten vierde, hoeveel van de stopplaatsen hebben slechts één automaat ter beschikking? Wat is de betrouwbaarheidsgraad hier? Overweegt men om stopplaatsen met minstens twee automaten uit te rusten, bijvoorbeeld aan beide kanten van het spoor, zodat beide perrons ermee uitgerust zijn? Hierdoor verdubbelt de betrouwbaarheid natuurlijk.

Ten vijfde, hoe wordt een defect aan een automaat gedetecteerd? Wordt daarvan automatisch melding gemaakt of moet men wachten

j'espère qu'ils ne changeront pas d'attitude. Je comprends parfaitement la volonté d'éviter, dans la mesure du possible, la multiplication des transactions financières à bord des trains. Il avait initialement été prévu d'établir une connexion entre les nouveaux distributeurs automatiques de billets et les ordinateurs de poche des accompagnateurs de train, mais cette option s'est révélée techniquement irréalisable. En cas de panne des distributeurs automatiques, le tarif de bord devrait dès lors être maintenu.

Cela fera augmenter le nombre des actes d'agression dont se rendent coupables certains voyageurs, principalement parce que les nouveaux distributeurs automatiques de billets ne seront pas infaillibles non plus.

Dans ses communiqués, la SNCB a évoqué le "sms ticketing", mais c'est une appellation trompeuse étant donné qu'il s'agit en réalité d'une application mobile pour smartphone et non pas de l'envoi d'un simple sms.

Tous les nouveaux distributeurs automatiques de billets seront-ils installés en juin?

La position adoptée par la SNCB consiste-t-elle toujours à dire que le supplément sera également facturé en cas de panne des distributeurs?

Ces nouveaux distributeurs seront-ils vraiment plus fiables? Envisage-t-on d'installer au moins deux distributeurs partout?

Comment une panne est-elle détectée? Quel délai s'écoule-t-il en moyenne avant qu'un distributeur soit réparé?

Qu'en est-il des voyageurs ne disposant ni d'un smartphone, ni d'une carte de crédit ni d'internet?

La SNCB ne pourrait-elle pas

tot er een klacht binnenkomt? Wat is de gemiddelde tijd die verstrijkt vooraleer een defecte automaat hersteld is?

examiner la possibilité d'acheter des billets par simple sms?

Ten zesde, hoe verantwoordt u de beslissing tegenover mensen die geen smartphone, kredietkaart en/of internet hebben?

Tot slot, kan de NMBS opnieuw de mogelijkheid onderzoeken om de aankoop van tickets via een eenvoudige sms mogelijk te maken, naar het voorbeeld van De Lijn?

14.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de context is voldoende duidelijk geschetst door de voorgaande sprekers.

14.03 Tanguy Veys (VB): Le nouveau règlement pour le paiement de suppléments pénalise les voyageurs honnêtes et récompense les resquilleurs.

In de commissie voor de Infrastructuur van 11 december hebt u zelf verwezen naar een structureel anti-agressieplan, een plan om de agressie aan te pakken met in totaal vijfenvijftig maatregelen, waarvan u stelde dat er reeds zestien werden uitgevoerd, eenendertig in uitvoering zijn en nog vier moeten worden gerealiseerd. Een van die maatregelen is natuurlijk die toeslag.

Je sais qu'il y a souvent des discussions entre les voyageurs et l'accompagnateur concernant le fait de savoir si ce dernier a été dûment averti par le voyageur. Pour éviter cette situation, la SNCB opte pour une solution de facilité sous la forme d'un supplément uniforme, ce qui mécontentera sans doute de nombreux voyageurs. Je crois que cette mesure vise surtout un objectif financier.

Daarbij wil ik de volgende beschouwing maken. Wie in het verleden altijd te goeder trouw meldde dat de automaat niet werkte, waardoor hij in het station geen ticket kon kopen en dat meteen aan de treinbegeleider meldde, moest een toeslag betalen van 3 euro. Wie niets meldde, maar gewoon plaatsnam en op de trein betrap werd zonder ticket, moest een toeslag van 12,50 euro betalen. In de toekomst zal de toeslag 7 euro bedragen. Daaruit kan ik de conclusie trekken dat wie zwartrijdt, erop vooruitgaat, want hij moet minder betalen. Wie altijd te goeder trouw een probleem gemeld heeft, mag nu ineens 4 euro extra ophoesten.

Les actuels distributeurs automatiques de billets ne mentionnent pas toutes les réductions et sont inaccessibles aux mineurs. Comprenez qui pourra.

Ik weet natuurlijk ook dat er veel discussies zijn tussen reizigers en treinbegeleiders over de vraag of men de treinbegeleider al dan niet verwittigd had, maar ik meen dat u voor de gemakkelijksoplossing kiest, ten nadele van de treinbegeleiders, die nu geconfronteerd zullen worden met misnoegde treinreizigers die eerlijkheidshalve aangaven dat zij hun ticket niet konden aankopen door een gebrekkige automaat. De toekomst zal wel uitwijzen hoe functioneel die automaten zijn. Mij lijkt het dat de toeslag vooral een financiële bedoeling heeft, zijnde de kas van de NMBS te stijven.

L'endroit où sont installés les distributeurs automatiques de billets pose parfois question.

Verder wil ik erop wijzen dat de huidige automaten bij de aankoop van een ticket bepaalde kortingen niet vermelden. Bij de juridische kennisgeving vermelden de automaten bovendien zwart op wit dat enkel mensen ouder dan 18 jaar van de automaat gebruik mogen maken. Het is nogal absurd dat -18-jarigen geen ticket mogen kopen aan een automaat en dus verplicht zijn om in de trein een veel duurder biljet, inclusief 7 euro toeslag, te kopen. Terwijl in de commerciële regels van de NMBS elke reiziger ouder dan 12 jaar als een volwassene wordt beschouwd, beschouwt de NMBS mensen tussen 12 en 18 jaar die alleen reizen niet als volwassenen, maar wel als personen die een toeslag van 7 euro mogen worden aangerekend.

Ook de plaatsing van de automaten en de voorziene planning roepen vragen op. Ik geef het voorbeeld van Ekeren, waar één automaat staat op het perron richting Roosendaal. Dat betekent dat de mensen voor Antwerpen twee keer de brug over moeten en twintig minuten eerder naar het station moeten komen. Dat zijn allemaal absurde

situaties. Men zou daarover beter nog eens nadenken alvorens met een pennentrek iedereen die te goeder trouw is te straffen en met een aantal heel onrealistische en onwerkbare oplossingen te komen.

14.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Veys, de NMBS deelt mij mee dat het project "Tarief aan boord" tot doel heeft het aantal verkopen aan boord van de trein te doen afnemen ten gunste van de andere verkoopkanalen.

"Tarief aan boord" zal van toepassing zijn voor alle reizigers die niet over een geldig vervoerbewijs beschikken voor een treinrit. Deze regels gelden altijd, ongeacht het vertrekpunt van de klant, een station of onbewaakte stopplaats, de openingsuren van de loketten of de technische onbeschikbaarheid van de automaten. De nieuwe automaten zijn heel wat betrouwbaarder dan de oude.

