

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 MAART 2015

Voormiddag

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

du

MERCREDI 18 MARS 2015

Matin

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 10.43 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 10.43 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Jan Penris aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de mogelijke bevoegdheidsconflicten in de binnenvaartsector" (nr. 1948)

01 Question de M. Jan Penris au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les éventuels conflits de compétence dans le secteur de la navigation intérieure" (n° 1948)

01.01 Jan Penris (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, sinds de meest recente staatshervorming zijn heel wat bevoegdheden op het vlak van de binnenvaartsector van het federale naar het gewestelijke niveau overgeheveld, onder andere de scheepvaartpolitie, de bemanningsvoorschriften, de veiligheidsregels, de reglementering van de gevaarlijke goederen en het bouwen en onderhouden van de vaarwegen. Dat alles is een regionale bevoegdheid geworden.

Echter, bij die bevoegdheidsverdeling bestaan nog een aantal grijze zones, waarbij het niet duidelijk is of het federale niveau dan wel het Gewest bevoegd is, met name voor de toegang tot het beroep in de binnenvaartsector, enerzijds, en voor de regelgeving met betrekking tot het Rijnpatent, anderzijds.

Het Gewest is bezig met het inkantelen van de nieuwe bevoegdheden en zal rond die bevoegdheden dus wetgeving of decreetgeving maken. Het zal naar aanleiding daarvan ook de Raad van State bevragen.

Mevrouw de minister, het is echter misschien interessant om nu al van u te mogen vernemen of u eraan houdt de toegang tot het beroep en de regeling met betrekking tot het Rijnpatent als federale materie te blijven beschouwen.

Zo ja, waarom wil u dat? Indien niet, dan is er in dit land een probleem minder.

Ik kijk uw antwoord welwillend tegemoet.

01.02 Minister Jacqueline Galant: Krachtens de bijzondere wet van 6 januari 2013 worden inzake de binnenvaart inderdaad een aantal bevoegdheden aan de Gewesten overgedragen. Het gaat onder meer om het vaststellen van de regels van politie over het verkeer op de waterwegen. Inzake de bemanningsvoorschriften bestaat er daarnaast geen betwisting over wat uitdrukkelijk in de bijzondere wet en in de memorie van toelichting is bepaald. Wat de veiligheidsvoorschriften betreft, bestaat daarover geen enkele onduidelijkheid. Het betreft een bevoegdheid van de Gewesten.

Alleen met betrekking tot de bevoegdheden inzake binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen gebruikt worden, dienen er nog afspraken te worden gemaakt tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest. Daarbij zijn namelijk ook maritieme aangelegenheden betrokken, die tot de exclusieve bevoegdheid

van de federale overheid behoren.

Wat de door u aangehaalde grijze zones betreft, hebt u het standpunt van het Vlaams Gewest aangehaald. Mijn diensten delen mij echter mee dat het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarover niet noodzakelijk dezelfde mening delen. Verder overleg daarover is voor mij steeds mogelijk.

01.03 Jan Penris (VB): Mevrouw de minister, is dat overleg concreet gepland? Zult u daarin de leiding nemen of zult u zich laten uitdagen door de Gewesten die ter zake vragen hebben? Ik treed overigens uw standpunt bij dat de federale overheid bevoegd zal blijven, wanneer de binnenvaart gecombineerd wordt met een zeevaart. Dat spreekt voor zich, maar misschien is het toch nuttig om ons nog mee te delen of en, zo ja, wanneer een overleg met de Gewesten gepland is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2380)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 2836)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2971)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 3098)

02 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 2380)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 2836)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la continuité du service offert par la SNCB" (n° 2971)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 3098)

02.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, j'ai deux questions sur le service minimum. L'une porte sur l'aspect pratique de l'organisation du service minimum et l'autre sur les aspects juridiques de la question. Je vais les poser en même temps.

Madame la ministre, vous vous êtes déclarée partisane de l'instauration d'un service minimum en cas de grève. Outre les questions idéologiques que cela peut amener, je m'interroge sur la faisabilité du service minimum. Il nous revient en effet que, pour l'organisation d'un tel service minimum, il faut avoir suffisamment de personnel: conducteurs, accompagnateurs, personnel dans les cabines de signalisation, dans les ateliers, dans les gares. Il s'agirait de 50 à 60 % du personnel qui serait mobilisé. Confirmez-vous ces chiffres?

Dans les pays où ce service minimum est d'application, les usagers se plaignent et affirment que c'est pire qu'un véritable jour de grève: le désordre règne, les trains sont surchargés, la sécurité n'est pas assurée. Tenant compte de tous ces points – le pourcentage élevé de personnel engagé, les problèmes de sécurité, les inconvénients que subissent les usagers –, ne pensez-vous pas qu'il faudrait revoir cette décision, cette intention d'instaurer un service minimum?

Je passe aux questions juridiques liées au droit de grève. Le droit de grève est reconnu par plusieurs conventions internationales: les conventions de l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Charte sociale européenne, le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, la Charte européenne des droits fondamentaux. La Cour européenne des droits de l'homme a inscrit la liberté syndicale parmi ses principes.

Au niveau belge, la jurisprudence de la Cour de cassation de 1981 reconnaît le droit de grève en tant que droit individuel qui peut être exercé même en dehors de toute structure syndicale.

Plus précisément, le Comité de la liberté syndicale de l'OIT précise que la grève ne peut être interdite que dans les services essentiels, en cas de menace évidente imminente pour la vie, la sécurité et la santé. Ce n'est clairement pas le cas pour le transport ferroviaire. Ce Comité précise que pour l'instauration d'un service minimum, il faut que les services concernés et le nombre de travailleurs utilisés soient déterminés en concertation avec les organisations des travailleurs afin de garantir que cet éventuel service minimum ne soit pas étendu au point de rendre la grève inopérante. Cela rejoint un peu ma première question. Quand beaucoup de personnel devrait être mobilisé, le droit de grève est-il finalement respecté?

Madame la ministre, ne pensez-vous pas que l'instauration du service minimum à la SNCB violerait le droit de grève, qui est reconnu tant par le droit belge que par le droit international?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Van Hees, je crois qu'avant toute chose, vous oubliez que la SNCB et Infrabel sont des entreprises publiques autonomes. Vous me faites porter tous les maux ferroviaires sur le dos! C'est presque un honneur de me faire croire que je serais ainsi toute puissante pour décider de tout dossier au sein du Groupe SNCB. Je vous demanderai donc un peu de réserve à l'avenir.

Pour répondre in fine à votre unique question, non, je ne compte pas, comme certainement aucun membre de ce gouvernement, remettre en cause le droit de grève. L'accord de gouvernement l'a même inscrit *expressis verbis*.

Pour développer cependant le sujet que vous évoquez, à savoir le service minimum, je rappellerai ce que j'ai dit maintes fois devant cette Assemblée: l'accord de gouvernement prévoit que le protocole d'accord social signé entre les organisations syndicales et la direction du Groupe SNCB encadrant les grèves sauvages sera intégré dans les contrats de gestion et dans la loi. Je souhaiterais rappeler que le protocole existait avant ma prise de fonction. Je l'appliquerai.

Par ailleurs, j'ai demandé à la SNCB et Infrabel, mais également à Belgocontrol, de formuler, en concertation avec les partenaires sociaux, une proposition visant à prévoir un service minimum garanti en cas de grève. Ce n'est que si un accord n'est pas trouvé dans un délai raisonnable que le gouvernement prendra, à ma demande, une initiative législative. Nous n'en sommes pas encore à ce stade puisque je sais que les deux entreprises publiques travaillent de concert avec HR Rail avant de formuler une proposition concrète qui sera soumise aux partenaires sociaux. Un espace de dialogue est donc garanti et je ne comprends dès lors pas la dureté de vos propos.

02.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la ministre, la dureté de mes propos provient du fait que lorsque vous affirmez que ni vous ni le gouvernement ne remettez pas en cause le droit de grève, vous niez les faits. Les mesures que vous prenez sont une façon de remettre le droit de grève en question qui ne dit pas son nom; elle avance de manière cachée. Je pense qu'à partir du moment où 50 à 60 % du personnel – vous n'avez pas répondu à ce volet de ma question qui me semblait pourtant important – sera impliqué en cas de service minimum, c'est une remise en question non discutable du droit de grève. Or c'est grâce au droit de grève que des avancées sociales ont été obtenues.

