

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 24 MAART 2015

Namiddag

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

du

MARDI 24 MARS 2015

Après-midi

La séance est ouverte à 13.38 heures et présidée par M. Marcel Cheron.

De vergadering wordt geopend om 13.38 uur en voorgezeten door de heer Marcel Cheron.

Le **président**: Madame la ministre, chers collègues, nous allons commencer cette séance marathon. Je vous rappelle les conditions drastiques de nos travaux: nous nous limiterons à ce qui est prévu par le Règlement.

01 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de infrastructuurheffingen van Infrabel" (nr. 2503)**

01 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les redevances d'infrastructure d'Infrabel" (n° 2503)**

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, deze vraag gaat over de infrastructuurheffingen bij Infrabel. Die discussie is niet nieuw en komt geregeld aan bod. Dat gebeurde laatst nog toen de CEO's hier waren uitgenodigd.

Volgens de NMBS zijn de rijpadvergoedingen voor de personentreinen aan de hoge kant. Daarnaast is er de stationsheffing: telkens een trein aan een station stopt, moet er een heffing worden betaald. Soms loopt dat op tot 82 % van de totale vergoeding. Bijkomend is er ook nog de overnachtingsvergoeding: voor een trein die 's nachts op de sporen staat te wachten, dient de NMBS te betalen aan Infrabel.

Zoals ook in dit huis gezegd, zijn er perverse effecten. Treinen met de hoogste capaciteit betalen in principe het minste, want zij stoppen ook het minste. Voor landelijke treinen die veelvuldig stoppen, levert dit bijkomende kosten op. Pervers in dit systeem is dat hoe minder een trein stopt, hoe goedkoper dit is voor de NMBS. In het kader van de mobiliteitsvisie lijkt dit voor landelijke gemeenten toch niet zo goed.

Ik heb een aantal concrete vragen en in mijn schriftelijke neerslag staat dat een aantal daarvan schriftelijk kan worden beantwoord.

Ten eerste, wat is de visie van de minister op deze hoge rijpadvergoedingen?

Ten tweede, hoe worden de rijpadvergoedingen berekend? Is dit voor alle lijnen hetzelfde of zijn er verschillen tussen de lijnen A, B of C?

Ten derde, hoe worden de stationsheffingen berekend? Wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen de stopplaatsen, kleine stations en grote stations?

Ten vierde, hoe worden de overnachtingen berekend? Heeft dit te maken met het soort materiaal?

Ten vijfde, hoe is het verschil tussen goederentreinen en reizigerstreinen te verklaren? Of is dit niet te verklaren?

Ten zesde, zal er werk worden gemaakt van een nieuw koninklijk besluit voor de herberekening van de rijpadvergoedingen en de infrastructuurheffingen?

De vragen over de inkomsten van Infrabel via rijpadvergoedingen en het aandeel van de NMBS kunnen schriftelijk worden beantwoord.

Ten slotte, zijn er in het kader van de voorbereiding van de bespreking van de beheersovereenkomst vergaderingen en studies bekend om het systeem te hervormen? De CEO van Infrabel heeft hier twee weken geleden gezegd dat als dit zo is hij elders middelen moet zoeken, maar hij zou dat bekijken.

01.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, zoals in de regeringsverklaring en in mijn algemene beleidsnota staat, mag de rijpadvergoeding geen rem zijn op het gebruik van de spoorweginfrastructuur, noch voor het reizigersvervoer, noch voor het goederenvervoer.

De wijze waarop de rijpadvergoeding wordt berekend, staat uitvoerig toegelicht in de netverklaring van Infrabel, vrij te consulteren op de website van de onderneming.

Voor de meeste lijnen van het spoorwegnet bestaat de rijpadvergoeding uit het treinpadecht-lijn en het treinpadecht-installatie. Voor een beperkt aantal lijnen die kunnen worden afgescheiden van de rest van het spoorwegnet en waarvan de operationalisering kan worden overgedragen aan de vervoerders is er een rangeerlijn van toepassing.

Zoals aangekondigd in mijn algemene beleidsnota maak ik werk van de hervorming van de infrastructuurheffingen. Daartoe laat ik de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met een externe consultant en in overleg met een selectie van stakeholders, momenteel een studie uitvoeren naar de optimalisering van de gebruiksvergoeding voor de spoorweginfrastructuur.

In 2014 inde Infrabel een totaal afgerond bedrag van 676 578 000 euro. Hiervan kwam 87 % van het binnenlands reizigersvervoer, 8 % van het internationaal reizigersvervoer en 5 % van het goederenvervoer.

Op basis van de rekeningen voor 2013, gepubliceerd door de NMBS, bedraagt de gebruiksvergoeding in het domein van de openbare dienstverlening nagenoeg 30 % van de totale uitgaven. Indien wij alle activiteiten van de NMBS samen nemen, bedraagt deze ratio bijna 66 %.

01.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de klaarheid van de cijfers. Dat is belangrijk.

Ik stelde deze vraag omdat ik weet dat de opdracht voor de studie aan de FOD werd gegeven.