Dankzij verschillende acties en de ervaring die werd opgebouwd in incidentmanagement stijgt de betrouwbaarheidsgraad voortdurend. De gemiddelde beschikbaarheid voor het volledige park ligt om en bij de 96 %.

Bij de stopplaatsen is er meestal slechts één automaat die in de buurt van het belangrijkste instapperron wordt geplaatst. De beschikbaarheidsgraad – dat is de mogelijkheid om een vervoerbewijs te kopen in een opstapplaats – bedraagt ongeveer 98 %. De biljetautomaten worden minder gebruikt in stopplaatsen, met een hogere betrouwbaarheidsgraad tot gevolg.

De NMBS overweegt niet om alle stopplaatsen uit te rusten met minstens twee automaten. Dankzij monitoring op afstand kunnen technische pannes of de nood aan een interventie worden gedetecteerd, bijvoorbeeld wanneer het papier moet worden bijgevuld.

Wanneer de panne niet op afstand kan worden opgelost, vindt in 5 % van de gevallen nog dezelfde dag een interventie plaats. Tachtig procent van de incidenten is een dag later opgelost. De overige 15 % van de gevallen vergt een interventietijd van meer dan 48 uur.

Elk opstappunt heeft minstens één automaat die niet alleen betaalkaarten maar ook muntstukken aanvaardt. De NMBS heeft echter niet de intentie het productaanbod of het tarief te laten hangen van het verkoopkanaal. Het principe dat De Lijn hanteert voor tickets via sms, kan dus niet toegepast worden bij de NMBS.

De NMBS heeft de voorbije jaren veel geïnvesteerd om het aantal aankoopkanalen voor treintickets te vermenigvuldigen. De NMBS biedt haar klanten een brede waaier aan verkoopkanalen: loketten, automaten, tickets online, app-ticketing. De plaatsing van de verkoopautomaten in de stations en de stopplaatsen is gepland voor midden 2014.

De verkoop van biljetten via een iPhoneapp startte in juli 2013. Op dit moment wordt de Androidapp aangepast om ook daarmee tickets te kunnen aankopen. Het sms-biljet kan aangekocht worden via de iPhoneapplicatie en de mobiele website van de NMBS.

De ervaringen met dat type biljet zijn positief en het zal op

14.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Le projet "Tarif à bord" a pour finalité de faire baisser le nombre de ventes dans les trains. Il s'applique à tous les voyageurs qui ne sont pas munis d'un titre de transport valable indépendamment du point de départ, des heures d'ouverture des guichets ou de l'indisponibilité technique des distributeurs automatiques.

Les nouveaux distributeurs automatiques sont beaucoup plus fiables que les anciens. La disponibilité moyenne pour la totalité du parc s'élève à environ 96 %. Le taux de disponibilité s'élève à environ 98 %. Les pannes techniques ou la nécessité d'une intervention peuvent être détectées à distance. Si nécessaire, une intervention a lieu le jour même dans 5 % des cas. Dans 80 % des cas, le problème est résolu le lendemain. La SNCB n'ambitionne pas d'installer au moins deux distributeurs automatiques de billets par point d'arrêt mais elle a l'intention d'installer au moins un distributeur qui accepte aussi les pièces de monnaie. La SNCB n'envisage pas non plus de proposer une offre adaptée de produits ni une offre tarifaire par canal de vente.

Au cours des dernières années, des investissements très importants ont d'ailleurs été réalisés afin de multiplier le nombre de canaux d'achat: guichets, distributeurs automatiques de billets, tickets on line et app-ticketing.

Dans les pays qui nous entourent, deux types de politiques sont menées. D'une part, il y a les sociétés qui autorisent la vente à bord mais à un tarif plus élevé. D'autre part, il y a les sociétés qui n'autorisent plus la vente à bord.

Une campagne d'information sera

middellange termijn behouden blijven. Met de evolutie van de technologie op het vlak van de controle zal het sms-biljet op termijn mogelijk vervangen worden door twee 2D-barcodes.

menée avant et pendant l'instauration de cette nouvelle réglementation.

In de ons omringende landen hebben verscheidene spoorwegmaatschappijen reeds een dergelijk beleid ingevoerd. Dat is ook het geval voor regionale vervoersmaatschappijen. Er bestaan twee soorten beleid. Enerzijds zijn er maatschappijen die boordverkoop toelaten, maar aan een hoger tarief, zoals De Lijn, de MIVB, de TEC, de SNCF, de DB en de SBB. Anderzijds zijn er maatschappijen die boordverkoop niet meer toelaten, zoals de NS en de EBB.

De invoering van de nieuwe reglementering zal voorafgegaan worden en gepaard gaan met een informatiecampagne.

14.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ten gronde blijf ik bij mijn standpunt dat ik tegen de heffing van 7 euro ben, omdat ik die onrealistisch hoog vind. Volgens mij zal dat meer problemen veroorzaken dan vroeger.

14.05 David Geerts (sp.a): Cette redevance, dont le montant demeure excessif, posera encore plus de problèmes.

Wij zijn nu al meer dan twee uur vragen aan het stellen in onze commissie en ik heb de indruk dat alle vragen gaan over een vermindering van de dienstverlening aan de klant. Het lijkt alsof men op zoek is naar een strategie om in het volgende jaarrapport te kunnen meedelen hoeveel reizigers men heeft weggepest in plaats van hoeveel men erbij heeft gekregen.

14.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, hoewel het bijna niet afwijkt van de berichten die wij van de NMBS kregen.

14.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Un taux de 4 % de distributeurs en panne n'est peut-être pas élevé, mais pose de gros problèmes dans le cas de gares équipées d'un seul distributeur. Comment justifier que les voyageurs soient dans ce cas contraints de payer un supplément de 7 euros?

Ik blijf een niet-werkende automaat toch pijnlijk vinden. Vier procent is niet veel, maar het kan voor een station toch veel betekenen als er slechts één automaat beschikbaar is. Reizigers die daar een ticket willen kopen, kunnen dat niet doen. Zij moeten 7 euro meer betalen als zij op de trein stappen. Dat vind ik niet te verantwoorden en het is ook in tegenspraak met wat eerder werd aangekondigd.

Tot slot heb ik een detailopmerking. Als men een ticket via een iPhoneapp of een Androidapp aankoopt, kan men moeilijk van sms-ticketing spreken. Dat is totaal iets anders.

14.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u hebt er zich nogal gemakkelijk van afgemaakt door hier alleen als spreekbuis van de NMBS op te treden. Ik denk dat u als minister ook de spreekbuis moet zijn van de treinreiziger, van degenen die de extra taks moeten ophoesten en die tot op heden altijd correct zijn geweest.

14.07 Tanguy Veys (VB): Selon le ministre, le système des distributeurs de titres de transport n'est pas au point et les réparations nécessitent du temps. Il est en tout cas inacceptable que les voyageurs doivent faire les frais des défaillances de la SNCB.

U verwijst er zelf naar dat het systeem met de ticketautomaten niet sluitend is en dat herstellingen de nodige tijd vergen. Dan is het bijzonder onheus dat reizigers er financieel voor moeten opdraaien dat de NMBS zelf in gebreke blijft.