Si les enfants ne travaillent plus aujourd'hui dans les usines, c'est grâce au droit de grève. S'il y a des congés payés, une sécurité sociale, les services publics, c'est grâce au droit de grève!

Cette attitude ne m'étonne pas de la part de votre gouvernement qui attaque les acquis sociaux du monde du travail et qui, parallèlement, lance une attaque antidémocratique contre ce droit de grève. Forcément, si on veut supprimer les acquis des travailleurs, il faut attaquer les moyens dont disposent ces travailleurs pour se défendre socialement!

Sur les questions juridiques relatives au droit de grève, je n'ai pas vraiment entendu de réponse, y compris sur l'aspect plus précis du service minimum, sur les comparaisons avec ce qui se passe à l'étranger notamment.

Finalement, vous avez répété que vous ne remettez pas en cause le droit de grève, que des protocoles

étaient signés, mais quant aux éléments précis que j'ai avancés, je n'ai obtenu aucune réponse.

Le **président**: Monsieur Van Hees, je vous rappelle que le droit de réplique est limité à une minute.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar extra stops in het station van Gentbrugge" (nr. 2424)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijkomende bediening van het station Gentbrugge" (nr. 2492)

03 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête relative aux arrêts supplémentaires à la gare de Gentbrugge" (n° 2424)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte complémentaire de la gare de Gentbrugge" (n° 2492)

De **voorzitter**: Het kabinet vraagt om vraag nr. 3097 van de heer Van Hees apart te behandelen. Zij blijft op de agenda staan zoals gepland.

03.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, op 14 december 2014 trad het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking. Aan het plan ging een hele voorbereiding vooraf, vooral inzake de behoeften van de actuele en potentiële reizigers in de verschillende stations.

Verscheidene collega's hebben u al gewezen op de zeer drastische afbouw van de dienstverlening in het station van Gentbrugge, een deelgemeente van Gent. Het aanbod werd daar – ik wil het nog eens herhalen – gehalveerd van 64 naar 38 stops. De rechtstreekse trein naar Antwerpen werd geschrapt. Het aantal stops werd beperkt tot één L-trein per uur in beide richtingen.

Veel bewoners kozen voor Gentbrugge als woonplaats omwille van de nabijheid van het station met zijn rechtstreekse verbindingen naar Brussel en Antwerpen. Ik hoop dat ooit een ring van stations rond Gent wordt gerealiseerd. De politiek van de stad bestaat er immers in de auto zoveel mogelijk uit het stadscentrum te weren. Op dat moment zullen wij die ring van treinstations rond Gent nodig hebben. Gentbrugge zal daar sowieso een belangrijke rol in spelen.

De pendelaars in Gentbrugge voelen zich door de NMBS in de steek gelaten. Hun mogelijkheden zijn drastisch ingeperkt en hun reistijd is in de meeste gevallen gevoelig toegenomen.

De buurtbewoners en de pendelaars hebben zich ondertussen verenigd in de actiegroep SOS Gentbrugge. De actiegroep werd op woensdag 18 februari ontvangen door de algemeen directeur Transport van de NMBS. Hij bevestigde dat er voorlopig geen stops bijkomen in Gentbrugge, maar beloofde wel dat de NMBS de mogelijkheid zou onderzoeken om de IC-trein tussen Gent-Sint-Pieters en Antwerpen alsnog in Gentbrugge te laten stoppen. Daarmee was de actiegroep natuurlijk heel tevreden. Men moet natuurlijk nog afwachten, want de mogelijkheid zou worden onderzocht.

Welke aspecten wil de NMBS nog onderzoeken met het oog op extra stops in het station van Gentbrugge? Is de NMBS effectief bereid om de dienstverlening in het station Gentbrugge te herbekijken? Binnen welke termijn mogen wij een antwoord verwachten?

U hebt al een paar keer gezegd dat het huidige vervoersplan sowieso wordt geëvalueerd. Mocht onderzoek uitwijzen dat extra stops in Gentbrugge technisch en financieel haalbaar zijn, zal men ze dan ook invoeren? Zo neen, waarom niet?

03.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, de nieuwe dienstregeling van de NMBS bracht slecht nieuws voor het station van Gentbrugge, waar ik dagelijks passeer met de trein naar Brussel. Het aanbod

werd er gehalveerd, waardoor er slechts twee treinen per uur stoppen, één trein in elke richting. Dit leidde ertoe dat pendelaars uit Gentbrugge een veel moeilijker verbinding hebben en uiteraard veel langer onderweg zijn.

Laat mij Gentbrugge even situeren. Het ligt dicht bij de E17 richting Antwerpen. Ook Brussel is vlot bereikbaar via de autosnelweg. Het zal voor veel pendelaars dan ook logisch lijken om de auto te nemen naar hun werkplaats en zo hun reistijd in te perken. De afgebouwde bediening van het station Gentbrugge zal dus niet enkel een negatief effect hebben op het comfort van vele pendelaars, maar ook op het milieu.

Toen het nieuws bekend raakte dat de bediening van het station Gentbrugge drastisch verminderd zou worden, hebben enkele buurtbewoners een actiecomité opgericht. Ze hebben intussen 1 500 handtekeningen verzameld tegen de nieuwe dienstregeling in hun station. Deze groep van mensen vraagt de NMBS naar alternatieve oplossingen, zoals het laten stoppen van doorrijdende treinen die over voldoende tijd beschikken. Het argument om de wijziging door te voeren was immers het tijdverlies voor de treinen elders op het traject, zoals op de lijnen Antwerpen-Oostende en Antwerpen-Poperinge.

Vorige week zat deze actiegroep samen met de algemeen directeur Transport van de NMBS. Toen wij u hierover ondervroegen op 10 december 2014 stelde u dat de gevolgen van het nieuwe vervoersplan zouden worden herbekeken. U hield de deur open voor een bijsturing van het nieuwe vervoersplan, heel concreet voor Gentbrugge.

Mevrouw de minister, wat waren de concrete resultaten van het overleg tussen de actiegroep en de NMBS? Overweegt de NMBS bepaalde maatregelen voor het station Gentbrugge?

Zoekt de NMBS nog naar alternatieven voor dit station? Voorziet de NMBS in de mogelijkheid om aanpassingen door te voeren aan het vervoersplan indien het onderzoek zou uitwijzen dat er haalbare alternatieven zijn voor het station van Gentbrugge?

03.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, op het overleg tussen de actiegroep en de NMBS werd nogmaals uitgelegd waarom het transportplan op die manier werd uitgewerkt en waarom het niet mogelijk is grote structurele wijzigingen door te voeren.

Ik geef u de details. Een rittijdverlenging impliceert immers een inkorting van de keertijd in Gent-Sint-Pieters, die de regelmaat in het gedrang brengt. De betrokken IC-trein heeft in Gent-Sint-Pieters een geplande keertijd van 14 minuten en een bijkomende stop vraagt ongeveer 3 minuten. De keertijd in Gent-Sint-Pieters zou dus terugvallen op 8 minuten, wat ruim onvoldoende is voor een kering van de trein. Om de stiptheid te bewaren impliceert dit de inzet van een bijkomend treinstel op de verbinding Antwerpen-Gent, plus personeel voor deze trein. In overleg met Infrabel wordt momenteel nog een bijkomende detailstudie uitgevoerd. In het nieuwe vervoersaanbod zijn de treinen tussen Gent en Antwerpen beter gespreid, om een beter aanbod te geven aan de grootste groep reizigers die op deze spooras reist.

Een gevolg van de aanpassing van de dienstregeling is ook dat de IC 28 op 6 minuten van de L-trein Gent-Eeklo rijdt. Voor de lokale bediening tussen Gentbrugge en Gent biedt een extra stop van de IC 28 dan ook een grote meerwaarde.

Voor reizigers uit Gentbrugge richting Antwerpen werd de rechtstreekse verbinding vervangen door een verbinding met overstap in Gent-Dampoort. Hierdoor neemt de reistijd van Gentbrugge naar Antwerpen-Berchem met 13 minuten toe.

Een extra stop toevoegen aan de andere IC's tussen Gent en Antwerpen is niet aan de orde en is operationeel niet haalbaar door de grote investeringswerken in Gent-Sint-Pieters. Deze IC-verbindingen leggen tevens een veel langer traject af naar respectievelijk Oostende en Rijsel via Kortrijk.

De pendelaars zullen zo snel mogelijk worden ingelicht indien er een aanpassing wordt gepland. Fundamentele en structurele aanpassingen aan het huidige vervoersplan worden pas gepland in december 2017.