We willen alleen dat in het debat dat nog moet worden gevoerd verstandige beslissingen worden genomen op basis van transparante cijfers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertragingen van het project Comics Station en de aanpak van de leegstand in Antwerpen-Centraal" (nr. 2535)**

02 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards dans le cadre du projet Comics Station et la gestion des espaces libres de la gare d'Anvers-Central" (n° 2535)**

02.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik werd gecontacteerd omtrent het project Comics Station Antwerp heb ik ook even moeten opzoeken wat het precies inhoudt. Het was dus nieuw voor mij om te vernemen dat, in het kader van de exploitatie van het station van Antwerpen-Centraal, een aantal projecten werden opgestart om de leegstand te bestrijden, en terecht. Comics Station Antwerp is er een van. Laatst was daar een tentoonstelling met dino's.

Vandaag is er een project dat 300 000 bezoekers zou moeten genereren met een kostprijs van acht miljoen

euro voor de opstart, waarin zowel de Stad Antwerpen als de NMBS participeren. Er is evenwel enige vertraging opgetreden want blijkbaar is er een technische discussie met de NMBS aan de gang over het al dan niet starten van het project. De NMBS zou een retailspecialist hebben aangeduid om de leegstand aan de achterkant van het centraal station tegen te gaan.

Mevrouw de minister, wat zijn de redenen voor de vertragingen inzake het project Comics Station Antwerp? Voor hoeveel geld participeert de NMBS? Via welke constructie gebeurt dat?

Wie is de retailspecialist die de NMBS aanduidde voor de activering van de leegstand en het starten van een shoppingcenter?

Wat is de huidige leegstand? Hangen de plannen voor Comics Station Antwerp samen met een plan van aanpak voor de leegstand aan de achterkant van het station Antwerpen-Centraal?

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat Comics Station Antwerp het oorspronkelijk overeengekomen project gevoelig heeft aangepast, waardoor er bijkomende afspraken nodig zijn tussen de NMBS en CSA over de technische, financiële en organisatorische aspecten.

De NMBS draagt financieel niet bij in het project en neemt dus geen exploitatierisico. De NMBS stelt alleen de ruimte ter beschikking mits een vergoeding, conform de gebruikelijke modaliteiten bij concessies.

De NMBS heeft geen retailspecialist aangeduid voor de creatie van een indoorshoppingscenter.

De NMBS blijft alle winkels in Antwerpen-Centraal verder toekennen via concessie na een marktconsultatie en beschikt daarvoor over een intern team bij de directie Stations.

De leegstand heeft alleen te maken met diverse juwelenwinkels die lijden onder de gestegen goudprijs en minder bezoekers uit het buitenland zien. Er zijn nu een vijftigtal winkels actief in Antwerpen-Centraal, waaronder zestien juwelenwinkels. Er blijven nog een dertigtal lege winkelpanden over, die voornamelijk in een tweede gedeelte aan de kant Kievitplein zijn geconcentreerd.

Het project Comics Station Antwerp bevindt zich inderdaad aan de kant Kievitplein, maar niet op de locatie van de leegstaande winkelpanden. De NMBS verwacht dan ook dat het project een succesvolle exploitatie zal kennen en een publiekstrekker zal zijn, die meer leven zal brengen in het station aan de kant Kievitplein.

02.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik hoop, net als u, dat de leegstand kan worden bestreden, zodat de achterkant van het station een minder desolate indruk nalaat.

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

*Voorzitter: Wouter Raskin.
Président: Wouter Raskin.*

03 **Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réaménagement de la gare d'Ottignies et de ses alentours" (n° 2614)**

03 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herinrichting van het station en de stationsomgeving in Ottignies" (nr. 2614)**

03.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, le conseil communal de la Ville d'Ottignies - - Louvain-la-Neuve a récemment voté à l'unanimité une motion qui demande le respect des engagements budgétaires pris dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la SNCB et d'Infrabel.

Je vais brosser rapidement la situation de la gare d'Ottignies, qui n'est pas à la hauteur de son caractère attrayant depuis plusieurs années. Avec environ 22 000 montées quotidiennes et autant de passagers qui y

transitent, elle est en effet plus fréquentée que celles de Namur, Liège ou Mons. Malgré cela, elle n'a bénéficié que de 60 millions dégagés par le plan susnommé. Soit dit en passant, ce montant est inférieur, et de loin, à celui qui a été dévolu à la gare de Mons, laquelle a reçu 200 millions.

Ensuite, le vaste projet de réaménagement de la gare d'Ottignies et de ses alentours a été défini dans un masterplan en partenariat entre la Ville, la SNCB et Infrabel. L'étude menée par le bureau Eurogare a débuté en 2011-2012. Les contacts avec la SNCB Holding – notamment avec son directeur général – et Infrabel se sont multipliés pour anticiper l'impact en termes d'urbanisation de l'arrivée du RER ainsi que ses conséquences sur le foncier. Soixante millions d'euros ont été inscrits au PPI. Par ailleurs, les premiers travaux portant sur le réaménagement des parkings devraient commencer en 2017.

Le plan d'économies décidé par votre gouvernement ne peut en aucun cas porter préjudice à ce projet fondamental pour la Wallonie et de nombreux citoyens. Il représente en effet un point stratégique sur la liaison entre Bruxelles et la Wallonie. C'est dans ce contexte que les autorités de la commune, toutes couleurs confondues, interpellent les acteurs du dossier via cette motion. Au-delà de ce masterplan, les usagers fréquentant la gare d'Ottignies doivent également arpenter des quais vétustes et dangereux. Je vous invite à les parcourir. De plus, ils sont inadaptés aux nouveaux trains. