



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

28-10-2015

Namiddag

Mercredi

28-10-2015

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Regeling der werkzaamheden	1
<i>Sprekers: Vanessa Matz, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Gilles Foret</i>	
Samengevoegde vragen van	2
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdracht die aan het advocatenkantoor Clifford Chance werd toegekend" (nr. 7031)	2
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met een advocatenkantoor" (nr. 7072)	2
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen het kabinet van de minister, het DGLV en het advocatenkantoor Clifford Chance in het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de Rand" (nr. 7113)	2
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opdrachten voor advocatenkantoren" (nr. 7149)	2
<i>Sprekers: Karine Lalieux, Georges Dallemagne, Benoit Hellings, David Geerts, Gilles Foret, Vanessa Matz, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis vervoer voor kinderen met een beperkte mobiliteit" (nr. 6382)	16
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 6383)	16
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met</i>	

SOMMAIRE

Ordre des travaux	1
<i>Orateurs: Vanessa Matz, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Gilles Foret</i>	
Questions jointes de	2
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marché public octroyé au cabinet d'avocats Clifford Chance" (n° 7031)	2
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec un cabinet d'avocats" (n° 7072)	2
- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre le cabinet de la ministre, la DGTA et le cabinet Clifford Chance dans le dossier du survol de Bruxelles et sa périphérie" (n° 7113)	2
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les prestations de cabinets d'avocats" (n° 7149)	2
<i>Orateurs: Karine Lalieux, Georges Dallemagne, Benoit Hellings, David Geerts, Gilles Foret, Vanessa Matz, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité du transport pour les enfants à mobilité réduite" (n° 6382)	16
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de vente de titres de transport" (n° 6383)	16
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de</i>	

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Lobbes" (nr. 6385)	18	- M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Lobbes" (n° 6385)	18
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigers die noodgedwongen de sporen moeten oversteken aan het station Lobbes" (nr. 6845)	18	- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le <i>trespassing</i> forcé à la gare de Lobbes" (n° 6845)	18
<i>Sprekers: Éric Massin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Éric Massin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoeding van de CEO's en de leden van het directiecomité van Belgocontrol, Infrabel en de NMBS" (nr. 6422)	19	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rémunération des CEO et des membres du comité de direction de Belgocontrol, d'Infrabel et de la SNCB" (n° 6422)	19
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de doeltreffendheid van de zone 30 in de buurt van scholen" (nr. 6460)	20	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de l'efficacité des zones 30 près des écoles" (n° 6460)	20
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergadering van een aantal ministers in Parijs na de aanslag in de Thalys" (nr. 6471)	20	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réunion de ministres à Paris à la suite de l'attaque du Thalys" (n° 6471)	20
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-vervanging van personeel bij de NMBS" (nr. 6472)	21	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le non-remplacement du personnel à la SNCB" (n° 6472)	21
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (nr. 6488)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6488)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	22
<p>Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van het ECTS-systeem in de locomotieven" (nr. 6513)</p> <p><i>Sprekers: Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	23	<p>Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'équipement des locomotives du système ECTS" (n° 6513)</p> <p><i>Orateurs: Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	23
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van de Gentse haven met het openbaar vervoer" (nr. 6571)</p> <p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204 Gent-Zelzate" (nr. 6617)</p> <p>- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 6642)</p> <p>- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van het personenverkeer per trein in de Gentse zeehaven" (nr. 6828)</p> <p><i>Sprekers: Egbert Lachaert, Veli Yüksel, Peter Dedecker, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	24	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Egbert Lachaert à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité du port de Gand en transports en commun" (n° 6571)</p> <p>- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204 Gand-Zelzate" (n° 6617)</p> <p>- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 6642)</p> <p>- M. Peter Dedecker à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du transport ferroviaire de passagers dans la zone du port maritime de Gand" (n° 6828)</p> <p><i>Orateurs: Egbert Lachaert, Veli Yüksel, Peter Dedecker, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	24
<p>Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe gordelcampagne" (nr. 6605)</p> <p><i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	26	<p>Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité" (n° 6605)</p> <p><i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	26

- Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "monowielen" (nr. 6760) 27
- Sprekers:* **Daphné Dumery, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les monocycles" (n° 6760) 27
- Orateurs:* **Daphné Dumery, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 6773) 27
- Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets dans certaines gares" (n° 6773) 27
- Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 OKTOBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 28 OCTOBRE 2015

Après-midi

De openbare vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Regeling der werkzaamheden

De **voorzitter**: Overeenkomstig de unanieme beslissing van deze morgen zullen we beginnen met de vragen over de overheidsopdrachten die werden toegewezen aan het advocatenkantoor Clifford, als insteek voor een minidebat.

01.01 **Vanessa Matz** (cdH): De commissie heeft gevraagd dat dit debat zou worden georganiseerd, in aanwezigheid van de voorzitter van de FOD Mobiliteit. De minister heeft in de pers gezegd dat haar administratie die werkwijze had aangeraden. De aanwezigheid van de voorzitter van de FOD lijkt ons dus essentieel.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, tijdens de vergadering van vanochtend heeft de commissie de aanwezigheid gevraagd van de voorzitter van de FOD Mobiliteit. Er was een medewerker van uw kabinet aanwezig. Wat is uw antwoord?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (*onhoorbaar*)

De **voorzitter**: Mevrouw de minister zei dat de voorzitter van de FOD Mobiliteit gehoord zou kunnen worden, maar dat ze vandaag alle vragen zelf zal beantwoorden.

01.03 **Vanessa Matz** (cdH): Het lijkt me een rechtmatige vraag om de twee belangrijkste partijen in dit dossier te horen.

01.04 **Gilles Foret** (MR): Wij zullen daarover

La réunion publique est ouverte à 14 h 21 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Ordre des travaux

La **présidente**: Conformément à la décision unanime de ce matin, nous commencerons par les questions relatives aux marchés publics octroyés au cabinet d'avocats Clifford, transformées en mini-débat.

01.01 **Vanessa Matz** (cdH): La commission a demandé l'organisation de ce débat et la présence du président du SPF Mobilité. Dans la presse, la ministre a dit que c'était son administration qui lui avait conseillé cette procédure. La présence du président du SPF nous semble donc essentielle.

La **présidente**: Madame la ministre, la commission de ce matin a demandé la présence du président du SPF Mobilité. Un collaborateur de votre cabinet était présent. Quelle est votre réponse?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre: (*inaudible*)

La **présidente**: Madame la ministre disait que le président du SPF Mobilité pourrait être entendu mais qu'aujourd'hui, c'est elle-même qui répondrait à l'ensemble des questions.

01.03 **Vanessa Matz** (cdH): Il me semble légitime d'entendre les deux principaux intervenants dans ce dossier.

01.04 **Gilles Foret** (MR): Nous déciderons après la

beslissen na het antwoord van de minister te hebben gehoord.

De **voorzitter**: De minister heeft niet beslist om de voorzitter van de FOD Mobiliteit tegelijkertijd op te roepen. Ik stel voor dat we het debat over deze problematiek openen en daarna over het vervolg discussiëren.

Voorzitter: de heer Jef van den Bergh.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdracht die aan het advocatenkantoor Clifford Chance werd toegekend" (nr. 7031)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met een advocatenkantoor" (nr. 7072)
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen het kabinet van de minister, het DGLV en het advocatenkantoor Clifford Chance in het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de Rand" (nr. 7113)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opdrachten voor advocatenkantoren" (nr. 7149)

02.01 Karine Lalieux (PS): Volgens de pers zou uw kabinet eerlang 400.000 à 600.000 euro aan erelonen betalen aan het advocatenkantoor Clifford Chance voor opdrachten die het de afgelopen maanden vervuld heeft. Volgens *Le Vif* zou men voor dat kantoor gekozen hebben zonder de concurrentie te laten spelen of de wetgeving op de overheidsopdrachten na te leven.

Wat is het uurtarief voor de diensten die dat advocatenkantoor in opdracht van uw kabinet geleverd heeft?

Welke bedragen is men aan dat kantoor verschuldigd? Wat is het totaalbedrag van de prestaties die door dat kantoor geleverd werden? Hoeveel uren heeft het gepresteerd?

Hoe heeft u het aantal gepresteerde uren geverifieerd?

réponse de la ministre.

La **présidente**: La ministre n'a pas décidé de convoquer en même temps le président du SPF Mobilité. Je vous propose d'ouvrir le débat sur cette problématique et de discuter par après du suivi qu'il faudra donner à ce débat.

Président: M. Jef Van den Bergh.

02 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marché public octroyé au cabinet d'avocats Clifford Chance" (n° 7031)
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec un cabinet d'avocats" (n° 7072)
- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre le cabinet de la ministre, la DGTA et le cabinet Clifford Chance dans le dossier du survol de Bruxelles et sa périphérie" (n° 7113)
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les prestations de cabinets d'avocats" (n° 7149)

02.01 Karine Lalieux (PS): Selon la presse, votre cabinet s'apprête à verser 400 000 à 600 000 euros d'honoraires au cabinet d'avocats Clifford Chance pour des prestations de ces derniers mois. D'après *Le Vif*, ce cabinet a été choisi sans faire jouer la concurrence ni respecter la législation sur les marchés publics.

Quel est le tarif horaire des prestations fournies par ce cabinet d'avocats au bénéfice de votre cabinet ministériel?

Quelles sont les sommes dues à ce cabinet? Quel est le montant total des prestations fournies par celui-ci? Combien d'heures a-t-il prestées?

Comment avez-vous évalué le nombre d'heures de travail?

Wat is de aard van de dienstverlening?

Ik herinner eraan dat advocatencontracten onderworpen zijn aan de wet betreffende de overheidsopdrachten en het mededingingsprincipe. De onderhandelingsprocedure moet aan twee voorwaarden voldoen: een bestek waarin het voorwerp van de opdracht beschreven wordt (en dat naar ten minste drie bedrijven moet worden verzonden) en de naleving van de gelijkheid tussen de kandidaten die een offerte hebben ingediend.

Hebben uw diensten een bestek opgemaakt? Werd het aan minstens drie advocatenkantoren gestuurd? Hebben uw diensten met alle kandidaten onderhandeld?

In *La Libre* verklaarde u dat uw administratie u geadviseerd had de concurrentie niet te laten spelen. Bevestigt u dat? Sindsdien werd er volgens *La Libre* een e-mailcorrespondentie gevoerd. Voor de transparantie van het debat zou het Parlement al die mails moeten kunnen inkijken.

Hebt u uw dossier voorgelegd aan de Inspectie van financiën? Dat is wettelijk verplicht voor opdrachten van meer dan 31.000 euro. Hebt u het dossier voorgelegd aan de minister van Begroting of aan de ministerraad? Wie heeft beslist om die procedure op te starten?

Op grond waarvan hebt u voor dat advocatenkantoor gekozen? Werkte het vroeger al samen met uw administratie voor luchtvaartangelegenheden? Wie maakte die keuze?

Was er sprake van echte mededinging of gaat het om een geval van vriendjespolitiek tussen een advocatenkantoor en een ministerieel kabinet?

02.02 Georges Dallemagne (cdH): Ik stelde u vorige donderdag in de plenaire vergadering al een aantal vragen over dit dossier.

Sindsdien bereikt ons steeds meer verontrustende informatie. Het Parlement heeft in dezen recht op duidelijkheid, informatie en transparantie. We moeten licht op deze zaak werpen, want u zou een belangrijk contract hebben gesloten zonder voorafgaande offerteaanvraag of onderhandelde procedure.

Welk bedrag was daarmee gemoeid?

Welk bedrag is er precies gemoeid met deze

Quelle est la nature de ses prestations?

Je rappelle que les contrats avec les avocats sont soumis à la loi sur les marchés publics et au principe de mise en concurrence. La procédure négociée suppose deux conditions: un cahier des charges décrivant l'objet du marché (à envoyer au moins à trois firmes) et le respect de l'égalité entre les candidats qui ont remis une offre.

Un cahier des charges a-t-il été rédigé par vos services? A-t-il été soumis à au moins trois firmes? Vos services ont-ils négocié avec toutes les firmes candidates?

Vous avez déclaré dans *La Libre* que votre administration vous avait conseillé de ne pas faire jouer la concurrence. Confirmez-vous ces déclarations? Depuis, *La Libre* annonce qu'il y a eu plusieurs échanges de mails sur le sujet. Pour la clarté de ce débat, le Parlement devrait avoir connaissance de l'ensemble des mails en question.

Avez-vous soumis votre dossier à l'Inspection des finances? C'est une obligation légale quand on dépasse 31 000 euros. Avez-vous soumis le dossier à la ministre du Budget ou au Conseil des ministres? Qui a décidé de lancer cette procédure?

Sur quelle base avez-vous désigné ce cabinet d'avocats? A-t-il déjà travaillé avec votre administration dans le domaine aérien dans le passé? Par qui ce cabinet a-t-il été choisi?

Y a-t-il eu une réelle mise en concurrence? A-t-on fait jouer la concurrence ou a-t-on affaire à un cas de copinage entre un cabinet d'avocats et un cabinet ministériel?

02.02 Georges Dallemagne (cdH): Je vous avais interrogée déjà jeudi dernier, en séance plénière, sur ce dossier.

Depuis, les informations, de plus en plus inquiétantes, se sont multipliées. Le Parlement a droit à la clarté, à l'information et à la transparence sur cette question. Il faut faire toute la lumière sur ce dossier, puisqu'il ressort que vous auriez conclu un important marché sans appel d'offre ni procédure négociée.