U hebt evenmin iets gezegd over het aspect dat minderjarigen geen verrichtingen met de betaalautomaten mogen doen. Mogelijk is dat aan de aandacht van uw kabinet ontsnapt. Ik zal hierover een nieuwe vraag indienen, teneinde hierover duidelijkheid te krijgen.

U hebt zelf gezegd dat het ankerpunt van de hele herstructurering van de NMBS was dat de reiziger centraal moet staan. Ik moet in het besproken dossier vaststellen dat veeleer de lege geldbeugel van de NMBS van tel is en niet de treinreiziger die met de toeslagverhoging wordt geconfronteerd.

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

15 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Blue-bikes en de fietspunten" (nr. 21585)**

15 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les Blue-bikes et les points vélo" (n° 21585)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar kondigde de NMBS aan dat in twintig gemeenten nieuwe fietspunten zouden erkend worden. Nu blijkt dat een erkenning als fietspunt alleen kan in samenwerking met een erkend fietsatelier. Dat is de vereiste.

Dat is ook een van de vereisten om de installatie van de Blue-bike gefinancierd te krijgen. Collega's, voor alle duidelijkheid, de Blue-bike is enorm hip en is een zeer goed initiatief dat de NMBS destijds genomen heeft in het kader van een genetwerkte mobiliteit, bijvoorbeeld voor personen die werken op een industrieterrein dat niet ver van een station gelegen is.

Nu zijn er twintig nieuwe oproepen gelanceerd en men gaat nu een tijdje wachten alvorens er nieuwe fietspunten erkend worden. Tot daaraan toe.

Mijn vraag gaat vooral over de financiering van de Blue-bike en over de installatie ervan in gemeenten die geen erkend fietsatelier hebben. Men moet immers 2,5 jaar wachten en de installatie kost ongeveer 15 000 euro. Het lijkt mij te gek, zeker in het licht van een genetwerkte mobiliteit en – zoals daarstraks bleek bij de discussie over de parkings – gelet op het feit dat er overal een parkeertekort is, dat die gemeenten zelf die 15 000 euro moeten ophoesten.

Ik snap de redenering van de NMBS om via een erkend fietsatelier te werken, wat logisch is, maar is het niet mogelijk om tegelijk tot de installatie van de Blue-bike over te gaan en een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met die gemeenten, bijvoorbeeld op basis van een derde van de financiering voor gebruik, en alzo de fietsen toch ter beschikking te stellen?

Wat weerhoudt Blue-mobility ervan om de installatie van de Blue-bike te financieren en een overeenkomst te sluiten met de gemeenten? Of is Blue-mobility toch bereid om tot de financiering van de installatie over te gaan?

Wanneer zullen nieuwe fietspunten erkend worden?

Werden er criteria opgesteld voor stations die in aanmerking komen?

15.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS

15.01 **David Geerts** (sp.a): L'an passé, la SNCB a annoncé l'agrément de nouveaux points vélo dans 20 communes. Il apparaît à présent qu'un point vélo ne peut être agréé que s'il collabore avec un atelier agréé. Cette collaboration est également obligatoire pour pouvoir bénéficier d'un financement pour l'installation de Blue-bike.

Les communes qui ne comportent aucun atelier vélo agréé doivent attendre 2,5 ans et déboursier environ 15 000 euros pour l'installation. Il est insensé d'obliger ces communes à payer elles-mêmes cette somme.

Ne serait-il pas envisageable de faire coïncider l'installation de Blue-bike dans ces communes avec la signature d'une convention de collaboration?

Quand de nouveaux points vélo seront-ils agréés?

Des critères ont-ils été établis pour les gares éligibles?

15.02 **Jean-Pascal Labille**,

deelt mij ter zake het volgende mee. Blue-mobility gaat met elke stad of gemeente die vragende partij is voor Blue-bike op haar grondgebied, de dialoog aan om te bekijken of er voldoende draagvlak en potentieel is om tot een succesvolle start van Blue-bike te komen.

Concreet worden er drie criteria bekeken. Ten eerste, het gebruikerspotentieel. Ten tweede wordt nagegaan of er voldoende gekwalificeerd personeel is om het onderhoud van de fietsen en de sleutelautomaat te waarborgen, en, ten derde, is er het engagement van de lokale overheid voor de promotie van het fietsdeelsysteem.

Blue-mobility werkt voor het onderhoud en beheer van de fietsen en de sleutelautomaat bij voorkeur samen met reeds bestaande fietspunten en/of onderaannemers, aangezien de startkosten alzo worden beperkt, aanzienlijke schaalgroottevoordelen geboekt worden en er sterke garanties inzake kwaliteit gegeven kunnen worden. Elke stad zonder fietspunt krijgt dan ook de contactgegevens door van alle in de nabijheid gelegen onderaannemers.

In elke stad waar aan bovenstaande criteria wordt voldaan, zal Blue-mobility via zijn aandeelhouder, de NMBS, de kosten voor de sleutelautomaat en de fietsen op zich nemen en kan er worden gestart met Blue-bike. De erkenning wordt toegekend parallel aan de procedure voor het starten van een fietspunt en is te verkrijgen bij, enerzijds, FIETSenWERK voor Vlaanderen en Brussel en, anderzijds, Eurocyclage.be voor Wallonië.

De fietspunten in de startfase of in dienst die hun erkenning nog dienen te verkrijgen, zijn Ath, Bilzen, Charleroi, De Pinte, Doornik, Eeklo, Gembloux, Ninove, Schaarbeek en Tongeren.

15.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in tegenstelling tot de voorgaande vragen vind ik in uw antwoord een sprankeltje hoop. Ik dank u dan ook voor het antwoord, zeker omdat eruit blijkt dat via onderaanneming kan worden gewerkt.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik de situatie in Wallonië niet ken. In Vlaanderen is er echter een nieuwe oproep in het lokaaldiensteneconomiedecreet, dat half februari afloopt. Wanneer, bijvoorbeeld, in een erkend fietspunt via onderaanneming kan worden gewerkt, kunnen gemeenten in het kader van de lokale diensteneconomie zelf een fietsatelier starten of uitwerken. Aldus kunnen mensen die op de reguliere arbeidsmarkt minder kansen op tewerkstelling hebben, perfect een inschakelingstraject bij de fietsateliers volgen.

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

16 Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la couverture réseau pour les communes de Bièvre et Vresse-sur-Semois" (n° 21615)

16 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven en

ministre: Blue Mobility examine avec les différentes villes ou communes candidates, s'il existe un nombre d'utilisateurs potentiels suffisant et de personnel qualifié et demande aux administrations locales de s'engager à promouvoir le système de vélo partagé.

Blue Mobility travaille de préférence avec des points vélos déjà existants ou avec des sous-traitants. Les villes dépourvues de point vélo reçoivent les coordonnées de tous les sous-traitants des environs.

Dans les villes remplissant les conditions requises, Blue Mobility, par l'entremise de la SNCB, prendra en charge les frais d'installation de la boîte à clés automatique et de mise à disposition des vélos et Blue-bike sera alors opérationnel. Pour la Flandre et Bruxelles, l'agrément est délivré par *Fiets en Werk* et par Eurocyclage.be pour la Wallonie.