03.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Een aantal zaken begrijp ik echter niet goed.

Ik begrijp wel dat er geen grote structurele wijzigingen aan het plan meer kunnen gebeuren. De wijziging waarvan sprake is echter geen grote structurele wijziging. Dat is een eerste punt.

Ten tweede, uit uw antwoord kan ik opmaken dat de kans bijzonder klein is dat er nog een aanpassing voor Gentbrugge gebeurt. Ik vraag mij dan ook af waarom men niet de moed had om dat meteen aan de actiegroep mee te delen tijdens het onderhoud. Dat heeft men niet gedurfd en men heeft de hoop laten bestaan dat er nog een aanpassing zou komen.

Ten gronde zegt u dat er een probleem is met de keertijd en dat men daardoor te veel minuten zou verliezen. Mag ik u erop wijzen dat heel wat treinen die naar Antwerpen rijden, stilstaan? Mag ik er u ook op wijzen — het zijn niet mijn gegevens, maar deze van de NMBS — dat de trein die stopt in Gentbrugge er van Gent-Sint-Pieters naar Gent-Dampoort 7 minuten over doet. De trein die niet stopt in Gentbrugge maar in het station Dampoort stopt om dan naar Antwerpen door te rijden, doet er 6 minuten over. Er is dus een verschil van 1 minuut. Er is dus geen verschil van 8 minuten, zoals u zegt; er is een verschil van slechts 1 minuut. Hiermee zou u veel pendelaars helpen, want het gaat uiteraard niet alleen om de verbinding met Antwerpen, maar eigenlijk ook om de grote verbinding tussen Gentbrugge en Gent-Sint-Pieters. Gent-Sint-Pieters is een van de grootste overstapstations van het land. Gent staat op de tweede plaats, na Brussel. Gentbrugge speelt voor de regio een grote rol. Met dat verschil van één minuutje zou u dus heel veel pendelaars kunnen helpen. Ik wil er dus nogmaals op aandringen dat men daar nog eens naar kijkt, mevrouw de minister. Het is geen grote structurele wijziging, maar een wijziging van amper 1 minuut.

03.05 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waaruit ik begrijp dat er nog een studie zal worden uitgevoerd door Infrabel. Ik meen dat de actiegroep met zijn petitie een aantal goede argumenten heeft om twee stoptreinen in te leggen.

Ik begrijp ook dat de stiptheid een belangrijke prioriteit is voor de NMBS, maar geen trein is volgens mij ook een belangrijke afweging. Om die reden zou ik er graag voor pleiten om deze vraag ernstig te bekijken en er, indien mogelijk, aan tegemoet te komen.

Het laatste woord over Gentbrugge is nog niet gezegd, maar wij kijken uiteraard met heel veel belangstelling uit naar de studie van Infrabel.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2439 van mevrouw Inez De Coninck is omgezet in een schriftelijke vraag.

04 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerken aan het station van Vilvoorde" (nr. 2440)

- de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van de renovatie van het station van Vilvoorde" (nr. 2500)

04 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de rénovation à la gare de Vilvorde" (n° 2440)

- M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la rénovation de la gare de Vilvorde" (n° 2500)

04.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb u over het station van Vilvoorde eerder al een schriftelijke vraag gesteld. In tegenstelling tot het stationsgebouw, dat onlangs werd gerenoveerd, liggen de toegang en de perrons er heel slecht bij, zo zeer zelfs dat de veiligheid niet langer gegarandeerd is.

Het stadsbestuur van Vilvoorde heeft in een persbericht van 11 februari 2015 laten weten dat het van Infrabel de bevestiging heeft gekregen dat de renovatie werd uitgesteld voor onbepaalde duur. Nochtans beaamt zowel de NMBS als Infrabel in een brief aan het Vilvoordse stadsbestuur de slechte staat van het station.

Op een eerdere vraag hierover van collega Becq, hebt u geantwoord dat u een werkbezoek aan het station

van Vilvoorde gepland had. Dat bezoek werd uitgesteld.

Bent u van plan om het werkbezoek toch te laten plaatsvinden op een andere datum?

Bevestigt u nogmaals dat die renovatie dringend en prioritair is, zoals u zei in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 9 januari 2015?

Welke mogelijkheden zijn er om de renovatie, of delen ervan, noodzakelijk omwille van de veiligheid van de reizigers, te vervroegen?

De **voorzitter**: De heer Penris is niet aanwezig.

04.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijn bezoek aan het station van Vilvoorde werd uitgesteld, omdat ik voorrang moest geven aan de vergadering van het Overlegcomité.

We zullen het dossier van de renovatie van het station van Vilvoorde onderzoeken in het kader van het volgende meerjareninvesteringsplan.

04.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Ik hoop dat u de ernst van de situatie erkent en dat er dan in het meerjarenplan middelen worden vrijgemaakt. Er is ongetwijfeld niet zoveel geld nodig voor de hoogstnoodzakelijke ingrepen, die een veilige toegang tot de perrons garanderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **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 "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 2466)**

05 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 2466)**

05.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB a subi une importante refonte, suite à la réforme du Groupe SNCB. Dorénavant, le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires sera l'interlocuteur privilégié des voyageurs afin de faciliter la transmission d'informations et de clarifier les responsabilités en cas de problème.

L'arrêté royal du 13 juin 2014 portant règlement de la composition et du fonctionnement du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires n'a pas encore été appliqué. En effet, à l'heure actuelle, il apparaît qu'aucun appel à candidatures n'a encore été lancé, empêchant ainsi le Comité de travailler, ce qui est dommageable pour l'utilisateur.

Madame la ministre, quand l'appel à candidatures pour les différentes fonctions au sein de ce Comité sera-t-il effectivement lancé? Quelles seront les missions précises de ce dernier? Ledit Comité aura-t-il un éventuel rôle à jouer dans la négociation du futur contrat de gestion?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les dispositions de la loi du 21 mars 1991 encadrant le fonctionnement du Comité consultatif des voyageurs ferroviaires seront légèrement complétées dans les prochains mois.

Pour ce qui concerne la procédure d'appel à candidatures, l'avant-projet sera soumis au Conseil des ministres. Les missions du Comité consultatif des voyageurs ferroviaires sont précisées à l'article 47/1 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Les missions confiées au Comité en vertu de la loi sont fort larges dans la mesure où il peut, d'initiative, rendre tout avis sur les matières qui portent sur le service public de voyageurs tant pour ce qui concerne le service que l'infrastructure.

Une consultation obligatoire est prévue sur les projets de plan pluriannuel d'investissements, le plan de transport et le contrat de gestion. La consultation obligatoire pour ce qui concerne les contrats de gestion se fait par le biais des recommandations relatives aux contrats de gestion transmises aux chambres législatives au plus tard six mois avant l'expiration desdits contrats.

05.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Si j'ai bien entendu, une date précise n'a pas encore été fixée pour le lancement de l'appel à candidatures. J'espère néanmoins que nous ne devrons pas attendre trop longtemps pour que le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires puisse, enfin, être constitué et entamer son travail.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Hasselt-Neerpelt" (nr. 2477)

06 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 2477)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, enkele weken geleden publiceerde *Het Belang van Limburg* in haar weekendeditie een uitgebreid interview met u naar aanleiding van uw bezoek aan het station van Neerpelt. U zegt daar het volgende over de spoorlijn Hasselt-Neerpelt, dat is lijn 18: "De heropening zou 185 miljoen kosten. We moeten nu eerst bekijken of de Vlaamse regering geld heeft om hierin te participeren."

Dit lijkt mij, met alle respect, in tegenspraak te zijn met de oorspronkelijke afspraken. Er is namelijk in een aparte investeringsenveloppe voorzien voor de prioritaire projecten die door de Gewesten naar voren geschoven worden.

Is mijn interpretatie van uw uitspraak correct? Acht u Vlaanderen inderdaad bereid om een financiële bijdrage te leveren? Kunt u uw visie hierover nogmaals toelichten?

Werden er ooit afspraken gemaakt met de Gewesten over een gedeelde financiering van die prioritaire projecten? Verwacht u dat de Gewesten effectief mee zullen financieren? Zullen projecten enkel opgenomen worden in het meerjareninvesteringsplan indien de Gewesten financieel bijdragen aan de uitvoering?

In welk bedrag aan financiële middelen voorziet de federale overheid voor deze gewestelijke prioriteiten?

Welke bevoegdheid hebben de Gewesten volgens u aangaande het spoorvervoer?