Pour quel montant ce marché a-t-il été conclu?

Quel montant exact concerne ce marché sur les

overheidsopdracht met betrekking tot de luchtvaartprocedures? Spreken we dan over een orde van grootte van 500.000 euro? Kunnen we een kopie krijgen van het contract?

Waarom heeft men de concurrentie hier niet laten spelen?

U hebt ons gezegd dat u het advies van de voorzitter van de FOD Mobiliteit hebt gevolgd, maar dat klopt niet. U zou tegen hem gelogen hebben, schrijft *La Libre*. In een e-mail van 3 november 2014 wees de voorzitter van de FOD Mobiliteit u erop dat de Inspectie van financiën haar zegel moet hechten aan de gunning voor bedragen boven de 31.000 euro, en dat voor contracten voor een waarde van meer dan 85.000 euro het fiat van de minister van Begroting vereist is. Hebt u die goedkeuring gekregen?

De voorzitter van de FOD Mobiliteit verzocht u een redelijke termijn in acht te nemen om de advocatenkantoren genoeg tijd te geven om te antwoorden. Was dat uw intentie?

Hij onderstreepte ook dat de goedkeuring van de Dienst voor Controle van de Vastleggingen vereist was. U hebt dat advies bewust naast zich neergelegd, en zo de wetsbepalingen met voeten getreden.

Waarom hebt u dit niet vooraf om advies aan de Inspectie van financiën en ter goedkeuring aan de ministerraad voorgelegd?

Waarom hebt u dat specifieke advocatenkantoor in de arm genomen, dat weinig referenties kan voorleggen in luchtvaartdossiers? De FOD Mobiliteit werkte gewoonlijk met andere advocatenkantoren, en volgde systematisch een procedure met onderhandelingen. Rekenen die advocaten effectief 380 euro (exclusief btw) aan per uur?

02.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Volgens u werden er tijdens het begrotingsconclaf middelen uitgetrokken om u in staat te stellen studies te bestellen indien dat nodig zou blijken. De studies waar ik u indertijd naar vroeg hadden veeleer betrekking op het gebruik van de vliegroutes, de bevolkingsdichtheid of de praktijken op luchthavens die vergelijkbaar zijn met Brussels Airport. Ik wist niet dat het grootste gedeelte van het budget aan juridische studies zou worden besteed.

Er werd formeel een enveloppe van 1,5 miljoen euro toegekend aan het DGLV voor de uitvoering van studies, het inschakelen van experts en de regeling van geschillen. Uw kabinet heeft een

procédures aériennes? Est-ce un montant de l'ordre de 500 000 euros? Peut-on avoir une copie du contrat?

Pourquoi ne pas avoir fait appel à la concurrence?

Vous nous avez affirmé avoir agi sur recommandation du président du SPF Mobilité, ce qui n'est pas exact. Vous lui auriez menti, selon *La Libre*. Dans un courriel qu'il vous adressait le 3 novembre 2014, celui-ci vous rappelait que si la valeur du marché était supérieure à 31 000 euros, l'accord de l'Inspection des finances était requis et qu'en cas de valeur supérieure à 85 000 euros, l'accord du ministre du Budget était nécessaire. Avez-vous obtenu un tel accord?

Le président du SPF Mobilité vous invitait à respecter un délai raisonnable pour permettre aux sociétés d'avocats de répondre. Était-ce votre intention?

Il vous rappelait la nécessité d'obtenir l'accord du contrôleur des engagements. Vous avez sciemment décidé de passer outre cette recommandation. En agissant de la sorte, vous bafouez les dispositions légales.

Pourquoi ne pas avoir sollicité l'avis préalable de l'Inspection des finances ni demandé l'accord du Conseil des ministres?

Pour quelles raisons vous êtes-vous adressée à ce cabinet d'avocats, peu compétent en matière aéronautique? Le SPF Mobilité avait l'habitude de s'adresser à d'autres bureaux, systématiquement par procédure négociée. Le tarif horaire de 380 euros HTVA de ces avocats est-il exact?

02.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Selon vous, des moyens ont été libérés lors du conclave budgétaire pour vous permettre de commander des études en fonction de leur utilité. Celles que je vous demandais portaient plutôt sur l'utilisation des routes aériennes, sur la densité de population ou sur les pratiques des aéroports comparables à Bruxelles-National. J'ignorais que la plus grande partie du budget serait consacrée à des études juridiques.

Une enveloppe de 1,5 million d'euros a été attribuée formellement à la DGTA pour la réalisation d'études, l'appel à des experts, le règlement de litiges. Votre cabinet a désigné un cabinet d'avocats

advocatenkantoor in de arm genomen om het ontwerp van vliegwet op te stellen en u te adviseren met betrekking tot de overheidssteun voor luchtvaartmaatschappijen. Dat kantoor rekent een veel hoger uurtarief aan dan de advocatenkantoren die gewoonlijk met de FOD Mobiliteit samenwerken.

Er zijn echter drie versies van de vliegwet beschikbaar, die van de heer Landuyt, die van de heer Schouppe en die van de heer Wathelet. Is een nieuw juridisch advies dienaangaande echt wel nodig?

De ACOD heeft kritiek op uw houding ten aanzien van het DGLV en stelt dat er nog nooit een minister geweest is die zoveel openlijke minachting toont voor haar administratie.

Nog volgens die vakbond hebt u het advocatenkantoor Clifford Chance een opdracht toevertrouwd die de door de Staat betaalde advocaten van het DGLV net zo goed hadden kunnen uitvoeren en maakte u die keuze los van enige offerteaanvraag of onderhandelde procedure, terwijl dat kantoor helemaal niet gespecialiseerd is in luchtvaartaanleggenheden.

Welke begrotingsmiddelen gingen er in 2015 naar technische studies in verband met de geluidsoverlast in Brussel en omstreken? Hoeveel studies werden er uitgevoerd en hoeveel hebben die gekost? Naar wie zullen die studieopdrachten voortaan gaan?

Via welke procedure werd Clifford Chance aangewezen? Waarom ging die opdracht niet naar de juristen van het DGLV, die veel beter op de hoogte zijn van de problematiek? Welk uurloon rekent dat kantoor aan? Is er nog financiële ruimte om de aangekondigde studies te financieren?

Wat zult u ondernemen om uw relatie met het DGLV en de FOD Mobiliteit te verbeteren? Mijn fractie wil de heer Ledoux, voorzitter van de FOD, horen.

02.04 David Geerts (sp.a): Ik wil niemand bij voorbaat beschuldigen, maar als er sprake is van onregelmatigheden ten belope van 400.000 tot 600.000 euro, dan is het mijn plicht als parlamentslid om hierover vragen te stellen.

Er is discussie over het al dan niet afwijken van de openbare aanbesteding. Dat kan alleen in beperkte mate in het kader van verzoening en arbitrage en als het gaat om een beperkt bedrag. Is de minister het daarmee eens?

pour rédiger le projet de *Vliegwet* et vous conseiller sur les aides d'État aux compagnies aériennes, à un taux horaire très supérieur à ceux pratiqués par les cabinets travaillant habituellement avec le SPF Mobilité.

Or trois versions de la *Vliegwet* sont disponibles: celle de M. Landuyt, celle de M. Schouppe, celle de M. Wathelet. A-t-on vraiment besoin d'un nouvel avis juridique à ce sujet?

La CGSP critique votre attitude envers la DGTA et dit ne jamais avoir vu un ministre mépriser autant et si ouvertement son administration.

Le syndicat vous reproche de confier au cabinet Clifford Chance une tâche qui pourrait être assumée par les juristes payés par l'État pour la DGTA et de l'avoir choisi sans appel d'offre ni procédure négociée alors qu'il n'est nullement spécialisé en matières aéronautiques.

Quel est le budget alloué en 2015 aux études techniques relatives aux nuisances sonores autour de Bruxelles? Combien d'études ont-elles été réalisées? Combien ont-elles coûté? À qui seront commandées les études à venir?

Par quelle procédure Clifford Chance a-t-il été désigné? Pourquoi ne pas avoir confié cette mission aux juristes de la DGTA, bien mieux renseignés? Quel est le taux horaire de ce cabinet? Reste-t-il de la marge pour financer les études annoncées?

Comment allez-vous améliorer vos relations avec la DGTA et le SPF Mobilité? Mon groupe demande à entendre M. Ledoux, président du SPF.

02.04 David Geerts (sp.a): Loin de moi l'idée d'accuser qui que ce soit à ce stade mais il est question d'irrégularités à concurrence de 400 000 à 600 000 euros et, dans ce cas, il est de mon devoir de parlementaire de poser des questions.

La question de l'absence d'adjudication publique fait débat. Une procédure sans adjudication n'est possible que dans une mesure limitée dans le cadre de la conciliation et de l'arbitrage et lorsqu'il s'agit d'un montant limité. La ministre est-elle d'accord sur cette manière de présenter les choses?

Heeft de minister kennis van de procedure zoals die door de heer Dallemagne werd aangehaald? Het gaat over een bedrag van 31.000 euro voor advies, 85.000 euro op het conto van de minister van Begroting en 350.000 euro van de ministerraad. Kunnen de twee e-mails waarover de heer Dallemagne sprak, bekendgemaakt worden aan de commissie?

Op basis van welke competenties werd het bureau Clifford Chance uitgekozen? Werden daarvoor objectieve criteria gehanteerd? Heeft dit advocatenkantoor een specifieke domeinkennis? Wie heeft het kantoor gekozen?

Wat is de basis van het contract? Kan het contract aan de commissie worden voorgelegd? Zijn de geciteerde tarieven correct?

Ik begrijp helemaal niet, als er al tweemaal een advies door de Raad van State is gegeven en er vorig jaar op het einde van de legislatuur nog een beslissing is genomen tot instelling van objectieve controleorganen, dat de regering vandaag toch een advocatenbureau aanduidt dat, volgens de eigen website, geen noties heeft van deze materie.

Kunnen de e-mails tussen de kabinetschef van de minister en de voorzitter van de FOD openbaar gemaakt worden? Is er een vertrouwensprobleem in hoofde van de minister? Er zijn trouwens andere indicaties in die richting.

Is de minister bereid volledige transparantie te bieden in dit dossier?

02.05 Gilles Foret (MR): De rol die sommige actoren in de administratie gespeeld hebben, roept vragen op.

Het klimaat dat omtrent dit dossier werd gecreëerd en de mediaheisa als gevolg van een aantal lekken zijn betreuwenswaardig. Het leidt de aandacht alleen maar af van het echte debat over het luchthavenbeleid.

Wat is de rol van de administratie wanneer er een beroep moet worden gedaan op externe juridische adviseurs? Zult u de procedures duidelijker maken en moderniseren?

Ik twijfel er niet aan dat u in dezen werkelijk volledige klaarheid zal scheppen.

02.06 Vanessa Matz (cdH): Men had de administratie gemakkelijk zelf de vraag kunnen stellen.

La ministre est-elle au courant de la procédure telle qu'elle a été décrite par M. Dallemagne? Pour un avis, il s'agit d'un montant de 31.000 euros avec l'aval de l'IF, de 85 000 euros avec l'aval du Budget et de 350 000 euros avec l'aval du Conseil des ministres. Les deux courriels évoqués par M. Dallemagne peuvent-ils être communiqués à la commission?

Sur la base de quelles compétences le bureau Clifford Chance a-t-il été choisi? S'est-on fondé à cet égard sur des critères objectifs? Ce cabinet d'avocats a-t-il un domaine spécifique de compétence?

Quelle est la base du contrat? Ce contrat peut-il être présenté à la commission? Les tarifs cités sont-ils conformes à la réalité?

Je ne comprends vraiment pas pourquoi, aujourd'hui, le gouvernement a désigné un bureau d'avocats qui, selon ce qu'on peut lire sur son site Internet, n'a aucune notion du sujet, alors que le Conseil d'État a émis à deux reprises un avis sur la question et qu'il avait été décidé l'année dernière, à la fin de la législature, de mettre en place des organes de contrôle objectifs.

Les courriels échangés entre le chef de cabinet de la ministre et le président du SPF peuvent-ils être rendus publics? Y a-t-il un problème de confiance du côté du ministre? D'autres indications vont dans ce sens...

La ministre est-elle disposée à faire preuve d'une transparence complète dans ce dossier?

02.05 Gilles Foret (MR): Je m'interroge sur le rôle joué par certains au sein de l'administration.

Je regrette le climat autour de ce dossier et le déballage médiatique alimenté par des fuites. Il nous éloigne du débat de fonds sur la politique aéroportuaire.

Quel est le rôle de l'administration dans le recours à des conseils juridiques extérieurs? Comptez-vous clarifier et moderniser les procédures à l'avenir?

Je ne doute pas que vous ferez la transparence, toute la transparence, et rien que la transparence.

02.06 Vanessa Matz (cdH): Pour l'administration, il aurait été facile de leur poser directement la question.

De antwoorden in de pers zijn niet meteen bevorderlijk voor de sereniteit van de debatten.

De nieuwe Europese richtlijn met betrekking tot de openbare diensten is nog niet van toepassing, maar zelfs indien ze van toepassing zou zijn geweest, blijft de vraag of het voorliggende ontwerp wel onder de uitsluitingscriteria van de nieuwe richtlijn valt. Er is immers sprake van betwiste kwesties, niet van consultancy, juridisch advies of het opstellen van wetsontwerpen. Dat punt behoeft verduidelijking, want er werd meermaals aangevoerd dat alle juridische diensten voortaan vrijgesteld zouden zijn van de procedures inzake overheidsopdrachten.