Les villes d'Ath, Bilzen, Charleroi, De Pinte, Tournai, Eeklo, Gembloux, Ninove, Schaarbeek et Tongres doivent encore obtenir leur agrément.

15.03 David Geerts (sp.a): Je me félicite de la possibilité de sous-traitance. Elle permettent aux communes de créer un atelier de réparation de vélos et aux personnes qui ont moins de chances de trouver un emploi sur le marché du travail régulier, de s'inscrire dans un trajet d'insertion.

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het netwerkbereik in de gemeenten Bièvre en Vresse-sur-Semois" (nr. 21615)

16.01 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que nombre de mesures pénalisent nos régions rurales: faible taux d'équipement en services publics par habitant, disparition de services tels que les services postaux, les gares, les lignes de bus, les services fiscaux. J'ai déjà interpellé à maintes reprises le ministre en charge de ces matières.

Aujourd'hui, je me permets de vous interpellier quant à la couverture réseaux de ces régions, spécifiquement les communes de Bièvre et Vresse-sur-Semois. En effet, malgré des travaux effectués récemment dans certains villages, nous devons travailler avec de faibles connexions ADSL et gsm.

Il y a un an, j'avais interpellé l'ancien administrateur délégué de Belgacom afin de lui faire part des problèmes de réseaux rencontrés dans nos régions. Je lui avais également fait part du souhait du collège communal de Vresse-sur-Semois, à savoir la pose de la fibre optique dans tout le village. De nombreux villages ne sont actuellement pas encore totalement couverts par les réseaux gsm.

À l'heure où nous parlons de performance dans les moyens de communication, je souhaiterais que l'ensemble de nos villages puissent bénéficier du confort de ces outils. Au XXI^e siècle, le gsm est devenu quelque chose d'indispensable. Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur cette situation et m'indiquer les démarches que vous comptez prendre à cet égard pour solutionner ce problème lancinant qui se pose dans les zones rurales les plus reculées de ce pays?

16.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur Clarinval, permettez-moi tout d'abord de rappeler que Belgacom est une entreprise publique autonome libre de ses choix stratégiques en matière d'investissement. Vous savez ce que j'en pense. Il ne m'appartient donc pas, en tant que ministre de tutelle, d'interférer dans sa stratégie d'investissement qui ressort de l'autonomie de gestion de l'entreprise. Vous savez aussi ce que j'en pense.

Néanmoins, je l'ai interrogé pour recueillir un état de la situation. Belgacom me transmet donc les informations suivantes. En ce qui concerne la couverture "fixe", Belgacom m'indique que la couverture ADSL atteint aujourd'hui 99,85 % de la population. Grâce aux investissements réalisés ces dernières années, on peut considérer qu'il n'existe plus de zone géographique non couverte.

Belgacom me confirme que d'importants déploiements en fibre optique pour répondre aux besoins futurs de ses clients en matière de technologie ADSL sont actuellement en cours dans la région de Bièvre et de Vresse-sur-Semois que je connais.

Au quatrième trimestre 2013, 8 nouveaux nœuds optiques sont venus s'ajouter aux 2 existants et sont déjà actifs. En outre, Belgacom a reçu, fin 2013, les autorisations nécessaires pour l'installation de quelques autres nœuds.

Vous comprendrez certainement qu'une liste détaillée des projets

16.01 David Clarinval (MR): In de landelijke gebieden worden de overheidsdiensten steeds verder afgebouwd en zijn de ADSL-verbindingen en het bereik voor het mobiele netwerk ontoereikend. Dat is bijvoorbeeld het geval in de gemeenten Bièvre en Vresse-sur-Semois, terwijl al onze dorpen aangesloten zouden moeten zijn op een glasvezelnet en gsm-netwerkbereik zouden moeten hebben.

Welke maatregelen zal u in dat verband nemen?

16.02 Minister Jean-Pascal Labille: Ik ben niet bevoegd om mij te mengen in het investeringsbeleid van het overheidsbedrijf Belgacom.

Dankzij de investeringen van de jongste jaren heeft 99,85 procent van de bevolking toegang tot ADSL. In de streek van Bièvre en Vresse-sur-Semois zijn er grote werken aan de gang voor de installatie van optische vezel. Bij de twee bestaande optische knooppunten kwamen er eind 2013 acht bij en er zullen er nog meer volgen.

Belgacom voldoet aan de verplichtingen inzake mobiel netwerkbereik die vervat zijn in de 2G- en 3G-licenties. Het is mogelijk dat het indoorbereik in de gemeenten waarnaar u verwijst niet optimaal is, want dat hangt af van de geografische kenmerken

d'investissement ne peut toutefois pas être fournie, vu le caractère sensible de ce type d'information d'un point de vue concurrentiel.

Pour ce qui est de la couverture "mobile", j'indique tout d'abord que Belgacom respecte, comme en a attesté l'IBPT, l'obligation de couverture spécifiée dans ses licences 2G et 3G. Pour ce qui concerne les trois communes que vous mentionnez, spécifiquement pour le réseau mobile, une couverture *outdoor* 2G et 3G est présente quasiment partout. Cependant, il n'est en effet pas garanti que la couverture *indoor* soit parfaite, voire adéquate, car elle dépend des spécificités géographiques de l'endroit et de la construction des immeubles. Pour ces raisons, il est complexe d'apporter un signal gsm parfait sur l'ensemble du territoire concerné, à savoir tout le sud namurois.

Habitant Liège, non loin de l'université, je puis vous dire que, par moment, je n'ai pas de réseau non plus. En outre, lorsque vous quittez Bruxelles en direction de Liège, il y a au moins 4 à 5 coupures de réseau entre Bruxelles et Liège. Des améliorations doivent certainement être apportées.

En ce qui concerne la 4G, qui permet des vitesses plus rapides, cette technologie est relativement récente et est déployée de façon progressive par Belgacom en fonction du volume effectif de données véhiculées sur son réseau. Les licences 4G dans la bande 800 MHz octroyées récemment par l'IBPT (en novembre 2013) prévoient que Belgacom devra couvrir 30 % de la population après deux ans, 70 % après quatre ans et 98 % après six ans. Ces nouvelles fréquences devraient lui permettre d'améliorer sa couverture actuelle de manière générale.

16.03 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Sur la forme, je suis le premier embêté de devoir vous interpellier pour ce genre de questions mais je dois déplorer le fait que l'ancien administrateur général ne répondait jamais aux courriers ou aux pétitions, qu'ils émanent de conseils communaux ou de collègues. J'espère que la nouvelle directrice générale pourra répondre de manière plus efficace. Ce serait déjà une avancée formidable!

Sur le fond, concernant l'ADSL, il est vrai que des travaux sont en cours et j'espère que nous pourrions atteindre les 99 % annoncés. Pour le gsm, il y a la nécessité d'avoir un service public minimum en termes de couverture gsm. Les villages dont j'ai parlé n'ont pas de couverture gsm à l'intérieur des maisons. Cela devient vraiment pénible pour les gens qui y travaillent et qui ont besoin de pouvoir communiquer.

Un journaliste du *Standaard* – pour ne pas le citer – avait une maison à Bellefontaine mais était obligé d'aller à Gedinne en voiture pour pouvoir envoyer des mails. Vous rendez-vous compte de ce que cela représente?

N'y a-t-il pas moyen d'augmenter malgré tout le taux de couverture imposé? Il n'est pas de 100 %. Je ne suis pas un spécialiste des ces matières mais je pense qu'on devrait pouvoir exiger une meilleure couverture pour les réseaux gsm. Certains villages qui en sont dépourvus sont handicapés.

ter plaatse en van de constructie van de gebouwen.

Het gebeurt regelmatig dat ik geen bereik heb en er is dus zeker nog ruimte voor verbetering.

4G wordt door Belgacom gaandeweg uitgerold in functie van het effectieve gegevensvolume dat over het net wordt gestuurd. De 800 MHz-licenties verplichten Belgacom ertoe na twee jaar 30 procent, na vier jaar 70 procent en na zes jaar 98 procent van de bevolking te bestrijken.

16.03 David Clarinval (MR): Ik hoop dat de nieuwe CEO in tegenstelling tot de vorige wél zal reageren op brieven en petitieën en dat 99 procent van de bevolking over een ADSL-verbinding zal kunnen beschikken. Dat er in de voornoemde dorpen geen gsm-bereik is, is voor de inwoners een echt probleem.

Kan het verplichte bereik niet opgetrokken worden?

Ik zal me nogmaals tot de nieuwe CEO wenden. Misschien kan zij iets ondernemen in het kader van haar beheersautonomie.

Enfin, je vais réinterpeller la nouvelle administratrice. L'autonomie de gestion lui permettra peut-être de faire quelque chose.

16.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Vous pouvez compter sur moi pour lui demander de vous répondre et je suis certain que je pourrai compter sur vous lorsqu'il s'agira d'accroître les missions de service public de Belgacom. Simple taquinerie.

16.04 **Minister Jean-Pascal Labille**: Ik zal haar vragen u te antwoorden, en ik weet dat ik op u kan rekenen om de openbare dienstverlening van Belgacom te verbeteren.

16.05 **David Clarinval** (MR): Pour les zones rurales, vous pouvez compter sur moi.

16.05 **David Clarinval** (MR): U kan op me rekenen wat de landelijke gebieden betreft.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolo-overeenkomst" (nr. 21634)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhoging van de Diabolotoeslag van 4,44 euro naar 5,07 euro" (nr. 21664)

17 **Questions jointes de**

- **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° 21634)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le prix du supplément Diabolo passant de 4,44 euros à 5,07 euros" (n° 21664)

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik was vorige vrijdag enigszins verbaasd toen het bericht bekend werd dat de toeslag voor de reizigers richting de luchthaven van Zaventem van 4,44 euro naar 5,07 euro zou worden verhoogd. Het gaat om een stijging met 14 %, wat geen lichte verhoging is, zoals u vorige week nog enigszins omfloerst in het vooruitzicht stelde.

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le supplément appliqué aux voyageurs circulant sur la ligne desservant l'aéroport passe de 4,44 euros à 5,07 euros. À la demande du partenaire privé, le tarif Diabolo peut être augmenté si le taux d'occupation de 85 % n'est pas atteint. Un cercle vicieux peut dès lors apparaître: l'augmentation du prix des billets peut contribuer à réduire encore le nombre de voyageurs qui se rendent à l'aéroport en train et dès lors le deuxième seuil, celui d'un taux d'occupation de 75 %, ne sera pas davantage atteint. Dès lors, le partenaire privé pourrait céder le tunnel à Infrabel et à l'État belge. Les répercussions financières seraient très lourdes.

Ik was ook enigszins verbaasd dat de toeslag in kwestie er plots wel was, terwijl u vorige dinsdag de indruk gaf dat de gesprekken over het dossier lopende waren, maar dat nog niet was geweten of en wanneer de prijsverhoging er zou komen. Enkele dagen later bleek de verhoging wel al het geval te zijn.

Ik blijf bij mijn stelling die ik hier vorige week ook al heb ontwikkeld, namelijk dat wij in een negatieve vicieuze cirkel dreigen te belanden. Het tarief kan hier op verzoek van de privépartner worden verhoogd indien een bezetting van 85 % niet wordt bereikt. Een tariefverhoging betekent dat de verbinding voor de reizigers minder aantrekkelijk wordt. Er zullen dus minder reizigers zijn, met als gevolg dat de 75 %-norm niet wordt gehaald, waardoor de privépartner eventueel zover kan gaan dat hij de tunnel aan Infrabel en de Belgische Staat kan overdragen. Dat zou belangrijke financiële gevolgen kunnen hebben.

Mijnheer de minister, daarom kom ik nog eens terug met een reeks vragen.

Ten eerste, kan u een beschrijving geven van het mechanisme dat is opgenomen in het contract, dat wij blijkbaar niet mogen inzien en dat een dergelijke prijsverhoging verantwoordt?

Le ministre peut-il expliquer plus en détail ce mécanisme qui figure dans un contrat que nous ne pouvons pas consulter? Comment et par qui l'augmentation de prix est-elle calculée? L'incidence de cette augmentation sur le nombre

Ten tweede, hoe wordt de verhoging in kwestie berekend? Wie bepaalt de hoogte ervan?

Ten derde, is aan de verhoging een studie gekoppeld over het effect dat de verhoging op de reizigersaantallen zou kunnen hebben? De reizigersaantallen zijn immers op basis van voorafgaande studies contractueel vastgelegd en zullen ook de *triggerpoints* van 85 % en 75 % bepalen.

Ten vierde, wat zouden de gevolgen zijn indien de gevraagde verhoging niet zou worden toegekend? Uiteindelijk moet de Ministerraad immers zijn goedkeuring aan de verhoging geven.

In welke overeenkomst is dit mechanisme beschreven? Welke partijen hebben deze overeenkomst ondertekend? Wat is de inhoud hiervan?

Lopen de onderhandelingen met Brussels Airport om deze toeslag te herverdelen, bijvoorbeeld in de prijs van de vliegtuigtickets?

Vorige week heeft u de reizigersaantallen van het eerste semester van 2013 meegedeeld. U hebt toen aangegeven dat in augustus en september, of september en oktober, het aantal reizigers positief evolueerde. We zijn nu eind januari 2014. Hebt u intussen een beeld van het tweede semester van 2013? Is het tweede *triggerpoint* van 75 % bereikt?

Het is belangrijk om dit op te volgen. Juiste informatie hierover is nuttig voor het Parlement.

17.02 Tanguy Veys (VB): Vorige week hebben wij u in de commissie voor de Infrastructuur ondervraagd over de rendabiliteit van de Diaboloverbinding. U bleef toen nogal op de vlakte. Enerzijds verwees u naar contracten waarvan u de inhoud niet wilde bekendmaken. Anderzijds maakte u zich sterk dat de NMBS u beloofde dat die cijfers de komende maanden zouden stijgen.

De tarieven voor de Diabolospoorverbinding zijn in elk geval gestegen van 4,44 naar 5,07 euro. Blijkbaar is men er toch niet in geslaagd om genoeg treinreizigers te vinden om de financiële verplichtingen van de NMBS tegenover Northern Diabolo nv waar te maken.

Men heeft natuurlijk niet voor de gemakkelijkste oplossing gekozen. Eerst verplichtte men reizigers om op de trein plaats te nemen, waardoor zij langer onderweg waren, en nu gaat men ook nog dieper in de buidel tasten van zij die gebruik wensen te maken van de spoorverbinding tussen Brussel-Nationaal-Luchthaven en Antwerpen.

U moet zich niet wegsteken achter de contractuele overeenkomst, mijnheer de minister. De NMBS moet toch in haar prijsbeleid op een of andere manier bepaald hebben dat de toeslag nu 5,07 euro bedraagt en niet 5,16 of 6 euro. Enerzijds is er het financieel kostenplaatje waarbij de NMBS jaarlijks een bedrag moet betalen aan Northern Diabolo nv, maar anderzijds is er toch ook de kwestie van de rendabiliteit en de impact op de treinreizigers gelet op die prijsstijging. Het is toch niet van die aard dat, telkens men tot de vaststelling komt dat de lijn niet rendabel is, men de tarieven opkrikt? Zo gaat men de

de voyageurs est-elle examinée? Si le Conseil des ministres n'approuve pas l'augmentation, quelles en seraient les conséquences? Des négociations sont-elles en cours avec Brussels Airport sur la nouvelle répartition de ce supplément? Quelle est l'évolution du nombre de voyageurs sur le tronçon Diabolo?

17.02 Tanguy Veys (VB): Alors que, la semaine passée, le ministre était resté assez vague quant à la rentabilité des liaisons Diabolo et quant au contenu des contrats, nous avons appris depuis lors que le supplément Diabolo passe de 4,44 à 5,07 euros. Il semblerait que le nombre de voyageurs empruntant cette liaison ne permet pas de respecter les obligations financières à l'égard de Northern Diabolo.

Comment ce montant de 5,07 euros a-t-il été calculé? Quel est l'objectif de cette augmentation de prix?

mensen terug duwen in de richting van de auto en andere vervoermiddelen. Dat was toch niet de bedoeling van het aanleggen van die ondergrondse spoorverbinding!

Wat is de motivatie om de toeslag voor de Diaboloverbinding te verhogen van 4,44 euro naar precies 5,07 euro?

Welke doelstelling wil men met deze prijsstijging bereiken? Op basis van welke berekening, inkomsten en reizigerscijfers gebeurde dit?

17.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: De Diaboloverbinding werd gerealiseerd via een Publiek-Private Samenwerking, een PPS, die geconcretiseerd werd in een *financial clause* op 28 september 2007. De *concession agreement* voor deze complexe PPS bepaalt dat de private partner, benevens het bouwrisico, ook het vraagrisko draagt voor een periode van 35 jaar.

De private partner moet, enerzijds, aan het grootste deel van zijn financiële verplichtingen voldoen met de opbrengsten van de reizigersbijdragen waarvan het principe en de grootte werden vastgesteld in respectievelijk de wet van 30 april 2007 en het koninklijk besluit van 27 september 2009. Anderzijds heeft deze partij geen impact op het treinaanbod, noch op de reizigersaantallen. Daarom werd aan Northern Diabolo nv contractueel het recht toegezegd om een verhoging van de passagiersvergoeding te vragen indien aan bepaalde voorwaarden voldaan is. Het gaat hierbij onder meer over de voorwaarde dat het totaal aantal geregistreerde passagiers gedurende twee opeenvolgende periodes van zes maanden lager ligt dan 85 % van het aantal passagiers dat valt onder de beschikkingen van voornoemde wet.

Infrabel informeert mij dat het aantal reizigers door de private partner op basis van een door hem uitgevoerde marktstudie werd ingeschat. Deze inschattingen liggen aan de basis van het financieel plan van de private partner en hebben het mogelijk gemaakt om, boven op de inbreng van risicokapitaal, de vereiste leningen op de financiële markt te verkrijgen.

De wet van 30 april 2007 bepaalt in artikel 12, § 2 dat elke latere wijziging van het bedrag van de passagiersvergoeding wordt vastgesteld door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Northern Diabolo heeft op 30 augustus 2013 een verhoging van de passagiersvergoeding aangevraagd, aangezien het verwezenlijkte passagiersaantal voor beide semesters van 2012 en het eerste halfjaar van 2013 lager lag dan de grens van 85 %.

Infrabel informeert mij dat de verhoging aan de hand van het financieel plan van de private partner wordt berekend. De actualisering van het financieel plan werd door de private partner uitgevoerd en door een externe auditeur en de financiële dienst van Infrabel grondig geverifieerd.

Wat het mogelijk gevolg van de verhoging voor het reizigersaantal betreft, is de private partner de mening toegedaan dat, gelet op de goede spoorverbindingen en het probleem van de toegang via de weg, de verhoging van het reizigerssupplement geen grote invloed zal

17.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La convention de concession dans le cadre de cette collaboration entre les secteurs public et privé stipule que le partenaire privé supporte non seulement le risque lié à la construction mais aussi celui inhérent à la demande pendant une période de 35 ans. Il doit satisfaire à la plus grande partie de ses obligations au moyen des recettes des contributions des voyageurs. Le montant de ces recettes a été fixé par la loi du 30 avril 2007 et l'arrêté royal du 27 septembre 2009. À la suite d'une concertation au sein du Conseil des ministres, les modifications doivent être instaurées par arrêté royal.

Étant donné que le partenaire privé n'a aucune influence sur le nombre de voyageurs, il peut demander une augmentation de la contribution des passagers si, au cours de deux périodes successives de six mois, le nombre de passagers a été inférieur à 85 % du nombre prévu.

Le 30 août 2013, la société Northern Diabolo a demandé que le tarif soit revu à la hausse parce qu'au cours du deuxième semestre 2012 et du premier semestre 2013, le nombre de passagers avait été inférieur au seuil de 85 %. Le montant de l'augmentation est calculé sur la base du plan financier du partenaire privé. Ce plan actualisé a été vérifié par un auditeur externe et par le service financier d'Infrabel.

Northern Diabolo considère que

hebben op de globale passagiersaantallen over de hele duur van de concessie.

Met de niet-toekenning van de verhoging van het reizigerssupplement zou men eenzijdig de *concession agreement* ter discussie stellen, wat een contract van privaatrecht is. Men riskeert daarbij een *authority default*. Het mechanisme van de verhoging van de passagiersvergoeding is beschreven in de Diabolo *concession agreement* van 28 september 2007, gesloten tussen Northern Diabolo nv als private partner en Infrabel als publieke partner en is conform de wet van 30 april 2007.

Deze overeenkomst regelt vooral de rechten en de verplichtingen van de partijen, waaronder de betalingsmechanismen, en voorziet in een referentietreinaanbod.

Een onderhandeling met Brussels Airport om die toeslag te verdelen over alle vliegtuigtickets is niet gepland. Dat zou een heronderhandeling van het bestaand contract betekenen, wat complex is en mogelijk contraproductief zou kunnen zijn.

Infrabel meldt mij dat het geregistreerd aantal reizigers dat de reizigersbijdrage verschuldigd is, respectievelijk 1,68 miljoen en 1,84 miljoen bedroeg voor het eerste en het tweede semester van 2013. Die aantallen blijven boven de 75 %-grens van de verwachtingen. De evolutie van de reizigersaantallen op de luchthaven, enerzijds, en op de Diaboloverbinding, anderzijds, gedurende de laatste vijf maanden van 2013, vertoont een positieve trend.

17.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, kunt u de aantallen herhalen? Vooral het tweede cijfer heb ik niet goed verstaan, waarvoor mijn excuses.

17.05 Minister Jean-Pascal Labille: Het eerste cijfer was 1,68 miljoen.

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V): En het tweede cijfer?

17.07 Minister Jean-Pascal Labille: Het tweede is 1,84 miljoen.

17.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Voor welke periode geldt dat tweede cijfer?

17.09 Minister Jean-Pascal Labille: Dat zijn de cijfers voor het eerste en tweede semester van 2013.

17.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Is dat het cijfer voor het volledige tweede semester?

17.11 Minister Jean-Pascal Labille: Het eerste cijfer is bijna 1,7 miljoen en voor het tweede semester bedraagt het reizigersaantal bijna 1,9 miljoen.

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

cette augmentation n'aura pas d'impact sur le nombre de voyageurs, étant donné la qualité de la liaison ferroviaire et l'accès problématique par la route. Le refus de l'augmentation serait une violation du *concession agreement* conclu à propos du Diabolo et signé le 28 septembre 2007, qui est un contrat de droit privé conforme à la loi du 30 avril 2007.

Aucune concertation n'est prévue avec Brussels Airport en vue d'une répartition des suppléments, car cela signifierait qu'il faudrait renégocier le contrat actuel, ce qui pourrait s'avérer contre-productif.

Au premier semestre de 2013, le nombre de voyageurs devant payer la contribution était respectivement de 1,68 million; au deuxième semestre, 1,84 million. Ces nombres restent supérieurs au seuil de 75 %.

17.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Le partenaire privé supporte en partie le risque de

De stelling dat het vraagrisico door de privépartner wordt gedragen, klopt natuurlijk slechts voor zover het cijfer van het aantal reizigers tussen 85 % en 100 % ligt. Vanaf het moment dat het aantal onder de 85 % zakt, wordt het risico anders vertaald en moet de toeslag verhoogd worden. Als die verhoging niet wordt toegekend, dan moet de overheid of de NMBS, dan wel Infrabel, een extra bijdrage toekennen aan de privépartner.

Het vraagrisico ligt wel gedeeltelijk bij de privépartner, maar beweren dat het volledig vraagrisico bij de privépartner ligt, vind ik een beetje kort door de bocht. Ik blijf bij de stelling dat het een gevaarlijk mechanisme is, als de privépartner een verhoging van de tarieven kan vragen, waardoor de aantrekkelijkheid van de lijnen minder groot wordt en men naar de 75 %-norm dreigt te evolueren, en de privépartner zijn handen ervan af kan houden.

Men heeft destijds waarschijnlijk nooit gedacht dat men niet aan die aantallen zou komen, maar het blijkt vandaag toch een mogelijk nefast systeem te zijn. Er zullen in de toekomst uiteraard extra treinen richting Zaventem rijden, waardoor het aantal reizigers hopelijk zal toenemen, maar de redenering van de privépartner dat er op de weg zo veel problemen zijn dat het aantal treinreizigers niet zal dalen, vind ik wel een beetje een zieke redenering. Men geeft daarmee namelijk bijna aan dat men het verkeer mag laten dichtslibben, omdat dan meer mensen de trein zullen nemen en men zo meer inkomsten krijgt. Ik vind dat een foute redenering.

In het kader van de mobiliteitsvisie op de *modal shift* naar Zaventem blijf ik die toeslag en het mechanisme dat erachter zit een problematisch gegeven vinden. Men is begonnen met een toeslag van 2 euro, vandaag bedraagt de toeslag meer dan 5 euro, voor een enkele rit, of ruim 10 euro voor een heen- en terugreis.

17.13 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat aansluit op wat u vorige week zei. De algemene conclusie is dat de NMBS zich in dit dossier heeft laten ringeloren.

Wat moet de NMBS dan uiteindelijk doen? Zij hebben nu die snellere spoorverbinding, maar om de eigen cijfers op te krikken gaat men er treinreizigers op zetten die er eigenlijk niet horen. Ook al zegt men dat men de afgelopen tijd — ik citeer uw woorden van vorige week in deze commissie — een “bemoedigende trendwijziging had voor de maanden september en oktober”, toch is er nu de prijsstijging waarover de NMBS niets te zeggen heeft. De NMBS moet dat alleen uitvoeren.

Er zijn in feite perverse mechanismen aan de gang. In feite draagt de investeerder het vraagrisico. Men moet er echter niet alleen voor zorgen dat het financieel plaatje klopt ten aanzien van de investeerder, Northern Diabolo nv, maar ook dat de treinreiziger op een correcte manier wordt behandeld. Wij stellen vast dat door een onzichtbaar mechanisme prijsstijgingen worden toegestaan, ook al slaagt de NMBS met haar 85 % of meer reizigers er niet in om mensen warm te maken voor die spoorverbinding. Ik meen dat wij ons ervan bewust moeten zijn dat wij spreken over een mogelijke investering van 1 miljard euro die de NMBS boven het hoofd hangt. Wij hebben op een zeer slechte manier over dit contract onderhandeld, op een nefaste manier zelfs, zowel voor de NMBS als

demande, mais à mon sens, il est un peu court d'affirmer qu'il supporte la totalité de ce risque.

Je continue à penser que la possibilité pour le partenaire privé de demander une augmentation de tarif, avec pour conséquence un attrait réduit de la ligne, constitue un mécanisme dangereux.

Et je trouve insensé de considérer que le nombre de voyageurs ne diminuera pas en raison des nombreux problèmes liés au trafic routier. Comme s'il fallait se réjouir que le trafic s'engorge davantage parce qu'un plus grand nombre de personnes prendront alors le train!

17.13 Tanguy Veys (VB): Ma conclusion générale est que la SNCB a été dupée dans ce dossier.

Même si l'évolution du nombre de voyageurs est encourageante, les prix augmentent sans que la SNCB ait son mot à dire. Ce mécanisme est particulièrement dangereux. La SNCB risque d'être confrontée à un investissement de 1 milliard d'euros. Le contrat a été très mal négocié.

voor de treinreiziger. Wij mochten toch verwachten dat u als bevoegd minister, of uw voorgangers, daarover beter hadden gewaakt, zodat wij nu niet met een pad in de korf zaten.

17.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben een element vergeten waarover ik u nog wat wou vragen. Ik geef het mee, al moet u er nu niet op antwoorden.

Stel dat wij twee of drie semesters meer reizigers halen, is er dan ook een mechanisme dat die prijs terug doet dalen? Dat is misschien een vraag om eens te stellen aan de mensen die daarover oordelen.