06.02 Minister Jacqueline Galant: Ik bevestig dat de spoorlijn Hasselt-Neerpelt een van de prioritaire Vlaamse investeringsprojecten was waarvan de kostprijs voor Vlaanderen werd begroot op 185,7 miljoen. In zijn brief van 17 juli 2013 heeft het Vlaams Gewest ook gesteld akkoord te kunnen gaan met het principe van cofinanciering, te onderhandelen op basis van een door de federale regering definitief goedgekeurd meerjareninvesteringsplan.

De gecofinancierde projecten dienden te worden opgenomen in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de Gewesten. In totaal was er in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 in een bedrag van 2,566 miljard aan federale middelen voorzien voor gewestelijke prioritaire projecten. De projecten dienden nog definitief geselecteerd te worden, rekening houdend met hun investerings- en exploitatiekosten, hun socio-economische impact en hun afstemming op de federale spoorstrategie.

Er werden geen afspraken gemaakt met de Gewesten over een gedeelde financiering van de gewestelijke prioritaire projecten.

Het spoorvervoer is nog steeds een federale materie en valt onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit belast met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet evenwel in de mogelijkheid van een bijkomende

financiering door de Gewesten voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen en dit in de mate dat er sprake blijft van evenredigheid ten opzichte van de federale financiering.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben een beetje verrast dat u melding maakt van een brief van 17 juli waarin het Gewest zou hebben verklaard in principe akkoord te zijn met de cofinanciering, mits het project zou worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan.

Dat is ietwat in tegenspraak met wat uw collega Ben Weyts in het Vlaams Parlement heeft bevestigd naar aanleiding van datzelfde interview. Hij zegt dat het de bedoeling is dat de federale investeringsenveloppe wordt gebruikt voor de uitvoering van deze projecten. Ik zal een en ander navragen en laten nakijken.

Als wij de bevoegdheden van de deelstaten bekijken, is het duidelijk dat het spoorvervoer daar inderdaad niet bij staat. U bevestigt dat het spoorvervoer geen gewestelijke materie is. In mijn ogen kan het dan ook niet de bedoeling zijn dat de kosten voor de gewestelijke spoorprojecten op de deelstaten worden afgewenteld.

De regionalisering van de spoorwegen maakte geen onderdeel uit van de zesde staatshervorming. Ik denk dat het logisch is dat de kosten voor investeringen in treininfrastructuur federaal worden gedragen.

Een van de projecten die Vlaanderen naar voren schuift, is de heropening van lijn 18. Ik heb u al meermaals gewezen op het grote belang daarvan en zal u niet opnieuw lastigvallen met alle argumenten pro.

Het is echter een belangrijke lijn voor Limburg en ik wil u vandaag opnieuw met aandrang vragen het project effectief op te nemen in het komende meerjareninvesteringsplan.

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

Le **président**: La question n° 2503 de M. David Geerts est reportée.

07 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation continue en matière de permis de conduire C" (n° 2524)

07 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nascholing voor personen met een rijbewijs C" (nr. 2524)

07.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la ministre, lorsqu'une personne a obtenu son permis de conduire C ou C1 avec validation de l'aptitude professionnelle, il est légalement prévu, pour conserver celle-ci, de suivre un cours de formation continue de trente-cinq heures sur une période de cinq ans. Or, certaines professions ont besoin de ce permis C alors que le transport n'est pas l'objet principal de leur profession. Je citerai en exemple, mais il y en a d'autres, le marchand de bétail qui, la semaine, se déplace en voiture afin de réaliser des actes commerciaux et qui, le jeudi, doit se déplacer en camion afin de regrouper le bétail pour le conduire au marché qui se déroule le vendredi.

La formation continue, pour ces transporteurs occasionnels, fait l'objet d'une dérogation dans la législation. Cela nous a été confirmé par l'administration en 2014. Cependant, il n'est pas toujours aisé de déterminer avec certitude qui peut en profiter.

Madame la ministre, afin d'éviter toute confusion et dans le cadre de la simplification administrative, pourrait-on octroyer cette dérogation de manière systématique à tous les transporteurs de bestiaux agréés par l'AFSCA pour les transports de courte durée? Je vous remercie pour les éclaircissements que vous m'apporterez. Le secteur est en attente d'une réponse.

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicule des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, contient en son § 1^{er} 6°, la dispense suivante:

"L'exigence d'aptitude professionnelle n'est pas d'application aux conducteurs des véhicules ou combinaison de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur".

Cette dispense comporte donc deux conditions: la conduite ne doit pas être l'activité principale du conducteur; le matériel, notion pouvant être interprétée dans un sens très large selon la Cour européenne de Justice, l'équipement ou les machines transportées sont destinés au conducteur dans l'exercice de sa profession.

Les marchands de bestiaux qui transportent leur matériel ou leur bétail vers un marché afin d'y exercer leur profession doivent, par conséquent, remplir les conditions précitées: d'une part, le bétail est très clairement destiné à leur activité, puisqu'il en est l'objet; de l'autre, la conduite est un élément accessoire de celle-ci, qui consiste avant tout à vendre ce bétail.

La dispense ne s'applique toutefois pas à une personne chargée uniquement du transport, la conduite constituant dès lors son activité principale, et cet individu ne transportant en outre pas de matériel destiné à son activité professionnelle, puisqu'il n'est pas éleveur de bétail, mais seulement transporteur de celui-ci.

La réglementation belge, sur la base de la directive européenne, ne permet pas la délivrance d'un document officiel de dispense. Il est donc impossible de procéder à une simplification administrative. C'est la raison pour laquelle une liste non exhaustive de dispenses de certificats d'aptitude professionnelle pour lesquelles il n'existe aucun problème d'interprétation a été publiée sur le site internet du SPF Mobilité & Transports.

Afin que les contrôles en la matière soient effectués de manière cohérente, le Centrex a été informé de l'existence de cette liste en vue d'une bonne communication aux services de la police.

Enfin, il faut noter que le SPF Mobilité & Transports fournit sur demande aux administrations, fédérations, entreprises ou particuliers qui le sollicitent, une réponse relative à l'application de la dispense de certificat d'aptitude professionnelle, qui tient compte de la situation particulière des conducteurs dont il est question.

07.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse complète, claire et précise. J'en ferai part au secteur. Je pense qu'ils se réjouiront. Je peux comprendre qu'on ne sache pas délivrer une attestation spécifique. Mais cette liste est non exhaustive. Je pense qu'ils peuvent prendre contact avec le SPF Mobilité. Même s'ils ne le font pas, je pourrai aussi leur donner copie de votre réponse en cas de contrôle.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening in de stations aan rolstoelgebruikers" (nr. 2539)

08 Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service offert dans les gares aux utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 2539)

08.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de minister, op de website van de NMBS staat een lijst met 131 stations waar rolstoelgebruikers kunnen opstappen. Of een station nu al dan niet is uitgerust met assistentie voor rolstoelgebruikers, hangt volgens de NMBS van de vraag af. Het station Kwatrecht bijvoorbeeld, is een gemeente met tweeduizend inwoners, maar het is opgenomen in de lijst omdat er volgens de NMBS voldoende vraag is, omdat in Kwatrecht een school en een internaat gevestigd zijn voor personen met een handicap. In het station Tielen, een deelgemeente van Kasterlee, een gemeente met 17 000 inwoners, is er evenwel geen assistentie voor rolstoelgebruikers. Volgens de NMBS komt de gemeente evenwel in aanmerking; er zijn immers in Kasterlee twee rusthuizen en een school voor buitengewoon onderwijs, de Mast, en het vroegere Margrietje, nu opgegaan in de vzw het GielsBos. Ook in de buurgemeente Lille bevindt zich het hoofdgebouw van het GielsBos, dat aan meer dan driehonderd mensen met een beperking een woonplaats biedt. Als dit aantal bij het aantal leerlingen in de Mast wordt opgeteld, ruim vierhonderd, en wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van de rusthuisbewoners om

ook een beroep te doen op die assistentie, komen we aan een aantal dat het potentieel in Kwatrecht benadert. Daarom hebben wij de volgende vragen.

Wat zijn de voorwaarden om te worden uitgerust met assistentie voor rolstoelgebruikers? Heb ik mij juist laten informeren dat het criterium de vraag en de nood is aan assistentie? Zo ja, is er een minimumvraag die daarbij gehanteerd wordt? Hoe wordt zo iets gemeten? Is dat bijvoorbeeld met een proefperiode of op basis van opgevraagde cijfers bij de gemeente of de instellingen die veel rolstoelgebruikers tellen? Of is dat op basis van het aantal vragen voor assistentie die via de website binnenkomen? Hoeveel vragen moeten er zijn om in die assistentie te voorzien?