Ook rijst de vraag of uw administratie niet over de nodige mensen en middelen beschikt om u te adviseren in dit dossier, zodat die uitgave van niet minder dan 500.000 euro had kunnen worden vermeden.

U hebt drie fouten gemaakt: u hebt de concurrentie buiten spel gezet, u hebt zich onttrokken aan de verplichting dat contract voor te leggen aan de Inspectie van financiën en u hebt dat contract evenmin voorgelegd aan de ministerraad.

Wij vragen dus opheldering.

02.07 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): In de pers is er informatie verschenen over de erelonen van advocaten, terwijl dergelijke informatie vertrouwelijk is. Ter wille van de transparantie zal ik u niettemin de door de FOD Mobiliteit verstrekte cijfers mededelen.

De FOD Mobiliteit – en nooit de minister zoals soms wordt gesuggereerd – doet een beroep op meer dan 40 advocatenkantoren, hoofdzakelijk voor de behandeling van dossiers inzake geschillen van allerlei aard – wegvervoer, luchtvaart, enz.

In 2014 hebben alle directies samen 890.000 euro uitgegeven aan advocatenkosten, waarvan 409.986,33 euro voor luchtvaartgeschillen. Voor 2015 bedraagt dat budget 1.127.000 euro.

Clifford Chance heeft tot op heden 170.000 euro aangerekend, waarvan alleen al meer dan 90.000 euro voor de inbreukprocedure die de Europese Commissie in het dossier van de overheidssteun aan de luchtvaartmaatschappijen aangespannen heeft.

Clifford Chance werd begin november 2014 geselecteerd in het kader van de procedure die de Europese Commissie tegen België had ingesteld naar aanleiding van vermoedens van staatssteun

La sérénité des débats n'a pas été facilitée par les réponses dans la presse.

D'après moi, la future directive européenne aurait pu s'appliquer, car le projet à l'examen concerne des questions litigieuses et non d'aspects relevant de la consultation ou du conseil. Ce point doit donc être éclairci, car on a beaucoup prétendu que tous les services juridiques étaient désormais exemptés des procédures de marché public.

De plus, les ressources n'existent-elles pas au sein de votre administration pour vous conseiller sur ce dossier sans devoir déboursier 500 000 euros?

Je rappelle que vous avez commis trois fautes: avoir écarté la mise en concurrence; ne pas avoir respecté l'obligation de soumettre ce contrat à l'Inspection des finances; ne pas avoir présenté ce contrat en Conseil des ministres.

Des explications sont donc attendues.

02.07 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La presse a diffusé des informations relatives à des honoraires d'avocat, alors que de telles informations sont confidentielles. Pour assurer la transparence, je livrerai néanmoins les chiffres transmis par le SPF Mobilité.

Le SPF Mobilité, et jamais la ministre comme parfois sous-entendu, travaille avec plus de quarante bureaux d'avocats pour des dossiers essentiellement contentieux relevant de toutes les matières – routières, aériennes, etc.

En 2014, 890 000 euros ont été consacrés aux honoraires d'avocats, toutes directions confondues, dont 409 986,33 euros pour le contentieux aérien. En 2015, ce budget est de 1 127 000 euros.

Clifford Chance a facturé à ce jour 170 000 euros, dont plus de 90 000 euros uniquement pour le dossier lié à la procédure en infraction ouverte par la Commission européenne dans le dossier des aides aux compagnies aériennes.

Clifford Chance a été désigné début novembre 2014 dans le cadre de la procédure intentée par la Commission européenne contre la Belgique suite aux soupçons de soutien à certaines compagnies

aan bepaalde luchtvaartmaatschappijen. Tegen begin december 2014 moest er een antwoord geformuleerd worden op die aanvragen.

(Nederlands) Dit wereldberoemde advocatenkantoor is gereputeerd op het vlak van het Europees recht – meer in het bijzonder inzake het bieden van staatssteun –, van zakenrecht, van publiek recht en van milieurecht. Gelet op de evolutie in het dossier ben ik bijzonder tevreden over de kwaliteit van hun werk.

(Frans) In luchtvaartdossiers laat de Belgische Staat zich bijstaan door verscheidene advocaten. De geschillen over de vluchten boven Brussel worden aan één zelfde advocatenkantoor toevertrouwd.

Het advocatenkantoor Clifford Chance houdt zich bezig met de steun voor luchtvaartmaatschappijen en adviseert de Belgische Staat over de juridische aspecten van een globale reflectie over de toekomst van Brussels Airport.

De regels inzake overheidsopdrachten gelden natuurlijk ook voor juridische diensten. In dit geval kan het gebruik van de procedure met onderhandelingen zonder bekendmaking gerechtvaardigd worden door de urgentie, de vereiste geheimhouding en de absoluut noodzakelijke vertrouwensrelatie tussen advocaten en cliënt. De Europese regelgeving is geëvolueerd; dergelijke uitzonderingen zijn inmiddels mogelijk, inzonderheid wanneer de kwestie waarover advies wordt gevraagd, vermoedelijk litigieus zal worden – wat ook het geval is geweest.

Het is de administratie en niet de minister die bestellingen plaatst en overheidsopdrachten gunt, en die de nodige stappen doet bij de Inspectie van financiën.

Clifford Chance werd aangewezen volgens de door mijn administratie voorgestelde werkwijze. Mijn kabinet had de administratie een ontwerpbestek en een niet-limitatieve lijst van drie te raadplegen advocatenkantoren bezorgd. De uurtarieven van Clifford Chance werden aan de FOD meegedeeld zodat ze vergeleken konden worden met de gebruikelijke tarieven.

De FOD Mobiliteit gaat al sinds geruime tijd op die manier tewerk: indien dat niet conform de regels van het recht inzake overheidscontracten is, dan zal ik erop toezien dat men dat recht strikt naleeft.

Ik heb de Inspectie van financiën gevraagd alle juridische overheidsopdrachten die mijn

aériennes et à laquelle il fallait répondre pour début décembre 2014.

(En néerlandais) Ce cabinet d'avocats à la renommée mondiale est réputé en droit européen et plus particulièrement en ce qui concerne l'aide d'État, en droit des affaires, en droit public et en droit environnemental. Au vu de l'évolution du dossier, je suis particulièrement satisfaite de la qualité de son travail.

(En français) Dans le secteur aérien, l'État belge est assisté par divers avocats. Le contentieux lié au survol est confié à un même cabinet.

Le cabinet Clifford Chance s'occupe du soutien aux compagnies aériennes et conseille l'État belge quant aux aspects juridiques d'une réflexion globale sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles.

Les règles en matière de marchés publics s'appliquent bien sûr aussi aux services juridiques. Ici, la procédure négociée sans publicité peut se justifier par l'urgence, la nécessaire confidentialité et l'indispensable relation de confiance entre avocats et client. La réglementation européenne a évolué pour permettre ce type d'exception, notamment lorsque la question sur laquelle porte le conseil fera probablement l'objet d'un litige – ce qui est le cas.

C'est à l'administration et non au ministre ou à son cabinet qu'il appartient de passer les commandes et marchés publics et de faire les démarches utiles auprès de l'Inspection des finances.

Le cabinet Clifford Chance a été désigné en suivant l'approche proposée par mon administration à laquelle mon cabinet avait adressé un projet de cahier des charges et une liste non limitative de trois cabinets à consulter. L'offre tarifaire de Clifford Chance a été communiquée au SPF pour comparaison avec les montants habituellement payés.

C'est la démarche utilisée par le SPF Mobilité depuis longtemps: si elle n'est pas conforme aux prescriptions du droit des marchés publics, alors je veillerai à ce que le droit soit strictement respecté.

J'ai demandé à l'Inspection des finances de mener en urgence une enquête sur tous les marchés

administratie heeft gegund dringend tegen het licht te houden. Ik denk er ook aan om alle overheidsopdrachten die door de FOD Mobiliteit werden gesloten door een onafhankelijke consultant te laten doorlichten, geval per geval correcties aan te brengen en duidelijke regels vast te leggen teneinde fouten te voorkomen en het werk van mijn administratie de nodige rechtszekerheid te geven.

Ik heb de indruk dat er een verband is tussen de brief van de ACOD en de berichten die in de pers verschenen zijn over de voornoemde prestaties van het advocatenkantoor. Volgens mij hebben die aanvallen enkel tot doel me te beletten om structurele maatregelen te nemen in een gevoelig dossier.

Volgens die brief zou ik het personeel van de FOD en in het bijzonder de medewerkers van het DGLV misprijzen. Dat klopt helemaal niet. Mijn kabinet en ikzelf onderhouden harmonieuze relaties met de onderscheiden directies en wij organiseren regelmatig vergaderingen over welbepaalde dossiers en over de strategie voor de toekomst.

Eén dossier bleef tot nog toe binnen mijn kabinet: dat betreffende de zoektocht naar structurele maatregelen in verband met de luchthavenactiviteiten. Toch werd ook in dat dossier het DGLV over bepaalde aspecten geraadpleegd, met name over de wet betreffende de vluchtprocedures die nog wordt voorbereid.

Wat de oprichting van een onafhankelijke controleautoriteit in verband met de geluidshinder betreft, schijnt de vakbond niet te weten dat de oprichting van zo een autoriteit deel uitmaakt van het regeerakkoord. Het gaat overigens om een verplichting opgenomen in de Europese verordening die in juni 2016 van kracht wordt.

Wat het Clifford Chancedossier betreft, verwijs ik naar mijn eerdere antwoorden in dat verband.

Wat de samenstelling van mijn kabinet betreft, ga ik uit van de expertise van mijn medewerkers. Er wordt niemand van de FOD uitgesloten. Wel hecht ik veel aandacht aan de onpartijdigheid van de medewerkers en aan het vermijden van mogelijke belangenconflicten. Dat is de reden waarom ik niet wil dat een bepaald iemand nog meewerkt aan het dossier.

Het dossier betreffende de luchthavenactiviteiten belangt niet alleen Brussel, maar ook Vlaams- en Waals-Brabant aan.

Wat de interne organisatie van de FOD betreft, is

juridiques de mon administration. J'envisage de faire évaluer par un consultant indépendant tous les marchés passés au sein du SPF Mobilité; d'apporter des corrections au cas par cas et d'édicter des règles claires afin d'éviter toute erreur et de donner une sécurité juridique au travail de mon administration.

J'ai l'impression que la lettre de la CGSP est liée aux échos donnés par la presse aux prestations d'avocats évoquées. Ces attaques ont pour seul but, je crois, de me détourner de la finalisation des mesures structurelles dans un dossier sensible.

D'après cette lettre, je mépriserais le personnel du SPF, en particulier celui de la DGTA. Il n'en est rien. Mon cabinet et moi entretenons avec les différentes DG des relations harmonieuses, organisant régulièrement des réunions sur des dossiers précis comme à propos de la stratégie d'avenir.

Un dossier, toutefois, fait l'objet d'un travail confiné jusqu'ici à mon cabinet: la recherche de mesures structurelles liées aux activités aéroportuaires. Cela n'empêche pas de consulter la DGTA, ce fut le cas pour la loi en préparation sur les procédures de vol.

Quant à la création d'une autorité de contrôle indépendante des nuisances sonores, le syndicat semble ignorer que l'accord de gouvernement prévoit la création de cette autorité, imposée par le règlement européen qui entre en vigueur en juin 2016.

Pour le dossier Clifford Chance, je renvoie à mes réponses précédentes.

Je compose mon cabinet en fonction des compétences. Je n'exclus aucune personne du SPF. Cependant, j'accorde beaucoup d'importance à l'impartialité des agents et aux risques de conflit d'intérêt. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité qu'une personne en particulier ne soit plus associée au dossier.

Le dossier des activités aéroportuaires ne concerne pas seulement Bruxelles mais aussi le Brabant flamand et le Brabant wallon.

Un comité de direction est chargé de la gestion

een directiecomité belast met het dagelijkse beheer. Er bestaan overleginstanties met de vakbonden waaraan ik niet deelneem. Ik ben echter steeds bereid de vakbonden te horen wanneer ze dat wensen. Ik heb de voorzitter van de FOD om een stand van zaken gevraagd in verband met het sociaal overleg binnen de FOD.

Voor het dossier in verband met overvliegende vliegtuigen ging een globaal bedrag van 3 miljoen euro naar de FOD, waarvan 400.000 naar de juridische aspecten in verband met verscheidene dossiers. Het saldo kan worden gebruikt voor specifieke studies.

De evaluatie van de voorzitter van de FOD in juli was niet erg positief. Sindsdien werden er functioneringsgesprekken vastgesteld. Op 2 oktober heb ik vier afspraken voorgesteld om tot betere relaties te komen, maar de eerste twee datums schikten niet. Ik heb een nieuw gesprek vastgelegd voor vandaag en de uitnodiging werd op 16 oktober verzonden. De waarheid heeft haar rechten.

02.08 Karine Lalieux (PS): Wat zijn uw argumenten? De hoogdringendheid om in drie dagen een advocaat aan te stellen, de mededinging te organiseren en onderhandelingen te voeren! Wat het argument van de vertrouwelijkheid betreft, zijn alle advocaten en kabinetten eraan gebonden. De Inspectie van financiën heeft gezegd dat u de mededinging moest laten spelen!