17.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me demande s'il existe également un mécanisme permettant de réduire le prix si le nombre de voyageurs devait à nouveau augmenter durant deux semestres ou plus.

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

18 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van Ernst & Young over de Fyra dat door het parket van Brussel zonder gevolg werd geklasseerd" (nr. 21653)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van Ernst & Young over de Fyra dat door het parket van Brussel zonder gevolg werd geklasseerd" (nr. 21667)

18 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier Fyra de Ernst & Young classé sans suite par le parquet de Bruxelles" (n° 21653)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier Fyra de Ernst & Young classé sans suite par le parquet de Bruxelles" (n° 21667)

18.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Fyra is nooit ver weg in deze commissie. Dat komt ook door de stiefmoederlijke behandeling die het dossier krijgt van de NBMS, met name de wijze waarop zij meewerkt met de diensten van het Rekenhof en met de diensten van Justitie, zijnde het parket van Brussel.

Op 3 juli 2013 waren de heer Mark Descheemaeker, toenmalig CEO van de NMBS, en mevrouw Laurence Bovy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS — met een PS-etiket, een belangrijke nuance — naar de procureur des Konings bij het parket van Brussel gestapt met een vernietigend rapport van het auditkantoor Ernst & Young, over het aankoopproces van de Fyra bij de Italiaanse treinconstructeur AnsaldoBreda.

In zijn toelichting legde de heer Descheemaeker uit waarom hij naar het parket was gestapt. Hij wilde melding maken van "aanwijzingen van mogelijke onregelmatigheden in het dossier".

Naar aanleiding van dit gerechtelijk onderzoek liet minister Turtelboom in de commissie voor de Justitie van 15 januari weten dat "het dossier zonder gevolg werd geklasseerd".

Intussen was ook al gebleken dat het door de Kamer bevolen onderzoek van het Rekenhof naar de Fyra ook een maat voor niets was, aangezien het Rekenhof al in een brief had laten weten "dat de voorwaarden voor het realiseren van het onderzoek niet vervuld zijn".

18.01 Tanguy Veys (VB): Le 3 juillet 2013, l'ancien CEO et la présidente du conseil d'administration de la SNCB ont saisi le parquet de Bruxelles avec un rapport accablant d'Ernst & Young relatif au processus d'acquisition des Fyra auprès d'AnsaldoBreda.

Au cours de la réunion de commission du 15 janvier 2014, la ministre de la Justice a déclaré que l'enquête judiciaire avait été classée sans suite. Dans l'intervalle, la Cour des comptes a fait savoir que les conditions n'étaient pas réunies pour lancer une enquête sur le Fyra.

Dès juillet 2013, nous avons indiqué que ni la Cour des comptes ni la SNCB ne souhaitaient mener une enquête fouillée dans ce dossier.

En se tournant vers le parquet, M. Descheemaeker, CEO de l'époque, a en réalité simplement

Mijnheer de minister, dit is een patstelling. Onder meer het Vlaams Belang had er bij de bespreking van die resolutie in juli 2013 reeds voor gewaarschuwd dat het in feite noch het Rekenhof noch de NMBS menens was dat onderzoek grondig te voeren.

Wij hebben ook het houd-de-diefsscenario van Marc Descheemaecker gezien. Hij wou snel een audit over de aanbestedingsprocedure maar zonder verdere opvolging. Hij wou daarmee naar het parket stappen, waarmee hij een aflaat kocht of zich toch tenminste een nieuw communiezieltje aanschafte.

Het is duidelijk dat het hele onderzoek in het slop zit, zeker het aandeel van de NMBS daarin. Er zijn ook nog de lopende procedures waarmee de NMBS schernt om niet met het Rekenhof te moeten meewerken.

Ik denk dat er voldoende elementen zijn om binnen de NMBS een grondig onderzoek naar die aanbestedingsprocedure en de opvolging van het proces tot en met de levering te voeren.

Mijnheer de minister, welke maatregelen werden door de raad van bestuur van de NMBS genomen, toen vernomen werd dat het dossier van Ernst & Young over de Fyra door het parket van Brussel zonder gevolg werd geklasseerd? Sinds wanneer is de raad van bestuur van de NMBS op de hoogte van deze seponering?

18.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS deelt mij mee dat, aangezien het rapport in eigen naam door de voormalige voorzitter en de voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS werd ingediend, de NMBS geen betrokken partij is in het onderzoek. Bijgevolg heeft de NMBS geen officieel bericht ontvangen van seponering van het onderzoek en zal ze ook geen afschrift ontvangen van het strafdossier.

De NMBS meldt mij dat ze geen aanleiding heeft om klacht met burgerlijke partijstelling in te dienen en zich concentreert op de lopende burgerlijke procedure met AnsaldoBreda.

18.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk toch dat hiermee eens te meer wordt aangetoond dat het de NMBS niet menens is om ten gronde het onderzoek te voeren naar de hele aanbesteding van het Fyradebacle tot en met de levering van de Fyrastellen.

U zegt dat de NMBS zelf niet met het dossier naar Justitie is gestapt. Als ik het goed voorheb, is dat onderzoek van Ernst & Young echter op kosten van de NMBS gebeurd en deed mevrouw Laurence Bovy dat als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Ik denk niet dat ze dat in eigen naam heeft gedaan. Bijgevolg denk ik dat de NMBS in dezen toch gevat is door, enerzijds, de stappen die toen werden genomen en, anderzijds, de resultaten of non-resultaten van het parket van Brussel.

Het is wat te gemakkelijk om te stellen dat nu wordt overgegaan tot de orde van de dag en er voor de rest enkel nog een procedure loopt

voulu sauver sa réputation. L'enquête est dans l'impasse et la coopération de la SNCB à l'enquête de la Cour des comptes est réduite au minimum.

Quelles mesures a pris le conseil d'administration de la SNCB lorsque le parquet a décidé de classer le dossier Fyra sans suite? Quand le conseil d'administration a-t-il été informé de cette décision?

18.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La SNCB ne figure pas au rang des parties impliquées dans cette enquête étant donné que le rapport a été remis au nom de l'ancienne présidente et de l'ancien administrateur délégué. La SNCB n'a dès lors reçu aucune notification d'un classement sans suite. La société ne voit aucune raison de déposer une plainte avec constitution de partie civile. Elle se concentre sur la procédure civile en cours.

18.03 **Tanguy Veys** (VB): Il est clair que la SNCB ne veut pas d'une enquête approfondie. L'enquête d'Ernst & Young a pourtant été réalisée aux frais de la SNCB. Je ne crois pas que Mme Bovy s'est adressée au parquet en son nom propre; je pense plutôt qu'elle a engagé cette action au nom du conseil d'administration.

tussen AnsaldoBreda en de NMBS. Het getuigt van weinig verantwoordelijkheidszin. In dit dossier met een duur prijskaartje dring ik er toch op aan dat de NMBS ter zake haar verantwoordelijkheid opneemt, al was het maar op initiatief van u om duidelijkheid te verschaffen wie voor gans dit debacle de verantwoordelijkheid draagt

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.48 heures.