Concreet voor het geval Kwatrecht, op basis van welke criteria is daar gekozen om het station uit te rusten met rolstoelassistentie? Vindt er achteraf een evaluatie plaats om na te gaan of de vraag voldoende groot is om het aanbod te rechtvaardigen?

Denkt u dat het station Tielen, dat zich in een gemeente bevindt met twee rusthuizen, een school voor buitengewoon onderwijs en 't Margrietje, en in de naburige gemeente het hoofdgebouw van het GielsBos, in aanmerking zou komen voor rolstoelgebruikersassistentie? De NMBS liet weten dat wij via de klantendienst een aanvraag kunnen indienen om een beroep op die assistentie te doen. Hoe wordt zo'n vraag beoordeeld? Wie doet dit precies? Welke gegevens zijn er nodig voor de beoordeling van de aanvraag? Volstaat een opsomming van de in onze gemeente aanwezige centra?

08.02 Minister **Jacqueline Galant**: In het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS werden 103 stations geselecteerd waar assistentie aan rolstoelgebruikers zou worden verleend. Daarbij werd rekening gehouden met verschillende criteria, zoals de geografische spreiding, de belangrijkheid van het station, het uitrustingsniveau van het station, de toegankelijkheid van de perrons en de aanwezigheid van laadhellingen. Er werd ook in assistentie voorzien in kleinere stations met een instituut in de buurt.

De lijst met 103 stations werd later uitgebreid tot 114. Bij die uitbreiding werd, in overleg met de lokale diensten, een keuze gemaakt op basis van de mogelijkheid om assistentie aan te bieden, de behoefte aan assistentie, de verdere verbetering van de geografische spreiding en het uitrustingsniveau van het station. De NMBS heeft vervolgens een taxiproject opgestart waardoor het aantal stations met assistentie kon worden uitgebreid van 114 naar 131. Het is evident dat er een nood moet zijn aan assistentie vooraleer de NMBS assistentie op een bepaalde plaats aanbiedt.

In de onmiddellijke omgeving van het station Kwatrecht bevindt zich het Medisch Pedagogisch Instituut Sint-Lodewijk. Meer dan 15 jaar geleden werd een samenwerkingsverband afgesloten met het MPI Sint-Lodewijk, waarbij de NMBS zorgde voor hellende vlakken naar de perrons en laadhellingen op de perrons en het personeel van het MPI Sint-Lodewijk zorgde voor de bediening. Ondertussen zorgde de NMBS ook voor de nodige assistentie. De assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit is een verplichting die in het beheerscontract is opgenomen. De eisen in het nieuwe beheerscontract en de beschikbare middelen zullen bepalen op welk niveau de NMBS die dienstverlening moet brengen.

In uitzonderlijke gevallen kan het mogelijk zijn een eenmalige assistentieverlening toe te staan in stations of stopplaatsen die niet tot de huidige 131 station behoren. Naar aanleiding van bepaalde evenementen kan, na langdurig voorbereid overleg met de organisatoren, en indien ook de infrastructuur daarvoor aangepast is, assistentie uitzonderlijk worden toegestaan.

08.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is niet echt een antwoord op mijn vraag welke criteria er nu worden gehanteerd. U verwees bijvoorbeeld naar de aanwezigheid van een instelling. Ik vraag mij dan af waarom die assistentie er bijvoorbeeld in het station Tielen niet is. Hoe wordt dat dan bepaald? Gebeurt dat met een proefproject? Zoals ik het heb begrepen, gaat het echt wel om een individuele overeenkomst. Ik wil de naburige instellingen aanraden om eenzelfde overeenkomst te bedingen. Op die manier komen zij misschien in aanmerking om ook met assistentie te worden uitgerust.

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

09 **Question de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les formules B-Excursions proposées par la SNCB Mobility"**

(n° 2297)

09 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de B-Dagtrips die door NMBS Mobility worden aangeboden" (nr. 2297)

09.01 **Olivier Maingain** (FDF): Madame la ministre, il s'agit peut-être d'un moment de détente et de sourire dans un ordre du jour toujours chahuté, politiquement difficile.

Chaque année, la SNCB promeut ses formules B-Excursions, bonnes formules de tourisme d'ailleurs, qui favorisent le déplacement par les transports publics. La formule est connue: il s'agit d'un combiné "voyage en train + un ticket d'entrée à un parc, un musée ou une autre attraction touristique". En plus, la SNCB a complété la formule en la combinant à un autre moyen de transport, voire même à la location d'un vélo.

Néanmoins, à la lecture du fascicule de la saison en cours, force est de constater que la Wallonie dans son ensemble, et singulièrement la province du Luxembourg, ne sont pas particulièrement mises à l'honneur par cette formule de la SNCB, pourtant intéressante pour favoriser le soutien à l'activité touristique de régions qui en ont bien besoin. Ainsi, pour la province du Luxembourg, on constate qu'une seule formule est proposée: une balade en VTT à Vielsalm. Pourquoi pas, en effet, la région est belle. Mais on peut s'étonner que cette province qui est éminemment touristique et qui a de nombreux atouts, ne bénéficie pas de plus d'attention de la part de la SNCB.

Je souhaiterais savoir comment la SNCB sélectionne ses offres de formules B-Excursions et comment elle peut expliquer ces disparités entre les différentes régions ou provinces. Comment se fait-il que dans une province comme celle du Luxembourg, une seule activité soit proposée? La province du Luxembourg elle-même a-t-elle été contactée pour formuler des suggestions? Y a-t-il eu d'autres contacts pris avec les syndicats d'initiative qui sont très actifs en province du Luxembourg pour favoriser le tourisme? Quelles sont les conditions imposées aux parcs et aux musées pour figurer dans le fascicule édité par la SNCB? Existe-t-il une différence de traitement entre gestionnaires publics et privés de sites touristiques? Pourquoi la SNCB ne propose-t-elle pas davantage de formules train-bus-vélo pour rendre plus accessibles certains sites localisés en milieu rural?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Maingain, le produit B-Excursions est une offre commerciale de la SNCB qui combine le voyage aller-retour en train, l'entrée à l'attraction et éventuellement les trajets complémentaires en bus, tram ou métro. Il existe de très nombreuses attractions touristiques en Belgique. Cependant, pour des raisons pratiques, logistiques et commerciales, la SNCB ne crée des formules combinées que pour les attractions dont un large potentiel de voyageurs en train est estimé de façon réaliste.

Pour évaluer si une formule B-Excursions peut être créée, la SNCB utilise plusieurs critères, dont les plus importants sont notamment le rayonnement national ou au minimum transrégional de l'attraction, un large nombre de visiteurs, l'attractivité du prix et une communication forte et professionnelle par l'organisateur.

D'une part, il y a l'offre permanente des B-Excursions qui est reprise dans la brochure annuelle et sur le site SNCB. Cette offre reprend majoritairement des formules combinées avec les grands parcs belges. D'autre part, en plus des offres permanentes, des formules temporaires pendant l'année sont créées pour divers événements ou expositions. Cette offre est communiquée via un dépliant trimestriel et également mis en ligne.

La SNCB ne souhaite en aucun cas discriminer certaines régions ou provinces dans le choix des destinations de B-Excursions et se base simplement sur des objectifs commerciaux comme expliqué ci-avant.

Concernant les contrats, ce sont en général les organisateurs eux-mêmes qui prennent directement contact avec la SNCB.

09.03 **Olivier Maingain** (FDF): Monsieur le président, madame la ministre, votre réponse est assez générale et ne donne pas beaucoup d'informations quant à la méthodologie. Je crois que franchement, la SNCB manque d'imagination et d'intérêt pour certaines parties du pays. Je suis certain que si je poursuivais la recherche pour d'autres provinces, quelle que soit la Région concernée, je trouverais également de

grosses lacunes.

Nous avons quand même l'avantage d'avoir une ligne, même si elle est fort négligée, la 162, qui dessert assez bien la province du Luxembourg, qui offre un réel potentiel de soutien au développement touristique de cette province. Il faudrait sans doute que la SNCB lui montre un peu plus d'intérêt. On peut difficilement comprendre qu'une province comme la province du Luxembourg, qui est éminemment touristique, ne soit représentée que par un seul site dans cette formule de la SNCB. C'est tout à fait déplorable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 2542 en 2545 van mevrouw Ann Vanheste worden in schriftelijke vragen omgezet.