U beschuldigt uw administratie. We hebben u alle uitgewisselde e-mails gevraagd. Door het dossier niet aan de Inspectie van financiën voor te leggen heeft u honderdduizenden euro's op onwettige wijze uitgegeven.

U en de heer Foret uiten ernstige beschuldigingen tegen uw administratie. Nu laat u een grote audit uitvoeren, maar u is politiek verantwoordelijk voor de administratie.

Ik vraag dat deze commissie deze zaak uitspit, dat het volledige e-mailverkeer wordt overgelegd en dat de voorzitter van de FOD Mobiliteit gehoord wordt. Wie heeft dat advocatenkantoor aanbevolen?

02.09 Georges Dallemagne (cdH): De minister wil ons overbluffen met haar cijfers, maar ze heeft niet op mijn vragen geantwoord. Ik vroeg of er een contract was met Clifford Chance. Zo ja, wie heeft het getekend? Voor welk bedrag?

Wat de inhoud van het contract betreft, had u het over 'juridisch advies'. Het gaat hier dus niet om

quotidienne de mon administration. Il existe des lieux et organes de concertation syndicale auxquels je ne participe pas. Je reste à l'écoute des organisations syndicales quand elles le souhaitent. J'ai demandé au président du SPF un état des lieux de cette concertation sociale.

Un budget global de 3 millions d'euros a été alloué au SPF, dont 400 000 euros dédiés aux aspects juridiques pour divers dossiers, le solde étant disponible pour des études spécifiques.

L'évaluation du président du SPF en juillet n'était pas des plus positives. Depuis, des entretiens de fonctionnement ont été fixés. Le 2 octobre, j'ai proposé quatre rendez-vous pour améliorer nos relations mais les deux premières dates ne convenaient pas. J'ai fixé un nouvel entretien aujourd'hui et l'invitation a été envoyée le 16 octobre. Il était important de rétablir la vérité.

02.08 Karine Lalieux (PS): Quels sont vos arguments? L'urgence pour désigner un avocat, une mise en concurrence et une négociation en trois jours! En ce qui concerne l'argument de confidentialité, tous les avocats et cabinets y sont tenus. L'Inspection des finances vous a dit que vous deviez les mettre en concurrence!

Vous accusez votre administration. Nous vous avons demandé l'ensemble des e-mails échangés. Ne pas soumettre le dossier à l'IF signifie que vous avez dépensé des centaines de milliers d'euros de manière illégale.

Vous et M. Foret portez des accusations graves contre votre administration. À présent, vous allez faire un grand audit, mais c'est vous qui êtes responsable politiquement de l'administration.

Je demande que cette commission fasse toute la lumière sur ce dossier, que l'ensemble des e-mails échangés soient transmis et que le président du SPF Mobilité soit entendu. Qui a proposé ce cabinet d'avocats?

02.09 Georges Dallemagne (cdH): La ministre veut nous impressionner avec ses chiffres mais n'a pas répondu aux questions. J'ai demandé s'il y avait un contrat avec Clifford Chance. Si oui, qui l'a signé? Pour quel montant?

Sur l'objet du contrat, vous avez parlé de "conseils juridiques". On n'est donc pas dans du contentieux.

geschillenbeslechting. Ook de toekomstige Europese richtlijn, die nog niet van toepassing is, slaat niet op juridisch advies.

Beschikt u over het akkoord van de Inspectie van financiën? Vroeg u de instemming van de ministerraad? En van de minister van Begroting?

U wentelt de verantwoordelijkheid voor de aanwijzing van een advocatenkantoor dat u zelf hebt gekozen, af op uw administratie, en beweert tegelijk dat u niets te maken had met de manier waarop dat kantoor gekozen werd. Nooit eerder hoorde ik zo een antwoord vanwege een minister!

02.10 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Er is een vertrouwensbreuk tussen uw kabinet en uw administratie, en dat terwijl het globale plan in verband met het overvliegen van Brussel in de eindfase zit. U zegt dat u voor Clifford Chance hebt gekozen op grond van criteria van vertrouwen en geheimhouding. Ik kan alleen maar vaststellen dat daarvan geen sprake is in uw relatie met de FOD Mobiliteit, te oordelen naar het aantal mails dat de jongste tijd openbaar werd gemaakt.

U zei dat Clifford Chance werd gekozen om juridische bijstand te verlenen in het dossier betreffende de staatssteun, maar u haalt er meteen ook het uitwerken van structurele oplossingen voor de exploitatie van Brussels Airport bij, terwijl het om twee verschillende dossiers gaat!

Hiervoor had men een apart overheidscontract moeten afsluiten! Vandaag heeft het DGLV de competentie in huis met betrekking tot de vluchten boven Brussel en het vinden van structurele oplossingen. Het is daar dat u die deskundigheid moet zoeken in plaats van Clifford Chance in te schakelen ter wille van de betrouwbaarheid en de vertrouwensrelatie. Herstel die band met uw administratie!

02.11 David Geerts (sp.a): De minister verwijst naar uitzonderingen op de publieke markt en naar uitzonderingsregels voor openbare aanbestedingen in de wetgeving. Die gelden echter niet gelden als een vrijgeleide om de tarieven te overschrijden. Ik herhaal mijn vraag om het contract te kunnen inkijken.

De minister zegt dat de administratie haar fiat had gegeven, maar volgens de pers heeft de administratie in een tweede e-mail laten weten dat het niet kon. Kan de commissie beide e-mails inkijken?

Même la future directive européenne, qui ne s'applique pas ici, ne concernera pas ce conseil juridique.

Avez-vous une autorisation de l'Inspection des finances? Avez-vous demandé l'autorisation du Conseil des ministres? Avez-vous demandé l'autorisation du ministre du Budget?

Vous vous défaussez sur votre administration pour un bureau de conseil que vous désignez vous-même, tout en affirmant n'avoir aucun lien avec cette désignation. Je n'ai jamais entendu un ministre répondre de la sorte!

02.10 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Il y a un problème de confiance entre votre administration et votre cabinet, lors de la finalisation du plan global du survol de Bruxelles. Vous avez dit avoir choisi Clifford Chance pour avoir une relation de confiance et pour la confidentialité. Avec le SPF Mobilité, vous n'avez donc ni relation de confiance ni confidentialité, si je vois le nombre de mails rendus publics.

Vous avez dit que Clifford Chance a été choisi comme soutien juridique dans le cadre du contentieux lié aux aides d'État, et que ce contentieux fait partie de la même enveloppe que l'élaboration des solutions structurelles pour l'exploitation de Brussels Airport. Ce n'est pas la même chose!

Cela aurait dû faire l'objet d'un marché séparé! Aujourd'hui, la compétence en matière de survol de Bruxelles et de solutions structurelles se trouve à la DGTA. C'est là que vous devez chercher ces compétences, au lieu de choisir Clifford-Chance pour la confidentialité et la relation de confiance. Retrouvez-les avec votre administration!

02.11 David Geerts (sp.a): La ministre invoque des exceptions sur le marché public et des règles d'exception pour les adjudications publiques dans la législation. Toutefois, ces exceptions ne sont pas des laissez-passer pour dépasser les tarifs. Je réitère ma demande de consultation du contrat.

La ministre dit que son administration lui avait donné le feu vert mais si l'on en croit la presse, l'administration a fait savoir dans un second courriel que ce n'était pas possible. La commission peut-elle prendre connaissance de ces deux courriels?

02.12 Gilles Foret (MR): U heeft aangegeven waarom u het advocatenkantoor heeft ingeschakeld. Het belangrijkste is echter uw verbintenis om de korpschef van de Inspectie van financiën te vragen de ontwikkelingen, de procedures en de toepassing ervan tegen het licht te houden. U heeft ook aangedrongen op de noodzaak om ze te verduidelijken teneinde de rechtszekerheid te vergroten.

02.13 Vanessa Matz (cdH): Deze schijnvertoning heeft lang genoeg geduurd! In uw antwoord legt u de verantwoordelijkheid bij de administratie, maar uit de mails blijkt dat uw kabinet het advocatenkantoor Clifford heeft aangesteld. En dat is allemaal gebeurd in een tijdspanne van achtenveertig uur! In die mails vindt men het bewijs dat het uw kabinet is dat met Clifford onderhandeld heeft over de erelonen.

Wat hier gezegd werd, klopt dus niet. In een al bekendgemaakte mail van uw administratie wordt er gepleit voor de verplichte inschakeling van de Inspectie van financiën, het voorleggen van een en ander aan de ministerraad, enz.

Uit die mails blijkt dat het antwoord niet met de waarheid strookt. Daarom was het belangrijk dat uw administratie aanwezig was.

Er werd zopas een artikel online gepubliceerd, waarin een aanzienlijk deel van die mails worden weergegeven.

02.14 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het feit dat een politieke partij in het bezit is van het e-mailverkeer tussen een kabinet en de administratie roept bij mij vragen op over de deontologie van de betrokken ambtenaar.

Toen de vorige regering het kabinet Stibbe opdrachten zonder raadpleging van de markt toekende, heeft daar geen haan naar gekraaid.

U kan over de mails beschikken.

Op 3 november 2014 stuurt mijn juridische dienst een ontwerpbestek aan de voorzitter van mijn administratie gestuurd en stelt voor drie advocatenkantoren te raadplegen. De opdracht van het geselecteerde advocatenkantoor bestond erin vóór 3 december op de vragen van de Commissie aan de Belgische Staat te antwoorden en die laatste te begeleiden bij een reflectie over de staatssteun.

De selectiecriteria waren de volgende: ervaring in de Europese wetgeving inzake staatssteun, met

02.12 Gilles Foret (MR): Vous avez indiqué les raisons de recourir au cabinet d'avocats. Le plus important, ce sont vos engagements de demander au chef de corps de l'Inspection des finances de faire toute la lumière sur les événements, les procédures et leur application. Vous avez aussi insisté sur la nécessité de les rendre plus claires afin de renforcer la sécurité juridique.

02.13 Vanessa Matz (cdH): Cette mascarade a assez duré! Vos réponses chargent l'administration, mais les mails montrent que c'est votre cabinet qui a désigné Clifford. Et cela s'est fait en quarante-huit heures! Dans ces mails, on trouve la preuve que c'est votre cabinet qui a négocié les honoraires de Clifford.

Ce qui a été dit n'est donc pas la vérité. En outre, un mail de votre administration déjà publié recommande la consultation obligatoire de l'Inspection des finances, le passage en Conseil des ministres, etc.

Ces mails démontrent que les réponses fournies ne reflètent pas la vérité. Voilà pourquoi il était important que votre administration soit présente.

Un article vient d'être publié en ligne avec une partie importante de ces mails.

02.14 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le fait qu'un parti politique possède les échanges entre un cabinet et l'administration m'interpelle quant à la déontologie d'un fonctionnaire.

Personne ne s'est inquiété de l'attribution sans marché par le précédent gouvernement au cabinet Stibbe.

Voici les mails à votre disposition.

Le 3 novembre 2014, mon service juridique envoie au président de mon administration un projet de cahier des charges suggérant de consulter trois cabinets d'avocats; la mission du cabinet sélectionné serait de répondre avant le 3 décembre aux questions de la Commission à l'État belge et d'assister celui-ci dans une réflexion sur les aides d'État.

Les critères de choix seraient l'expérience en droit européen des aides d'État, spécialement aux

name aan luchthavens; beschikken over een nuttig netwerk bij de diensten van de Commissie en de opsplitsing van de erelonen in een forfaitaire subofferte voor het opstellen van het antwoord aan de Commissie en een andere op basis van een uurtarief voor bijstand aan de Belgische Staat.

Dat is niet de opsplitsing waarover we het eerder gehad hebben.

In een mail preciseert de voorzitter van de administratie dat men het advocatenkantoor Stibbe de facto uitsluit als men het antwoord van de Commissie in de offerteaanvraag meeneemt. Stibbe werkt hier echter al aan, en zij stellen voor dat aspect uit de offerte te lichten. Mijn juridische dienst antwoordt daarop dat het de bedoeling is dat Stibbe de federale Staat blijft vertegenwoordigen voor de rechtbank van koophandel, en dat de kaarten opnieuw geschud moeten worden voor het antwoord aan de Commissie en de strategische reflectie.

Op 3 november schrijft de voorzitter dat de Inspectie van financiën haar zegel moet hechten aan de offerteaanvraag als het bedrag van de overheidsopdracht hoger ligt dan 31.000 euro en dat moet worden aangetoond dat de uitgave onvermijdelijk is, dat de minister van Begroting zijn fiat moet verlenen voor bedragen boven de 85.000 euro, dat er een redelijke termijn in acht moet worden genomen zodat de advocatenkantoren de tijd krijgen om te antwoorden, en dat men de goedkeuring moet krijgen van de Dienst voor Controle van de Vastleggingen.

Mijn dienst vraagt hem daarop welke werkwijze er moet worden gevolgd voor dergelijke overheidsopdrachten, wanneer het bedrag van de factuur niet bekend is. De voorzitter van de FOD antwoordt diezelfde dag nog dat het meenemen van het antwoord van de Commissie in de offerteaanvraag een probleem zou creëren op het stuk van gelijkheid, want Stibbe zou kunnen meedingen naar een overheidsopdracht die het kantoor al gedeeltelijk in handen heeft. Hij voegt er nog aan toe dat het wettelijk bepaalde budget overschreden werd door de uitgaven in het kader van het plan-Wathelet.

De volgende dag vraagt mijn juridische dienst opnieuw of de FOD een formele procedure moet ondernemen tegenover de advocatenkantoren. Er wordt besloten dat Stibbe de opvolging van de beroepsprocedures op zich zal blijven nemen en in samenspraak met het kabinet en de FOD het antwoord aan de Commissie zal opstellen.

aéroports, un réseau utile auprès des services de la Commission et les honoraires à répartir en une sous-offre forfaitaire couvrant la rédaction à la commission et une autre sur base d'un tarif horaire couvrant l'assistance de l'État belge.

Ce n'est pas la répartition dont on a parlé tout à l'heure.

Un mail du président de l'administration précise qu'inclure la réponse à la Commission dans l'appel d'offre revient à exclure d'office le bureau Stibbe s'ils ne sont pas retenus vu qu'ils travaillent déjà dessus et proposent qu'on retire cet aspect de l'offre. Mon service juridique répond que l'idée est que Stibbe reste en charge de la représentation de l'État fédéral au tribunal de commerce et que les cartes soient rebattues pour la réponse à la Commission et la réflexion stratégique.

Le 3 novembre, le président écrit que l'appel d'offre nécessite l'accord de l'Inspection des finances si la valeur du marché est supérieure à 31 000 euros et qu'il faut prouver le caractère inéluctable de la dépense, qu'au-delà de 85 000 euros, il faut l'accord du ministre du Budget, qu'il faut respecter un délai raisonnable permettant aux bureaux d'avocats de répondre, qu'il faudra obtenir l'accord du contrôleur des engagements.

Mon service lui demande comment il faut procéder pour ce genre de marché quand on ignore le montant de la facture. Le même jour, le président de l'administration répond qu'inclure dans l'appel d'offre la réponse à la Commission poserait un problème d'égalité car Stibbe pourrait postuler pour un marché dont il gère déjà une partie. Il dit encore que le budget légal est dépassé suite aux dépenses dues au plan Wathelet.

Le jour suivant, mon service juridique redemande si le SPF doit accomplir une démarche formelle vis-à-vis des avocats. Il est décidé que Stibbe continuera à assurer le suivi des recours en justice et rédigera avec le cabinet et le SPF la réponse à la Commission.

Voorzitter: mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Mme Sabien Lahaye-Battheu.

Clifford Chance zou zich bezighouden met de reflectie over de regeringsstrategie ten aanzien van de luchthavensector. Mijn juridische dienst vraagt welke formele stappen er moeten worden gedaan. Vervolgens behandelt de administratie het dossier. U kunt over al het e-mailverkeer beschikken, maar het is niet normaal dat dit naar de pers wordt gelekt. Alle ambtenaren, ook de voorzitter van de administratie, moeten deontologische regels naleven.

Clifford Chance assurerait la réflexion sur la stratégie du gouvernement envers le secteur aéroportuaire. Mon service juridique demande quelles démarches formelles il doit accomplir. Ensuite, l'administration instruit le dossier. Vous pouvez disposer de tous les mails échangés mais il n'est pas normal de les retrouver dans la presse. Tous les fonctionnaires, y compris le président de l'administration, doivent respecter un code de déontologie.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de e-mails worden gekopieerd en uitgedeeld.

La **présidente**: Je propose que des copies des e-mails soient distribuées.

02.15 Karine Lalieux (PS): Er wordt hier het bewijs geleverd van twee zaken: u heeft Clifford Chance gekozen door uw beslissing om de Inspectie van financiën niet in te schakelen en er werd op onwettige wijze een bedrag van 170.000 euro betaald, omdat dit het toegestane bedrag van 85.000 euro overschrijdt.

02.15 Karine Lalieux (PS): Nous avons la preuve de deux choses: vous avez choisi Clifford Chance en décidant de ne pas consulter l'IF et 170 000 euros ont été illégalement payés, car cela dépasse les 85 000 euros autorisés.

02.16 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het is de administratie die gekozen heeft.

02.16 Jacqueline Galant, ministre (en français): C'est l'administration qui a choisi.

02.17 Karine Lalieux (PS): De politieke verantwoordelijkheid berust bij de minister en bovendien had de administratie, en meer bepaald de Inspectie van financiën, om een procedure gevraagd.

02.17 Karine Lalieux (PS): La responsabilité politique incombe à la ministre et, de surcroît, l'administration, à savoir l'IF, avait demandé une procédure.

02.18 Minister Jacqueline Galant (Frans): Had u daar problemen mee in de vorige regering?

02.18 Jacqueline Galant, ministre (en français): Cela vous posait-il problème sous l'ancien gouvernement?

02.19 Karine Lalieux (PS): Ik wijs u erop dat er zoiets bestaat als een politieke verantwoordelijkheid, want het is al te gemakkelijk om de verantwoordelijkheid van u af te schuiven, zoals u doet.

02.19 Karine Lalieux (PS): Je voudrais vous rappeler l'existence de la responsabilité politique, car il est trop facile de se défaire comme vous le faites.

Ik vraag dat het Rekenhof een onderzoek zou verrichten over deze kwestie, dat wij de voorzitter van de FOD Mobiliteit zouden horen en dat de eerste minister zich zou uitspreken over de naleving van de procedures door mevrouw Galant.

Je demande que la Cour des comptes ouvre une enquête sur ces questions, que nous puissions entendre le président du SPF Mobilité et que le premier ministre se prononce sur le respect des procédures par Mme Galant.

02.20 Georges Dallemagne (cdH): U wilde dat de minister zou antwoorden, terwijl wij vragen om de administratie te horen. Bovendien wentelt u de verantwoordelijkheid volledig af op de administratie!

02.20 Georges Dallemagne (cdH): Vous avez souhaité que ce soit la ministre qui réponde, alors que nous demandions à entendre l'administration et vous avez entièrement attribué la responsabilité à l'administration!

Daarnaast hebt u op geen enkele van mijn vragen geantwoord.

En outre, vous n'avez répondu à aucune de mes questions.

Het Parlement moet die kwestie bijgevolg naar zich toetrekken, want het gaat hier over het beheer van de dossiers door uw kabinet.

Le Parlement doit donc se saisir de ce dossier, car il concerne la gestion des dossiers par votre cabinet.

02.21 Minister **Jacqueline Galant**: *(onverstaanbaar)*

02.21 **Jacqueline Galant**, ministre: *(inaudible)*

02.22 **Georges Dallemagne** (cdH): U wentelt eens te meer uw verantwoordelijkheid af! Hebt u al dan niet onwettelijke procedures bevestigd?

02.22 **Georges Dallemagne** (cdH): Vous vous défaussez encore! Estimez-vous, oui ou non, avoir entériné des procédures illégales?

02.23 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Het cdH spaart kosten nog moeite om het plan-Wathelet te doen vergeten!

02.23 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Notons l'énergie déployée par le cdH pour faire oublier le plan Wathelet!

Wat de grond van de zaak betreft, werd aan Clifford Chance een opdracht betreffende geschillenbeslechting toegewezen, maar dat betekent niet dat dat kantoor zich ook moet bezighouden met het globale plan betreffende de vluchten boven Brussel.

Sur le fond, Clifford Chance a remporté un marché portant sur le contentieux, mais ce cabinet ne doit pas pour autant s'occuper du plan global de survol de Bruxelles.

Wat de inhoud betreft, maakt het niet uit of uzelf of uw administratie in de fout bent gegaan, want hoe dan ook draagt u de politieke verantwoordelijkheid voor die beslissing.

Sur la forme, que la faute incombe à l'administration ou à vous-même ne change rien au fait que vous devez politiquement assumer cette décision.

02.24 **David Geerts** (sp.a): Wie verantwoordelijk is, moet verantwoording afleggen. Ik vraag niet dat de e-mails worden voorgelezen, ik vraag dat de teksten ter beschikking worden gesteld. De gevolgde procedure lijkt me nog steeds niet de juiste. Daarom vraag ik dat de commissie het Rekenhof verzoekt deze zaak verder helemaal uit te klaren.

02.24 **David Geerts** (sp.a): Les responsables doivent rendre des comptes. Je ne demande pas la lecture à voix haute des courriels, mais la mise à disposition de leur contenu. La procédure suivie ne me semble toujours pas être la bonne. C'est pourquoi je demande à la commission de charger la Cour des comptes de faire toute la lumière sur cette affaire.

02.25 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): U kunt alle mails inkijken. Het betreft e-mailverkeer tussen mijn kabinet en de voorzitter van de FOD, waarin er namen genoemd worden. Ik verzoek u om die namen, uit respect voor de betrokken ambtenaren, niet in de pers bekend te maken.

02.25 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Tous les mails sont à votre disposition. Il s'agit d'échanges entre mon cabinet et le président de l'administration dans lesquels des noms sont cités. Je demande donc, par respect pour les fonctionnaires concernés, que leur nom ne soit pas divulgué dans la presse.

02.26 **Gilles Foret** (MR): De minister heeft haar verantwoordelijkheid opgenomen. Ik ben blij met de verbintenissen die zij heeft aangegaan in het kader van deze procedures.

02.26 **Gilles Foret** (MR): La ministre a pris ses responsabilités. Je me réjouis de ses engagements dans le cadre de ces procédures!

In de pers lees ik evenwel de inhoud van een brief van een verantwoordelijke ambtenaar. Dit debat vereist nochtans een klimaat van vertrouwen en sereniteit.

Cela dit, je viens de lire dans la presse une lettre d'un responsable de l'administration. Ce débat nécessite pourtant un climat de confiance et de sérénité.

02.27 **Vanessa Matz** (cdH): Er zijn ernstige zaken gebeurd, daar kunnen we niet licht overheen lopen. U zegt ons dat de voorzitter van de FOD overmorgen gehoord zou worden, en u stelt voor

02.27 **Vanessa Matz** (cdH): Ce qui s'est passé est grave. Après avoir dit que le président du SPF serait entendu après-demain, vous nous invitez à passer à un autre point de l'ordre du jour.

om over te gaan tot een volgend punt op de agenda...

U had ons de documenten eerder ter beschikking kunnen stellen. U hebt echter gewacht tot ze bekendgemaakt werden!

Ik betreur de gevolgde procedure. Uw antwoorden zijn strijdig met wat er in de e-mails staat, en dat betreur ik ook.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt geschorst van 15.43 uur tot 16.07 uur.

03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis vervoer voor kinderen met een beperkte mobiliteit" (nr. 6382)

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Een kind onder de twaalf jaar met een beperkte mobiliteit dat erkend werd als autistisch, kan aanspraak maken op een kaart 'kosteloze begeleider' en mag in principe gratis reizen als hij/zij begeleid wordt door een persoon van twaalf jaar of ouder die over een geldig vervoersbewijs beschikt. Er staat nergens geschreven dat de kaart 'kosteloze begeleider' uitgesloten is van de lijst van geldige vervoersbewijzen, en toch mag het kind onder de twaalf jaar niet gratis reizen, omdat zijn begeleider niet hoefde te betalen voor zijn vervoersbewijs. Kinderen zonder en kinderen met een handicap worden dus niet gelijk behandeld.

De ombudsdienst heeft een en ander aangekaart bij de NMBS, maar die blijft doof voor de argumenten. Zou u die zaak kunnen onderzoeken en een oordeelkundige oplossing kunnen aandragen?

03.02 Minister **Jacqueline Galant** (Frans): De NMBS zal haar reglementering op 1 december wijzigen, zodat kinderen die houder zijn van een kaart "kosteloze begeleider" gratis in tweede klas kunnen reizen. Reizigers ouder dan 12 jaar die een kind begeleiden zullen gratis reizen.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Gratis voor allebei? Wat goed!

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met

Vous auriez pu mettre les documents à disposition plus tôt, mais vous avez attendu qu'ils soient rendus publics!

Je regrette la procédure suivie. Et aussi le fait que vos réponses soient en contradiction avec les mails échangés.

L'incident est clos.

La réunion publique est suspendue de 15 h 43 à 16 h 07.

03 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité du transport pour les enfants à mobilité réduite" (n° 6382)

Présidente: Mme Karine Lalieux.

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Un enfant à mobilité réduite de moins de 12 ans reconnu autiste bénéficie d'une carte "accompagnateur gratuit" et en principe, il a le droit de voyager gratuitement s'il est accompagné d'une personne de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable. Nulle part il n'est indiqué que la carte d'accompagnateur soit exclue de la liste des titres de transport valables et pourtant, dans ce cas, la gratuité octroyée à un enfant de moins de 12 ans est refusée. Il existe donc une inégalité de traitement entre enfants valides et non valides.

Le service de médiation a plaidé auprès de la SNCB mais celle-ci ne veut rien entendre. Pourriez-vous examiner cette question et proposer une solution de bon sens?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en français): La SNCB va adapter sa réglementation au 1^{er} décembre, afin d'octroyer la gratuité en seconde classe pour les enfants titulaires d'une carte accompagnateur gratuit. Le voyageur de plus de 12 ans qui l'accompagnera voyagera gratuitement.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Pour les deux? Très bien.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 6383)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Uit het rapport 2014 van de ombudsdienst voor treinreizigers blijkt dat 41,7 procent van de klachten betrekking hebben op vervoersbewijzen.

Het feit dat de betalingswijzen niet gestandaardiseerd zijn, dat niet alle producten via de automaten kunnen worden gekocht, dat de gekochte tickets soms niet worden uitgeprint of dat de treinbegeleider niet altijd op de hoogte is als de automaten defect zijn: dat alles zorgt voor spanningen en veel ontevredenheid.