09.04 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la présidente, j'aurais aimé poser une question concernant l'organisation des travaux.

La **présidente**: La ministre doit nous quitter à midi.

09.05 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Les questions qui ne sont pas posées sont-elles reportées à une prochaine séance?

La **présidente**: Oui.

Madame la ministre, il faudra éliminer toutes les questions avant Pâques. Le secrétariat va s'organiser.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2549)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onmogelijkheid voor de Ombudsman voor de treinreizigers om particulieren te helpen bij bepaalde geschillen met de NMBS" (nr. 2640)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2689)

10 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2549)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impossibilité du médiateur pour les voyageurs ferroviaires d'aider des particuliers dans certains litiges avec la SNCB" (n° 2640)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2689)

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, sinds maart 2013 mag de Ombudsdienst voor de treinreizigers geen klachten over onregelmatigheden meer behandelen. De NMBS en de Ombudsdienst voor de treinreizigers interpreteren de wet die de bevoegdheden van de ombudsdienst regelt, immers op een verschillende manier. Er zijn dan ook verschillende lezingen mogelijk van de Franstalige en de Nederlandstalige tekst. Dat lijkt slechts een detail, maar in de praktijk leidt het er wel toe dat heel wat klachten niet op een deftige manier kunnen worden behandeld.

De ombudsdienst acht zich wel bevoegd om klachten inzake onregelmatigheden te behandelen. De discussies daarover blijven echter aanslepen en zouden dringend de wereld uit geholpen moeten worden.

In de commissievergadering van 11 november 2014, ondertussen een viertal maanden geleden, beloofde u dat u een oplossing zou uitwerken, waarbij de belangen van de benadeelde reizigers worden verdedigd en dure procedures als gevolg van misbruik door een kleine groep fraudeurs worden vermeden. Dat lijkt me een goede zaak.

In het regeerakkoord engageert de regering zich ertoe om maximaal in te zetten op de bevordering van

alternatieve wijzen van geschillenbeslechting. Dat stond in het hoofdstuk Justitie, maar het kan ook hier van toepassing zijn en bemiddeling omvatten.

Mevrouw de minister, hebt u al samen gezeten met de betrokken partijen en is er een oplossing gevonden?

Wat is uw standpunt met betrekking tot de bevoegdheid van de ombudsdienst inzake onregelmatigheden?

Ik kreeg ook graag een stand van zaken met betrekking tot het protocolakkoord met werkafspraken tussen de NMBS en de Ombudsdienst voor de treinreizigers, dat eigenlijk al een tweetal jaren geleden werd aangekondigd maar, voor zover ons bekend, tot op heden nog steeds niet werd afgewerkt.

10.02 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, selon Jean-Marc Jeanfils, le médiateur pour les voyageurs ferroviaires, la SNCB ne permettrait plus à ce dernier d'intervenir depuis le 1^{er} mars 2013 pour traiter les plaintes relatives aux irrégularités avec les titres de transport.

Auparavant, ce genre de dossiers représentait près de 20 % des demandes de médiation. Pour Jean-Marc Jeanfils, avec cette limitation volontaire de la SNCB, le voyageur n'a désormais plus aucun moyen de recours gratuit, l'unique solution étant d'aller en justice, ce qui représente un coût financier.

La SNCB, quant à elle, se défend en disant qu'elle ne fait qu'appliquer une loi du 28 avril 2010 qui définit les fenêtres d'actions et d'interventions, ainsi que les compétences du médiateur. À la lecture de cette loi, la SNCB assure que le médiateur ne peut prendre aucune mesure contraignante contre elle, ni exercer un quelconque pouvoir de surveillance sur elle.

Selon Jean-Marc Jeanfils, la principale raison pour la SNCB d'agir de la sorte est d'éviter que le médiateur défende des fraudeurs. Pourtant, cette limitation empêche certains clients de bonne foi de se défendre efficacement dans le respect de la démocratie.

Le 5 novembre dernier, dans cette même commission, notre collègue, M. Daniel Senesael vous posait une question à ce sujet. Vous lui aviez alors répondu qu'avant de vous prononcer sur le bien-fondé des arguments des uns et des autres, vous vouliez prendre le temps de rencontrer les différents intervenants ainsi que les organisations de voyageurs afin de vous faire une opinion.

À ce sujet, madame la ministre, avez-vous pu rencontrer les différents intervenants ainsi que les organisations de voyageurs? Si oui, qu'est-il ressorti de ces rencontres? En regard de la législation actuelle, quelles sont les situations dans lesquelles le médiateur peut intervenir pour soutenir un particulier dans le cadre d'un litige avec la SNCB? A contrario, quelles sont les situations pour lesquelles le médiateur n'a pas à intervenir? Quelle est votre position à ce sujet? Pensez-vous qu'il faille laisser la possibilité à tout un chacun d'avoir recours aux services du médiateur dans le cadre d'un litige avec la SNCB ou soutenez-vous cette limitation de l'action du médiateur?

Je vous remercie d'avance de vos réponses et vous souhaite un bon anniversaire, en espérant que vous puissiez passer des moments heureux avec les personnes que vous aimez et qui vous aiment!

10.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, une différence d'interprétation de la législation existe depuis début 2013 entre la SNCB et le médiateur pour le traitement des irrégularités.

De betrokken partijen hebben momenteel onderlinge contacten teneinde een oplossing te vinden voor het probleem.

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, hoewel dat misschien wat veel gezegd is.

Eigenlijk is de situatie nog steeds dezelfde als begin november. Het is natuurlijk een goede zaak dat de betrokken partijen met elkaar spreken, maar ik heb begrepen dat elk bij zijn standpunt blijft. Ik denk dat een bevoegd tussenpersoon zoals u op een bepaald moment de knoop zal moeten doorhakken en een standpunt zal moeten innemen om het twistpunt op te lossen.

10.05 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je n'ai pas obtenu de réponse. Je vous demandais si vous

aviez pu rencontrer les différents intervenants – vous nous dites qu'ils se parlent; c'est très bien – ainsi que les organisations de voyageurs. Si oui, qu'est-il ressorti de ces rencontres? Je vous demandais également votre avis par rapport à la législation actuelle. Que les personnes se parlent est une bonne chose mais, votre avis, quel est-il? Vous comprendrez que je sois un peu frustré: novembre, décembre, janvier, février jusqu'au 18 mars, cela fait quatre mois et demi. Inévitablement, je reviendrai vers vous sur cette question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koppeling van databanken en de werking van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 2550)

11 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison des bases de données et le fonctionnement du Fonds de la sécurité routière" (n° 2550)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, met de zesde staatshervorming kregen ook de Gewesten meer bevoegdheden inzake verkeersveiligheid. Een deel van het verkeersveiligheidsfonds werd geregionaliseerd. Men heeft afgesproken dat de inkomsten van boetes die geheven worden voor inbreuken op de gewestelijke reglementering, waartoe de snelheidsovertredingen behoren, niet langer deel zullen uitmaken van het federaal verkeersveiligheidsfonds, maar worden doorgestort aan de Gewesten.

Om dit in de praktijk te brengen zijn er nog heel wat aanpassingen nodig. Zo moet werk worden gemaakt van een koppeling tussen de verschillende databanken van de verschillende diensten. Een goede gegevensuitwisseling is essentieel om aan de Gewesten te kunnen doorstorten waar ze recht op hebben. Het gaat dan over een gegevensuitwisseling tussen Justitie, politie en Financiën. Bovendien werd vanaf 1 januari 2015 een bedrag van 181 miljoen euro aan het fonds toegevoegd. Een gelijkaardig bedrag werd via de bijzondere financieringswet afgehouden van de dotatie aan de Gewesten. Het is een vestzakbroekzakoperatie, maar zo werd het federaal verkeersveiligheidsfonds en dus ook de daarmee verband houdende financiering van de federale en lokale politie in stand en op peil gehouden. Dat zorgt ervoor dat zowel op federaal als op gewestelijk niveau een mooi bedrag naar verkeersveiligheid kan gaan.

De resultaten met betrekking tot de verkeersveiligheid die gisteren werden bekendgemaakt, tonen aan dat we blijvend moeten investeren in de verkeersveiligheid.

Wat is de stand van zaken en de timing van de koppeling tussen verschillende diensten – politie, Justitie en Financiën – om de inkomsten die aan de Gewesten toebehoren door te kunnen storten?