Welke concrete oplossingen kunt u aanreiken?

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft ingediend.

04.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Aan de ticketautomaten kan men met een betaalkaart of met muntstukken betalen. Om veiligheidsredenen worden bankbiljetten niet aanvaard. De meeste producten kunnen aan de automaten gekocht worden. De voordeligste producten worden op het eerste scherm getoond.

De klant kan contact opnemen met de NMBS om een technisch probleem te melden, advies te vragen of bij het gebruik van de automaat geholpen te worden.

Het gebeurt maar uiterst zelden dat een automaat weigert een ticket af te leveren. De klant kan aan het loket een terugbetaling eisen of bij de klantendienst een klacht indienen. In 2015 werd er slechts voor 0,018 procent van het totaal aantal verkochte tickets een klacht ingediend met een verzoek tot terugbetaling.

De treinbegeleiders worden op de hoogte gebracht van de operationele status van de ticketautomaten op grond van een monitoring die daags tevoren gebeurt. De NMBS werkt aan invoering van een systeem waarmee de begeleiders bijna realtime over de toestand geïnformeerd worden.

04.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik begrijp niet waarom men zagezegd om veiligheidsredenen niet met bankbiljetten aan die automaten kan betalen. U heeft niet geantwoord op mijn vraag over de

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de vente de titres de transport" (n° 6383)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Le rapport 2014 du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires révèle que 41,7 % des plaintes concernent les titres de transport.

La non-uniformisation des modes de paiement, le fait que tous les produits ne soient pas proposés à la vente par automate, les paiements qui ne débouchent sur l'impression d'aucun titre de transport ou le fait que l'accompagnateur de train ne soit pas toujours informé lorsque les automates sont défectueux, tout cela crée des tensions et suscite un grand nombre d'insatisfactions.

Quelles solutions concrètes envisager?

En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse de la ministre, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'auteur.

04.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Les automates permettent le paiement par carte bancaire et par monnaie. Pour des raisons de sécurité, les billets ne sont pas acceptés. La majorité des produits sont disponibles aux automates. Les produits les plus avantageux sont présentés sur le premier écran.

Le client a la possibilité de contacter la SNCB afin de signaler un problème technique, de demander des conseils ou d'être aidé dans l'utilisation de l'automate.

La non-délivrance d'un billet par un automate est exceptionnelle. Le client peut être remboursé au guichet ou introduire une réclamation auprès du service clientèle. En 2015, le nombre total de réclamations reçues avec demande de remboursement ne concerne que 0,018 % du nombre de ventes.

Les accompagnateurs sont informés du statut de fonctionnement des automates sur base d'une image prise la veille. La SNCB travaille à la mise en place d'un système s'approchant du "temps réel".

04.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je ne comprends pas pourquoi, pour des raisons de sécurité, on ne peut pas utiliser les billets dans ces machines. Je n'entends pas de réponse concernant

problemen in verband met de vervoerbewijzen.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Massin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Lobbes" (nr. 6385)
- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigers die noodgedwongen de sporen moeten oversteken aan het station Lobbes" (nr. 6845)

05.01 **Éric Massin** (PS): Het station Lobbes ligt op spoorlijn 130A Charleroi-Erquelines. De ondergrondse doorgang is dicht, bij gebrek aan middelen. Alle treinen moeten dus op hetzelfde spoor, spoor 3, halteren. Daarnaast zijn er problemen met de wissels en de seingeving, waardoor de treinen maar met maximaal 20 km/h in het station kunnen binnenrijden.

Bent u op de hoogte van die problemen? Zou u iets kunnen doen om de situatie te verbeteren? Er werden op dat baanvak geleidelijk meer wissels weggenomen; dat is een teken dat men wil besparen. Zal die lijn op termijn opgedoekt worden?

05.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het station Lobbes is een onbewaakte stopplaats. Er is geen onderdoorgang maar een gelijkvloerse spoorovergang.

Op wekdagen houden Infrabelmedewerkers tijdens de diensturen – van 5 tot 21 uur – toezicht bij de spoorovergang. Om hun het werk lichter te maken rijden alle treinen tijdens het weekend op spoor 3; spoor 1 en spoor 2 worden dan niet gebruikt en de reizigers kunnen ze dus veilig oversteken, zowel in Lobbes als in de volgende stations. Dat heeft geen gevolgen voor de stiptheid van de treinen. Op langere termijn zou er een onderdoorgang worden gebouwd, zodat de gelijkvloerse spoorovergang volledig kan verdwijnen.

De snelheid in de richting Erquelines-Lobbes bedraagt al lang 20 km/het ten gevolge van de specifieke plaatsingswijze van de wissel bij het aanrijden naar Lobbes. Er werden de afgelopen jaren geen wissels opgebroken op de hoofdsporen van dit baanvak. Momenteel zijn er geen plannen om de lijn op te heffen.

les difficultés liées aux titres de transport.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- M. **Éric Massin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Lobbes" (n° 6385)
- Mme **Catherine Fonck** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *trespassing* forcé à la gare de Lobbes" (n° 6845)

05.01 **Éric Massin** (PS): La gare de Lobbes est située sur la ligne de chemin de fer 130A reliant Charleroi à Erquelines. Auparavant, elle était dotée d'un passage souterrain aujourd'hui fermé, faute de moyens. Tous les trains sont donc forcés de s'arrêter sur la même voie, la voie 3. À cela s'ajoutent un mauvais aiguillage et une mauvaise signalisation, qui limitent la vitesse des trains à 20 km/h à l'entrée en gare.

Êtes-vous au courant de ces désagréments? Pourriez-vous améliorer la situation? Le retrait progressif des aiguillages sur ce tronçon montre une volonté de faire des économies. Est-ce une condamnation à terme de cette ligne?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): En gare de Lobbes, qui est un point d'arrêt non gardé, il n'y a pas de couloir sous voie mais bien une traversée de voie à niveau.

En semaine, pendant toute la durée de la desserte – de 5 h à 21 h –, la traversée est surveillée par des agents Infrabel. Afin d'alléger leur tâche, tous les trains passent voie 3 le week-end: les voies 1 et 2 sont hors service et les voyageurs peuvent les traverser en toute sécurité, tant à Lobbes que dans les gares suivantes. Cela n'a pas d'incidence sur la ponctualité des trains. À plus long terme, la construction d'un couloir sous voie devrait permettre de supprimer totalement cette traversée à niveau.

Depuis longtemps, la vitesse dans le sens d'Erquelines vers Lobbes est de 20 km/h, en raison de la géométrie de pose de l'aiguillage d'accès. Aucun aiguillage n'a été déposé ces dernières années en voies principales dans ce tronçon. Il n'y a, à ce stade, aucun plan de fermeture de cette ligne.

05.03 **Éric Massin** (PS): Op langere termijn, betekent dat over 15 jaar, over 20 jaar of met sint-juttemis? Ik zal een schriftelijke vraag indienen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoeding van de CEO's en de leden van het directiecomité van Belgocontrol, Infrabel en de NMBS" (nr. 6422)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): Tijdens de vorige regeerperiode werden grote inspanningen gedaan om de lonen van de bedrijfsleiders van de overheidsbedrijven, waarvan u vandaag de toezichhoudende minister bent, te matigen. Er werd een aantal krijtlijnen getrokken, onder meer door zowel het vaste als het variabele deel van het loon te begrenzen, maxima op te leggen voor de vertrekvergoedingen en door een aantal *key performance indicators* (KPI's) op te nemen in de evaluatie van de betrokken bedrijfsleiders.

Geldt die krijtlijnen nog steeds in de verschillende autonome overheidsbedrijven die onder uw toezicht staan? Wat zijn uw plannen voor de toekomst?

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft ingediend.

06.02 **Minister Jacqueline Galant** (Frans): De principes van goed bestuur maken deel uit van het regeerakkoord en de begrenzing van de lonen van de topmanagers van de overheidsbedrijven en de inachtneming van het gentlemen's agreement blijven ook vandaag de rechtsnoeren.

De regering vraagt de topmanagers van de verschillende overheidsbedrijven zich zo matig mogelijk op te stellen wat hun lonen betreft.

De grote meerderheid van de topmanagers werd al aangewezen, en de vraag rijst momenteel dus niet.

06.03 **Laurent Devin** (PS): De minister zegt dat de bestaande situatie niet zal veranderen, ook al omdat er geen enkele vervanging zit aan te komen.

05.03 **Éric Massin** (PS): À plus long terme, est-ce dans 15 ans, 20 ans ou jamais? Je déposerai une question écrite.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rémunération des CEO et des membres du comité de direction de Belgocontrol, d'Infrabel et de la SNCB" (n° 6422)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): Des efforts importants ont été réalisés sous la précédente législature afin de modérer les salaires des dirigeants des entreprises publiques dont vous êtes aujourd'hui la ministre de tutelle. Une série de balises avaient été mises en place, notamment en limitant tant la part fixe que variable de la rémunération, en limitant les indemnités de départ ou encore en intégrant certains KPI dans l'évaluation des dirigeants concernés.

Pouvez-vous me confirmer que ces balises sont toujours d'actualité dans les différentes entreprises publiques autonomes dont vous avez la tutelle? Et quelles sont vos intentions pour l'avenir à cet égard?

En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse de la ministre, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'auteur.

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en français): Dans le contexte des principes de bonne gouvernance inscrits dans l'accord de gouvernement, le plafonnement des salaires des top managers des entreprises publiques et le respect du *gentleman agreement*, restent la ligne de conduite à respecter aujourd'hui.

Le gouvernement demande également à ce que les top managers des différentes entreprises publiques fassent preuve de la plus grande sobriété concernant leurs salaires.

Par ailleurs, la grande majorité des top managers sont déjà désignés. La question ne se pose donc pas.

06.03 **Laurent Devin** (PS): J'entends de la part de la ministre qu'aucune modification ne sera apportée à l'avenir d'autant plus qu'aucun remplacement n'est à prévoir.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de doeltreffendheid van de zone 30 in de buurt van scholen" (nr. 6460)

07.01 Laurent Devin (PS): Volgens een studie van het BIVV waren tussen 2010 en 2012 7.000 kinderen tussen 3 en 11 jaar betrokken in een verkeersongeluk met lichamelijke schade; 40 procent van deze ongevallen vond plaats op weg naar school.

Slechts 5 procent van deze ongevallen vond plaats in een zone 30, maar in 75 procent van de gevallen bevonden de betrokken kinderen zich in een straal van 300 meter rond de school. Voorts blijkt 91 procent van de bestuurders een in de buurt van scholen geldende snelheidsbeperking van 30 km/u niet te respecteren.

Zult u nieuwe maatregelen nemen teneinde de veiligheid van onze kinderen in de buurt van de school te verhogen? Zult u de zones 30 uitbreiden?

07.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De omgeving van scholen moeten plekken zijn waar ieders veiligheid is verzekerd. De afbakening van zones 30 en het controleren van de snelheidsbeperkingen vallen onder de bevoegdheid van de Gewesten. Ik verbind mij er evenwel toe laatstgenoemde voor de conclusies van de studie te sensibiliseren.

Intensieve controles van het gebruik van de veiligheidsgordel en van de veiligheidsvoorzieningen voor kinderen blijven de eerste prioriteit. Mijn administratie buigt zich ook over nieuwe technologieën zoals de automatische snelheidsaanpassing (ISA) en rijhulpsystemen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergadering van een aantal ministers in Parijs na de aanslag in de Thalys" (nr. 6471)

08.01 Laurent Devin (PS): U was aanwezig op een vergadering van ministers van een aantal

L'incident est clos.

07 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de l'efficacité des zones 30 près des écoles" (n° 6460)

07.01 Laurent Devin (PS): Selon l'évaluation de l'IBSR, entre 2010 et 2012, 7 000 enfants âgés de 3 à 11 ans ont été impliqués dans un accident de la route avec des dommages corporels, 40 % de ces accidents ayant lieu sur le trajet de l'école.

Seuls 5 % de ces accidents ont été recensés dans zones 30, mais 75 % des enfants accidentés l'ont été dans une zone de 300 mètres autour de l'école. Et 91 % des conducteurs ne respectent pas les zones 30 autour des écoles.

Comptez-vous prendre de nouvelles mesures pour assurer la sécurité des enfants aux abords des écoles? Les zones 30 élargies font-elle partie de vos projets?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les abords d'écoles doivent être des endroits où la sécurité de tous est garantie. La délimitation de ces zones 30 et le contrôle des limitations de vitesse relèvent des Régions, mais je m'engage à les sensibiliser aux conclusions de cette étude.

Des contrôles poussés sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de sécurité pour enfants restent une priorité. De nouvelles technologies comme l'adaptation automatique de la vitesse (ISA) et les systèmes d'aide à la conduite sont aussi des thématiques sur lesquelles travaille mon administration.

L'incident est clos.

08 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réunion de ministres à Paris à la suite de l'attaque du Thalys" (n° 6471)

08.01 Laurent Devin (PS): Vous avez participé à une réunion des ministres de plusieurs pays avec

landen die treinverbindingen hebben met Frankrijk. De bedoeling was beter te gaan samenwerken om terroristische daden in de stations te bestrijden.