Hoe zal de gegevensuitwisseling er precies uitzien?

Waarvoor zullen de Gewesten de doorgestorte middelen kunnen inzetten?

Uiteraard moeten wij ons niet bemoeien met de manier waarop de Gewesten de middelen inzetten, maar het is wel belangrijk dat middelen die uit verkeersveiligheidsacties komen ook opnieuw in de verkeersveiligheid worden geïnvesteerd.

11.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, collega's, inzake de samenvoeging van de databanken van politie en Justitie werd reeds het nodige gedaan om de geregionaliseerde verkeersovertredingen te identificeren op basis van de plaatsen waar de geregionaliseerde inbreuken werden begaan. Eind februari werd de verzending van de gegevens tussen de systemen van Justitie en Financiën uitgetest om er zeker van te zijn dat dezelfde gegevens worden overgemaakt aan Financiën, dat belast is met de inning van de bedragen in de verschillende stadia. In afwachting daarvan zijn alle gegevens sinds januari 2015 opgeslagen bij Justitie, zodat geen enkele informatie verloren kan gaan.

Daarbij werd voor elke geregionaliseerde overtreding, zoals snelheidsovertredingen buiten de autosnelweg, een overschrijding van de toegelaten massa, uitzonderlijk vervoer of vervoer van gevaarlijke goederen, de informatie over het betreffende Gewest ingegeven. Daardoor zal het mogelijk zijn om in elk stadium van de verwerking te bepalen welke bedragen effectief ontvangen zijn en finaal verschuldigd zijn aan elk Gewest. Dit betekent dat de traceerbaarheid voor elke geregionaliseerde inbreuk gegarandeerd is, en dit zowel in het

stadium van de onmiddellijke inning als in het stadium van de minnelijke schikking of geldboete.

Finaal is het de FOD Financiën die maandelijks aan elk Gewest het bedrag zal overmaken waarop het recht heeft, op basis van het bedrag dat in de voorgaande maand werd ontvangen. De besteding van het bedrag dat door de Gewesten wordt ontvangen, behoort uitsluitend tot hun bevoegdheid. Ik kan bijgevolg hierover geen uitspraken doen.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor dit antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2441)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2464)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2711)

12 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2441)
- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2464)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2711)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik wil u nogmaals lastigvallen met een vraag over de IJzeren Rijn.

Een tijdje geleden kondigde men bij de Duitse spoorwegen aan dat men in 2016 zou starten met de afwerking van het Duitse gedeelte van de Betuwelijn, die de haven van Rotterdam verbindt met het Ruhrgebied. De werken zouden tegen 2022 klaar moeten zijn. Het Nederlandse deel was al afgerond in 2007.

De aanleg van het Duitse deel van de Betuweroute is vooral goed nieuws voor de haven van Rotterdam. De verwachting is dat het aantal goederentreinen zal verdubbelen en dat het goederenvervoer naar het Ruhrgebied vlotter zal verlopen. Dat zal ook de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam aanzienlijk versterken, onder meer ten opzichte van de haven van Antwerpen. Er is dus reden te over om de IJzeren Rijn, onze goederenspoorlijn met Duitsland, te reactiveren.

Mevrouw de minister, in uw antwoord op een eerdere mondelinge vraag verwees u naar geplande contacten met Nederland. Doelt u daarmee op de highlevelwerkgroep of plant u daarnaast bijkomend apart overleg met Nederland?

Op 4 maart zaten de Belgische en de Nederlandse regering samen rond de tafel in een gezamenlijke regeringstop. Over welke spoorprojecten sprak u met uw Nederlandse collega? Wat was het resultaat daarvan?

In de highlevelwerkgroep werd een akkoord bereikt om een grootschalige studie te bestellen over de drie mogelijke tracés voor de IJzeren Rijn. Hoeveel tijd zal de studie in beslag nemen? Tegen wanneer mogen we de eerste resultaten verwachten?

Uw Vlaamse collega, Ben Weyts, liet eerder al weten dat hij de studie heeft aangemeld bij de Europese Commissie, in de hoop Europese steun voor het project te verkrijgen. Tegen wanneer zal de Europese Commissie zich hierover uitspreken?

12.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de minister, tijdens de commissievergadering van 21 januari hebt u in de Kamer meegedeeld dat er op 26 januari een overleg met Duitsland zou plaatsvinden over de

vordering van het dossier betreffende de IJzeren Rijn. Inmiddels mocht ik, via een interview in *Het Belang van Limburg* op 21 februari, vernemen dat u zich niet wenst uit te spreken over een mogelijke heropening van de IJzeren Rijn. U zei daarover het volgende: "Ik vind dat er eerst een meer betrouwbare studie moet komen en een officieel standpunt van Duitsland."

Ik heb mij serieus verbaasd over uw uitspraken, in de eerste plaats omdat ik u al twee keer over het dossier had ondervraagd. Op geen enkel moment hebt u toen aangegeven dat er volgens u eerst een betrouwbare studie moet komen. Integendeel, in uw antwoord op 21 januari hebt u verwezen naar andere Europese instanties die over het belang en het tracé geen verdere studie meer nodig achten. Ik verwijs naar het werkplan van mevrouw Catherine Trautmann, Europees coördinator van de North Sea-Baltic Core Network Corridor, van eind december 2014, waarin het project van de IJzeren Rijn vermeld wordt als een verbinding van groot belang voor de haven van Antwerpen en het Belgische hinterland. Over het tracé van de IJzeren Rijn zei u dat het weliswaar niet is opgenomen in het kernnetwerk, maar dat het wel op de lijst staat van voorgeïdentificeerde projecten van dat kernnetwerk.

Ten tweede, er is in het dossier al bijzonder veel onderzoek gebeurd. Over het tracé zelf heeft ook het Europees Arbitragehof al een uitspraak gedaan. Ondertussen is het bovendien al vier jaar geleden dat, tijdens het ministerieel overleg tussen België en Nederland op 4 juli 2011, een akkoord werd gesloten omtrent het historisch tracé als definitief tracé van de IJzeren Rijn. Daarbij werd toen de opdracht gegeven aan de administraties van beide landen om tegen 1 november 2011 een ontwerp te maken over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland voor de ingebruikneming van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Zover is de procedure al gevorderd. Nu komt u dus met de mededeling dat er blijkbaar nog bijkomende studies nodig zijn en dat de voorgaande studies, in uw ogen, niet betrouwbaar genoeg zijn.

Mevrouw de minister, klopt het dat er met betrekking tot de IJzeren Rijn een nieuwe studie zal worden besteld? Zo ja, welke nieuwe elementen maken plots een nieuwe studie nodig? Waarom weigert u het MoU, Memorandum of Understanding, voor te leggen aan de Ministerraad?

Ten vierde, op grond waarvan stelt u plots dat u op een officieel standpunt van Duitsland wacht? Duitsland heeft in het verleden immers al bij herhaling en officieel medegedeeld dat het vragende partij is voor een heropening van de IJzeren Rijn.

Ten slotte, wat heeft het overleg met de bevoegde Nederlandse minister opgeleverd? Is het bij die gelegenheid dat Nederland die grote, nieuwe studie heeft gevraagd?

12.03 Minister **Jacqueline Galant**: Zoals ik reeds in de Kamercommissie voor de Infrastructuur van 5 november 2014 heb meegedeeld, is het ontwerp van memorandum, dat eind 2012 door mijn administratie werd opgesteld, slechts een element van het complexe dossier.

Ik heb nooit geweigerd om het ontwerp aan de Ministerraad voor te leggen. Een ontwerp is op zichzelf een stap voorwaarts, maar er moeten nog meer fundamentele vragen worden beantwoord. Zo moet de haalbaarheid van een alternatieve route voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn, namelijk de route via Weert, Roermond, Venlo, Viersen tot Düsseldorf, worden bestudeerd.

Dat aspect kwam eind 2014 naar boven en maakt het voorwerp uit van overleg tussen de betrokken partijen alsmede van de studie 3RX of de Rijn-Rhône-Rail Connection. Alle partijen, ook de verantwoordelijken van de Duitse federale staat alsmede van de deelstaat Nordrhein-Westfalen, zijn bereid daaraan mee te werken.

De studie betekent niet dat het voorgaande werk en de vorige studies overbodig zijn geworden. Het idee om die studie uit te voeren, is onder meer gegroeid door de beslissing van Duitsland om de Viersenbocht aan te leggen en het baanvak Dülken- Kaldenkirchen te moderniseren.