Welke thema's kwamen op die vergadering aan bod? Welke beslissingen werden er genomen? Welke federale diensten in ons land zijn daarbij betrokken?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Op die vergadering waren de ministers van Binnenlandse Zaken en de ministers van Vervoer van negen Europese landen aanwezig, naast de twee Europese commissarissen die ter zake bevoegd zijn en de EU-coördinator voor terrorismebestrijding. Er werd een stand van zaken gemaakt van de acties die in de Belgische, Franse en Nederlandse stations werden ondernomen na de vrijdelde aanslag op de Thalys en er werden best practices en ervaringen uitgewisseld.

Het is mijn bedoeling in de stations controles op bagage en personen in te voeren, in eerste instantie voor de Thalys. Ik bracht een werkbezoek aan Madrid om na te gaan hoe de controle voor de hsl's er verloopt. Er zijn hoogstens tien minuten nodig tussen de aankomst bij de controle en het instappen. Dankzij toegangspoortjes kan er ook controle worden uitgeoefend op de reizigers die van voorstadsvervoer gebruikmaken.

Er bestaan toegangspoortjes die metaal detecteren, bijvoorbeeld van wapens. Ik heb gevraagd na te gaan of zo een systeem ook in onze stations kan worden geïnstalleerd. Sinds september heeft de spoorwegpolitie toegang tot de camerabeelden van de NMBS. De gemengde patrouilles van de Franse en Belgische spoorwegpolitie werden versterkt.

De Europese Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie heeft zich op zijn jongste vergadering over het Thalysincident gebogen. De eurocommissaris heeft een studie in de steigers gezet over de nieuwe technologieën op het stuk van veiligheidssystemen in het openbaar vervoer (metaal- en explosievendetectoren).

08.03 **Laurent Devin** (PS): Ik zal ook het advies van minister Jambon vragen.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-vervanging van personeel bij de NMBS" (nr. 6472)**

lesquels la France partage des liaisons ferroviaires dont le but était de renforcer la collaboration dans la lutte antiterroriste dans les gares.

De quoi avez-vous discuté? Qu'avez-vous décidé? Quels seront les services fédéraux concernés en Belgique?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Cette réunion a rassemblé les ministres de l'Intérieur et les ministres des Transports de neuf pays européens, les deux commissaires européens en charge de ces matières et le coordinateur européen pour la lutte contre le terrorisme. Elle a permis de faire le point sur les actions dans les gares belges, françaises et néerlandaises après l'attentat avorté dans le Thalys, de partager les bonnes pratiques et les expériences de chacun.

Je souhaite mettre en place des contrôles de bagages et de personnes dans les gares, tout d'abord pour le Thalys. Je me suis rendue à Madrid pour examiner de quelle manière se déroulait le contrôle pour les lignes à grande vitesse. Il faut dix minutes au plus entre l'arrivée au contrôle et la montée dans le train. Des portiques permettent de contrôler l'accès aux trains de banlieue.

Certains portiques détectent le métal, notamment celui des armes. J'ai demandé d'évaluer les possibilités d'adopter ce système dans nos gares. Depuis septembre, la police a accès aux images des caméras de la SNCB. Des patrouilles franco-belges ont été renforcées.

Le dernier conseil européen Transports a traité de l'incident du Thalys. La commissaire européenne a lancé une étude préalable à l'installation dans les transports publics de systèmes de sécurité pouvant détecter des métaux ou des explosifs.

08.03 **Laurent Devin** (PS): Je demanderai également l'avis du ministre Jambon sur le sujet.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le non-remplacement du personnel à la SNCB" (n° 6472)**

09.01 **Laurent Devin** (PS): Op 1 juli 2015 daalde het aantal fulltime-equivalenten bij de NMBS tot onder de 33.000. Het protocol van sociaal akkoord 2008-2010 voorzag in een minimumpersoneelsbestand van 37.500 fte's, maar de minimumpersoneelsbezetting is in geen enkele tekst meer vastgelegd en de NMBS zal het personeel dat natuurlijk afvloeit niet vervangen.

Een en ander zorgt voor een schrijnend personeelstekort, dat het beheer de komende jaren zal bemoeilijken.

Hoe kan men die terugloop in het personeelsbestand tegengaan? Hoe zult u de werking van de NMBS verzekeren met zo weinig personeel? Zult u de aanzet geven tot een nieuw protocolakkoord waarin de minimumpersoneelsbezetting wordt vastgelegd?

09.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Er is een nieuw protocolakkoord in de maak en het staat aan HR Rail om de sociale dialoog te voeren.

De natuurlijke afvloeiingen moeten aangegrepen worden om een reorganisatie bij de spoorwegen door te voeren. In 2016 zullen er bij de spoorwegen vier generaties vertegenwoordigd zijn en dat is een uitdaging, maar ook een gelegenheid om knowhow en ervaring uit te wisselen.

Heel wat natuurlijk afgevoeid personeel zal niettemin vervangen worden, maar er zal rekening gehouden worden met de evolutie op het stuk van automatisering en administratieve vereenvoudiging. Wat de operationele functies betreft, zullen we voorts toezien op het behoud van een adequaat dienstenaanbod.

09.03 **Laurent Devin** (PS): Wij zullen later op deze kwestie terugkomen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (nr. 6488)**

10.01 **Laurent Devin** (PS): Op de vooravond van de onderhandelingen over het beheerscontract zijn Infrabel noch de NMBS op de hoogte van de spelregels. U is doelbewust over essentiële punten in het vage gebleven.

09.01 **Laurent Devin** (PS): Le personnel de la SNCB est passé sous la barre des 33 000 équivalents temps plein au premier juillet 2015. Le protocole d'accord 2008-2010 prévoyait un effectif minimal de 37 500, mais aucun texte ne définit plus l'effectif minimal et la SNCB ne remplacera pas les départs naturels.

Cela provoque un manque de personnel flagrant, qui rendra difficile la gestion dans les prochaines années.

Comment arrêter cette érosion du personnel? Comment allez-vous assurer le fonctionnement de la SNCB avec un tel effectif? Initiez-vous un nouveau protocole d'accord indiquant un effectif minimal?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Un nouveau protocole d'accord est en préparation et il appartient à HR Rail de mener le dialogue social.

Les départs naturels doivent être une opportunité de mettre en place une nouvelle organisation au sein des chemins de fer. En 2016, quatre générations seront présentes au sein des entreprises du rail et, si c'est un défi, c'est aussi une opportunité pour le partage des savoirs.

Cela dit, beaucoup de départs naturels seront remplacés, mais il sera tenu compte de l'évolution en matière d'automatisation et de simplification administrative. En outre, pour les fonctions opérationnelles, nous veillerons à maintenir une offre de services efficace.

09.03 **Laurent Devin** (PS): Nous reviendrons sur ce sujet ultérieurement.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6488)**

10.01 **Laurent Devin** (PS): À l'approche des négociations entourant le contrat de gestion, ni la SNCB ni Infrabel ne connaissent les règles du jeu. Vous avez volontairement entretenu le flou sur des points essentiels.

De NMBS zal 53 procent van de inspanning voor haar rekening moeten nemen en Infrabel 47 procent. Maar hoe staat het met de infrastructuurvergoeding?

L'effort sera de 53 % pour la SNCB et de 47 % pour Infrabel. Mais qu'en est-il de la redevance d'infrastructure?

Is het werkelijk een goede zaak dat men de ondernemingen vraagt hun ondernemingsplan vóór de onderhandelingen over het beheerscontract op te stellen? Welke methode volgt u in het kader van de onderhandelingen? Volgens welk tijdpad zullen die onderhandelingen verlopen?

Demander aux entreprises qu'elles réalisent leur plan d'entreprise préalablement à la négociation des contrats de gestion est-il vraiment opportun? Quelle méthodologie utilisez-vous dans le cadre de la négociation? Quel est le timing de ces négociations?

Wat de financiële inspanningen betreft, zou ik graag vernemen hoe een en ander verdeeld is tussen de twee ondernemingen en tussen investeringen en exploitatie.

Concernant les efforts financiers, on aimerait connaître la répartition entre les deux sociétés ainsi qu'entre investissements et exploitation.

10.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De hoeksteen van mijn beleid ter sanering van de financiën van beide ondernemingen bestaat in de vastlegging van een stringent, transparant en gewaarborgd budgettair kader 2016-2019. Dat kader zal worden vastgelegd op grond van de krijtlijnen die zullen worden uitgezet op het vlak van de kwaliteit van het aanbod en de productiviteitswinst teneinde Infrabel en de NMBS in de top 5 van spoorwegondernemingen te loodsen.

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La clé de voûte de ma politique visant à assainir les finances des deux entreprises consiste en l'établissement d'un cadre budgétaire 2016-2019 rigoureux, transparent et garanti. L'établissement de ce cadre sera le résultat des orientations fixées en termes de qualité de l'offre et de gain de productivité afin de placer Infrabel et la SNCB dans le top 5 des entreprises ferroviaires.

Ik hoop dat de middelen eindelijk hoofdzakelijk zullen ingezet worden om aan de behoeften van de klanten tegemoet te komen. Het is normaal dat er tegelijkertijd onderhandeld wordt over de beheerscontracten, de meerjareninvesteringsplannen en de ondernemingsplannen. De beheerscontracten en de ondernemingsplannen staan niet los van elkaar. In tegenstelling tot hetgeen u insinueert heb ik niet gevraagd dat de ondernemingsplannen volledig afgerond worden vooraleer de besprekingen over de beheerscontracten beginnen, ook al is dat de gebruikelijke procedure.

Je souhaite que les moyens soient enfin concentrés principalement sur les besoins du client. Il est normal que des discussions s'organisent, en parallèle, sur les contrats de gestion, les plans pluriannuels d'investissement et les plans d'entreprises. Les contrats de gestion et les plans d'entreprises sont interdépendants. Contrairement à ce que vous insinuez, je n'ai pas demandé que ce dernier soit intégralement réalisé avant le début des discussions sur les contrats de gestion, même si c'est ce que prévoit la procédure usuelle.

Dat ambitieuze werk moet begin 2016 klaar zijn.

Cet ambitieux travail doit aboutir début 2016.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van het ECTS-systeem in de locomotieven" (nr. 6513)**

11 **Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'équipement des locomotives du système ECTS" (n° 6513)**

11.01 **Katrin Jadin** (MR): Het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden bepaalt dat de locomotieven uitgerust moeten zijn met het ETCS-veiligheidssysteem. Die regeling zou per 1 januari

11.01 **Katrin Jadin** (MR): L'arrêté royal du 1^{er} juillet 2014 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons oblige les locomotives à s'équiper du système de sécurité ETCS. Ce système aurait dû entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Or, l'entrée en

2016 in werking treden. De inwerkingtreding zou echter zijn uitgesteld, omdat de leveranciers de locomotieven naar verluidt niet binnen het vastgestelde tijdsbestek kunnen uitrusten.

Bevestigt u dat bericht? Is er een nieuwe datum vastgesteld voor de inwerkingtreding van het koninklijk besluit?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Verschillende spoorondernemingen hebben me gemeld dat ze problemen ondervinden om hun locomotieven tijdig uitgerust te krijgen met het ETCS-systeem. Mijn diensten hebben de leveranciers op hun verplichtingen gewezen. Mijn administratie onderzoekt de kwestie samen met Infrabel; ik zal binnenkort een beslissing nemen.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Egbert Lachaert** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van de Gentse haven met het openbaar vervoer" (nr. 6571)
- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204 Gent-Zelzate" (nr. 6617)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 6642)
- de heer **Peter Dedecker** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van het personenverkeer per trein in de Gentse zeehaven" (nr. 6828)

12.01 **Egbert Lachaert** (Open Vld): De Gentse haven is een van de belangrijke economische in Oost-Vlaanderen, maar blijft nog altijd verstoken van goed openbaar vervoer. Spoorlijn 204 vertrekt uit Gent en rijdt via Zelzate naar het noorden. Die lijn wordt gebruikt voor goederenvervoer, maar kan mits investeringen ook voor personenvervoer geschikt gemaakt worden. Het Vlaams Gewest heeft die investeringen als prioritair omschreven.

Kan dit project in het nieuwe investeringsplan opgenomen worden?

12.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Een openstelling van

vigueur aurait été reportée car les fournisseurs ne pourraient pas équiper les locomotives dans les temps impartis.

Confirmez-vous cela? Une nouvelle date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal est-elle prévue?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Différentes entreprises ferroviaires m'ont informée des problèmes pour équiper les locomotives du système ETCS dans les délais. Mes services ont rappelé aux fournisseurs leurs responsabilités. Mon administration et Infrabel examinent la question et je prendrai une décision prochainement.

L'incident est clos.

12 **Questions jointes de**

- M. **Egbert Lachaert** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité du port de Gand en transports en commun" (n° 6571)
- M. **Veli Yüksel** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204 Gand-Zelzate" (n° 6617)
- Mme **Karin Temmerman** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 6642)
- M. **Peter Dedecker** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du transport ferroviaire de passagers dans la zone du port maritime de Gand" (n° 6828)

12.01 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Le port de Gand est l'un des moteurs économiques de la province de Flandre-Orientale. Pourtant, il demeure dépourvu de bons transports publics. La ligne de chemins de fer 204, qui part de Gand, va vers le nord en passant par Zelzate. Cette ligne est utilisée pour le transport de marchandises mais moyennant quelques investissements, elle pourrait servir également au transport de voyageurs. La Région flamande a jugé ces investissements prioritaires.

Ce projet peut-il être inclus dans le nouveau plan d'investissement?

12.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Si l'on ouvrait la ligne

lijn 204 voor passagierstreinen zou de ontsluiting van het Gentse havengebied aanzienlijk verbeteren.