In het kader van de lopende oproep van de Europese Commissie tot indiening van projecten ter ontwikkeling van de TEN-T zal Vlaanderen dat dossier indienen. De studie komt er dus niet op vraag van Nederland, maar op initiatief van het Vlaams Gewest.

De voorbereiding van deze studie zal pas starten nadat de Europese Commissie de resultaten van haar oproep kenbaar zal hebben gemaakt, wat voor de maand juni 2015 is gepland. De uitvoeringsduur van de studie bedraagt ongeveer 18 maanden.

Deze evolutie in het dossier van de IJzeren Rijn is ook op het overleg tussen België en Nederland aan bod gekomen. Er werd overeengekomen om een technische werkgroep op te zetten tussen de drie betrokken landen en de beide regio's, Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen, ter voorbereiding van een ministeriële bijeenkomst tussen dezelfde partijen.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil het dossier positief benaderen. Na enige stilstand komt er eindelijk weer wat beweging in het dossier. Het is op zich ook goed dat alle betrokken regio's zich bereid tonen om weer maar eens een studie, ditmaal naar de drie mogelijke tracés, te ondersteunen. Dat is goed nieuws. Laten we ook eerlijk zijn en zeggen dat de onderzoeken daarna moeten stoppen. De heer Vanvelthoven heeft ernaar verwezen, er is al heel veel onderzoek geweest en er zijn standpunten ingenomen. Het is tijd om stilaan tot actie over te gaan. Iedereen is het eens over het belang van de Vlaamse havens voor de Belgische en Vlaamse economie. De internationale concurrentie is echter zeer groot. Goede verbindingen met het Ruhrgebied en Oost-Europa zijn van cruciaal belang. Het wegennet is overbelast en de Gewesten zullen bovendien een kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren. Een alternatief via het spoor is dus absoluut geen overbodige luxe. De IJzeren Rijn zal en kan hier een belangrijke rol in spelen. De conclusie is dus dat het stilaan tijd wordt om de handen aan de ploeg te slaan.

12.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de minister, ik begrijp hier eerlijk gezegd niets van.

Er zijn destijds verschillende tracés onderzocht. Destijds raakten België en Nederland –Duitsland stond aan de kant van België – er niet uit welk tracé het moest worden. België had argumenten voor het historisch tracé. Omdat Nederland niet wilde plooiën, is België naar het Europees Arbitragehof gestapt om te bepalen of het historisch tracé kan of niet kan. We hebben daar gelijk gekregen.

Nu beslist u echter dat België plots vragende partij zou zijn voor iets waartegen we ons altijd hebben verzet en waarvoor de rechtbank ons gelijk gegeven heeft. U verwijst daarbij naar het Vlaams Gewest. We zullen daar informeren of het vragende partij zou zijn, maar dat zou me bijzonder verbazen.

Dit is onwaarschijnlijk. Ik heb me daar in de vorige regeerperiode ook dikwijls druk over gemaakt. Toen zat ook mijn partij in de meerderheid. Ik wil er dus geen spelletje oppositie tegen meerderheid van maken. Dit is in mijn ogen de definitieve begrafenis van de IJzeren Rijn en ik begrijp er echt niets van.

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2561)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2805)

13 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 2561)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 2805)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, tijdens de commissie van 21 januari vroeg ik u naar de stand van zaken in het dossier NMBS Logistics. Het goederenfiliaal van de NMBS verkeert al enige tijd in financiële moeilijkheden en zou dringend vers kapitaal nodig hebben. In uw antwoord gaf u aan dat de gesprekken over de toekomst van NMBS Logistics nog volop aan de gang zijn. De onderhandelingen met Deutsche Bahn waren echter afgesprongen.

Ik heb drie concrete vragen voor u, mevrouw de minister.

Met welke mogelijke partners lopen er momenteel gesprekken? Wat is de stand van zaken van de gesprekken? Welke mogelijke pistes liggen nog ter tafel? Welke piste draagt uw voorkeur weg?

Zal er voor Pasen een oplossing zijn voor het dossier? Zo niet, binnen welke termijn mogen wij een oplossing verwachten?

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, ik wens eraan te herinneren dat NMBS Logistics als 100 %-dochtermaatschappij van de NMBS opereert in een concurrentiële markt en volledig onderworpen is aan alle wettelijke bepalingen voor naamloze vennootschappen van privaatrecht. De algemene houding bestaat erin dat geen commerciële informatie wordt gegeven over activiteiten uitgeoefend in een concurrentiële omgeving.

Ik kan u echter meedelen dat er gesprekken worden gevoerd met verschillende industriële partijen, verschillende financiële investeerders en Belgische stakeholders. De raad van bestuur van de NMBS wordt regelmatig over de evolutie van de gesprekken ingelicht met natuurlijk de plicht tot vertrouwelijkheid, ook wat de timing van de onderhandelingen betreft.

Er kan worden vermeld dat voorlopig een aantal opties openblijven, waaronder een alliantie met een of meerdere industriële partners en een investering door een privépartner. Het spreekt voor zich dat de gekozen oplossing alle Europese regelgevingen zal respecteren en dat het dossier met de Europese Commissie zal worden besproken. Er is bovendien geen impact op de werking van de NMBS.

13.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb alle respect voor de wettelijke bepalingen ter zake, maar ik dank u toch voor uw antwoord dat iets duidelijker was dan vorige keer. De gesprekken zijn al een hele tijd aan de gang. De heer Cornu had in principe eind vorig jaar met een concreet voorstel moeten komen, maar dat laat nog steeds op zich wachten.

Ik respecteer de vertrouwelijkheid van de informatie, maar ik wil u er nogmaals aan herinneren dat een structurele oplossing zich stilaan opdringt, een oplossing die niet ingegeven mag zijn door financiële overwegingen op korte termijn. Er moet een oplossing komen die ook interessant is vanuit marktstrategisch oogpunt en die voor de nodige stabiliteit zal zorgen. Dat is in het belang van de Belgische klanten van NMBS Logistics, met name de Vlaamse havens, wat dus zeer cruciaal is voor de Vlaamse en Belgische economie. Ik kijk uit naar concreet nieuws ter zake.

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

La **présidente**: Chers collègues, la ministre a annoncé qu'elle devait partir à midi. Nous allons donc la libérer.

Après discussion avec son cabinet, il a été convenu qu'une réunion de questions-réponses se tiendra l'après-midi du mardi 24. Il reste soixante questions à l'ordre du jour. Même si je ne pourrai pas présider les travaux ce jour-là, il faudra absolument respecter le temps imparti. Sinon, seize heures seront nécessaires pour épuiser l'agenda. Je demande par conséquent à la ministre de participer à une seconde réunion avant les vacances de Pâques. Il importe en effet que nous ne nous retrouvions pas avec un contentieux de cent questions, étant donné que des collègues en déposeront encore d'autres d'ici là.

La réunion en question pourra être prolongée.

13.04 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, voici quelques semaines, j'avais dit combien j'appréciais que nos travaux soient organisés à long terme. Nous prenons tous des engagements. Aujourd'hui, j'espérais poser toutes mes questions. C'est impossible, et je le comprends bien, car les agendas sont ce qu'ils sont.

Pour mardi prochain, j'ai aussi pris des engagements. Allons-nous alors supprimer la réunion du 25 après-midi?

La **présidente**: Aucune réunion n'a été prévue ce jour-là.

13.05 **Laurent Devin** (PS): Si, nous étions censés poser nos questions à Mme Galant. C'était inscrit à l'agenda.

13.06 **Jacqueline Galant**, ministre: (...)

13.07 **Laurent Devin** (PS): Nous venons ici pour poser des questions; nous ne pouvons pas le faire. Le 25,

il était prévu que nous les posions; nous ne le pourrons pas. Nous allons être perçus comme des absents, et cela pose un problème.

La **présidente**: Je vous comprends fort bien. La ministre m'informe qu'elle se rendra aux Pays-Bas le 25.

13.08 **Jacqueline Galant**, ministre: Oui, le mercredi après-midi.

La **présidente**: J'essaie d'arranger au mieux l'agenda. De toute façon, monsieur Devin, vos questions seront reportées pour que vous les posiez avant les vacances de Pâques. C'est tout ce que je peux faire. J'imagine que de nombreux parlementaires pourront venir. En tout cas, si la ministre est à l'étranger, je ne peux pas la convoquer *manu militari*.

La réunion publique de commission est levée à 12.09 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.09 uur.