De 70.000 werknemers van de havenbedrijven zijn momenteel bijna volledig op de wagen aangewezen. De Vlaamse overheid heeft de uitbouw van spoorlijn 204 als prioriteit in haar spoorstrategie opgenomen. Een studie van de NMBS uit 2012 heeft trouwens aangetoond dat een passagierstrein op die lijn rendabel kan zijn.

Welke plannen heeft de NMBS met betrekking tot de uitbouw van spoorlijn 204 voor reizigers? Werd dit opgenomen in het investeringsplan 2013-2017? Hoe is de mening van de minister over dit project?

12.03 Peter Dedecker (N-VA): Uiteraard is het belangrijk dat de Gentse haven ontsloten wordt met het openbaar vervoer. De kanaaldorpen profiteren daarvan mee en ook voor Nederland kan dit een goede zaak zijn.

Hoever staat het vandaag met die spoorlijn 204? Welke obstakels zijn er om passagierstreinen op die lijn te laten rijden? Is er bijvoorbeeld nog altijd sprake van een lightrail? Kan de implementatie van het veiligheidssysteem ETCS, dat gepland was tegen 2022, alsnog worden vervroegd? Hoever staat het met het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten?

12.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Volgens de NMBS is de ombouw van de goederenspoorlijn 204 tot een reizigersspoorlijn niet rendabel en zou dit leiden tot hoge investeringskosten.

De werknemers zijn momenteel gemiddeld een half uur onderweg, maar ze wonen wel heel verspreid. De trein kan ze weinig soelaas bieden en het is dus beter om voor busvervoer te kiezen.

De exploitatiekosten van een trein werden in een in 2009 uitgevoerde studie geraamd op 16 miljoen euro. Het project zal hoe dan ook ter evaluatie worden voorgelegd aan de investeringscel.

12.05 Egbert Lachaert (Open Vld): Ik zal een schriftelijke vraag stellen om de cijfers te bekomen inzake de rendabiliteit van die lijn.

12.06 Veli Yüksel (CD&V): Ook ik ben benieuwd

204 aux trains de voyageurs, cela améliorerait beaucoup le désenclavement de la zone portuaire gantoise.

Pour l'immense majorité des 70 000 travailleurs des entreprises portuaires gantoises, la voiture constitue pratiquement le seul moyen de locomotion pour le moment. Le gouvernement flamand a classé le développement de la ligne de chemin de fer 204 comme priorité dans le cadre de sa stratégie en matière ferroviaire. Une étude réalisée par la SNCB en 2012 a d'ailleurs démontré qu'un train de voyageurs sur cette ligne pourrait être rentable.

Quels sont les projets de la SNCB à propos du développement de la ligne 204 pour le transport de voyageurs? Ce projet a-t-il été intégré dans le plan d'investissement 2013-2017? Quel est l'avis de la ministre à ce propos?

12.03 Peter Dedecker (N-VA): Il est évidemment important de désenclaver le port de Gand en améliorant les transports publics. Ce désenclavement profitera aussi aux villages situés le long du canal et peut également constituer un élément positif pour les Pays-Bas.

Où en est actuellement cette ligne ferroviaire 204? Quels obstacles empêchent le trains de voyageurs de l'emprunter? Est-il, par exemple, toujours question d'un lightrail? La mise en place du système de sécurité ETCS, initialement prévue pour 2022, peut-elle encore être avancée? Quel est l'état d'avancement de la concertation entre les autorités fédérales et les Régions?

12.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Selon la SNCB, la transformation de la ligne de transport de marchandises 204 en une ligne de transport de voyageurs n'est pas rentable et engendrerait d'importants coûts d'investissement.

Actuellement, les travailleurs ont en moyenne une demi-heure de déplacement par jour, mais ils résident dans des endroits très dispersés. Le train ne constituerait pas une solution optimale pour eux et il est donc préférable qu'ils se déplacent en bus.

Une étude menée en 2009 a estimé à 16 millions d'euros les frais d'exploitation d'un train. Le projet sera en tout état de cause soumis à la cellule d'investissement pour évaluation.

12.05 Egbert Lachaert (Open Vld): Je poserai une question écrite pour obtenir les chiffres relatifs à la rentabilité de cette ligne.

12.06 Veli Yüksel (CD&V): Je suis moi aussi

naar de cijfers van 2012. Dat de exploitatiekosten te hoog zouden zijn is geen goed signaal voor het gebruik van het openbaar vervoer. Ik dring aan op een ernstige studie.

12.07 Peter Dedecker (N-VA): Vreemd dat de vorige rendabiliteitsstudie wel positieve cijfers bevatte, maar de meer recente niet. Misschien vormen de exploitatiekosten een probleem, maar de impact op onze economie en op de werkgelegenheid van het aanbieden van een dergelijke lijn is wel zeer groot. Momenteel zijn er zelfs bedrijven die hun werknemers met de bus ophalen, helemaal tot in Geraardsbergen.

Openbaar vervoer moet niet dienen om mensen op de gekste plaatsen te krijgen, openbaar vervoer moet prioritair dienen om mensen naar school en naar het werk te brengen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe gordelcampagne" (nr. 6605)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): De minister wil een nieuwe sensibiliseringscampagne rond het dragen van de gordel lanceren. Dat behelst sinds de zesde Staatshervorming echter een bevoegdheid van de regio's.

Hoe vallen deze plannen daarmee te rijmen? Is er over dit initiatief contact geweest met de Gewesten?

13.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het gaat niet over een campagne, maar over de voorstelling van de resultaten van een onderzoek van het BIVV dat gefinancierd werd door een private partner. Daaruit blijkt dat er jaarlijks tientallen levens gered kunnen worden mochten mensen meer hun gordel dragen. Dankzij dergelijke onderzoeken kunnen de beleidsmensen binnen het eigen bevoegdheidsdomein maatregelen treffen. Ik ben trouwens nog steeds bevoegd voor de veiligheid op onze wegen.

Het incident is gesloten.

curieux de découvrir les chiffres de 2012. Le fait que les frais d'exploitation seraient exagérés n'augure rien de bon pour l'usage des transports publics. Je demande instamment qu'une étude sérieuse soit menée.

12.07 Peter Dedecker (N-VA): Il est étrange que les chiffres rapportés dans l'étude de rentabilité précédente soient positifs, alors que ceux de l'étude menée plus récemment ne le sont pas. Les frais d'exploitation posent peut-être problème, mais les effets de la création d'une telle ligne seraient considérables pour notre économie comme pour l'emploi. En effet, certaines entreprises vont actuellement jusqu'à organiser un ramassage de leurs employés en bus, et ce, jusqu'à Grammont.

Les transports publics ne doivent pas servir à amener les gens aux endroits les plus fous. Sa fonction prioritaire doit être de permettre aux voyageurs de se rendre à l'école et sur leur lieu de travail.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité" (n° 6605)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): La ministre veut lancer une nouvelle campagne sur le port de la ceinture de sécurité. Depuis la sixième réforme institutionnelle, il s'agit toutefois d'une compétence régionale.

Comment peut-on concilier ce projet avec la nouvelle répartition des compétences? Cette initiative a-t-elle fait l'objet de contacts avec les Régions?

13.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Il ne s'agit pas d'une campagne mais de la présentation des résultats d'une étude de l'IBSR qui a été financée par un partenaire privé. Il ressort de cette étude que des dizaines de vies humaines pourraient être sauvées chaque année si davantage de personnes portaient la ceinture de sécurité. Pareilles études permettent aux responsables politiques de prendre des mesures dans le cadre de leur domaine de compétences. Je suis d'ailleurs toujours compétente en matière de sécurité sur nos routes.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "monowielen" (nr. 6760)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): In Vlaanderen werden al ongeveer 500 monowielen verkocht en de verkoop zit duidelijk in een stijgende lijn.

Waar hoort zo een monowiel thuis: op de rijweg, het fietspad of het voetpad?

14.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Een monowiel is te vergelijken met een Segway, maar heeft slechts een enkel wiel en wordt handenvrij bestuurd. Aangezien Segways als voortbewegingstoestel al vele jaren toegelaten zijn op de openbare weg, meen ik dat hetzelfde moet gelden voor de monowielen. Een beperkte aanpassing van het verkeersreglement is wel nodig. Mijn administratie heeft al een ontwerp voorbereid, dat begin volgend jaar in werking zou moeten treden.

De gebruikers van monowielen moeten de regels volgen voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen, dat wil zeggen dat ze gelijkgesteld worden met voetgangers als ze niet sneller dan stapvoets rijden en met fietsers wanneer ze sneller rijden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 6773)

15.01 Paul-Olivier Delannois (PS): In vele stations, met name in Waals-Picardië, worden de loketten volgens het plan van de NMBS vervangen door ticketautomaten.

Dat creëert een gevoel van onveiligheid en trekt vandalen aan.

Met de afschaffing van loketbedienden bewijst men de reiziger die op zoek is naar nauwkeurige informatie of die hulp nodig heeft, een slechte dienst. Zeker voor bejaarden en mensen die moeite hebben met lezen, is dat een kwalijke evolutie.

Steeds meer mensen met automatenvrees kopen hun vervoerbewijs in de trein, waardoor ze meer

14 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les monocycles" (n° 6760)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): En Flandre, environ 500 monocycles ont déjà été vendus et les ventes augmentent constamment.

Sur quelle partie de la voie publique, ces monocycles ont-ils leur place? Sur la route, les pistes cyclables ou les trottoirs?

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Le monocycle est comparable au Segway à cette différence près qu'il n'a qu'une seule roue et se conduit sans les mains. Étant donné que les Segway sont admis sur la chaussée depuis de nombreuses années en tant que dispositifs de locomotion, j'estime qu'il devrait en être de même pour les monocycles. Une adaptation limitée du code de la route est toutefois requise. Mon administration a déjà préparé un projet de loi qui devrait entrer en vigueur au début de l'année prochaine.

Les utilisateurs de monocycle doivent respecter les règles qui s'appliquent aux utilisateurs de dispositifs de locomotion, ce qui signifie en d'autres termes qu'ils sont assimilés aux piétons s'ils ne se meuvent pas plus rapidement qu'au pas et aux cyclistes s'ils circulent à une vitesse supérieure.

L'incident est clos.

15 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets dans certaines gares" (n° 6773)

15.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Nombre de gares, notamment en Wallonie picarde, sont touchées par le plan SNCB remplaçant les guichets par des bornes automatiques.

Cela crée un sentiment d'insécurité et attire des individus qui dégradent les stations.

L'absence de guichetiers dessert les voyageurs cherchant des informations précises ou ayant besoin d'une aide, notamment les personnes âgées ou ayant des difficultés à lire.

Les achats de billet dans le train par peur des automates sont en augmentation, accroissant le

moeten betalen en de treinbegeleiders meer werk hebben.

Hoe denkt u die onveiligheid weg te nemen? Hoe zult u mensen helpen die moeite hebben met het gebruik van de ticketautomaten? Zal de gedeeltelijke sluiting van loketten uitmonden in de definitieve sluiting ervan?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Om de gebouwen te beveiligen beschikt de NMBS over een anti-inbraaksysteem, bewakingscamera's en Securailpatrouilles.

Er is een samenwerkingsovereenkomst met het bestuur van Leuze; met Lessen, Peruwelz en Edingen wordt er momenteel over samenwerking onderhandeld. De bewakingscentra kunnen altijd opgeroepen worden via een gratis nummer.

De NMBS zal contact opnemen met de gemeenten om met hen een overeenkomst af te sluiten met betrekking tot het behoud van een onthaalfunctie in de stations.

Op de automaten staat het nummer van een hotline dat men kan bellen als de verkoopdialoog stopt; de klant wordt dan door de procedure gegidst tot aan de betaalfase, want de betaling moet de klant uiteraard alleen uitvoeren.

De NMBS kan verenigingen en gemeenten desgevraagd nadere informatie verstrekken.

Er is geen verband tussen een tijdelijke en een definitieve sluiting. De NMBS past haar middelen aan de behoeften aan.

15.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): De fysieke aanwezigheid van een loketbeambte biedt een vorm van veiligheid. Ik zal de situatie met betrekking tot de voorgestelde overeenkomsten aandachtig volgen.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.59 uur.

prix du ticket et surchargeant le travail des accompagnateurs.

Comment compenserez-vous le manque de sécurité évoqué? Que faites-vous des personnes ayant du mal à utiliser les automates? La fermeture partielle des guichets mènera-t-elle à leur fermeture définitive?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Pour protéger les bâtiments, la SNCB dispose d'un système anti-intrusion, de caméras de surveillance et des patrouilles Securail.

Une convention de collaboration avec les autorités existe pour Leuze et d'autres sont en discussion pour Lessines, Peruwelz et Enghien. Un numéro d'appel gratuit vers les centres de surveillance est à disposition.

La SNCB va contacter les communes pour conclure une convention afin de maintenir un accueil dans ces gares.

Sur l'automate est indiqué le numéro d'une *hotline* qui peut prendre la main sur le dialogue de vente, le client devant évidemment effectuer seul le paiement.

La SNCB peut apporter des compléments d'informations aux associations et aux communes qui la sollicitent.

Il n'y a pas de lien entre une fermeture temporaire et une définitive. La SNCB adapte les moyens selon les nécessités.

15.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): La présence physique est une forme de sécurité. Je suivrai avec intérêt les conventions proposées.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 59.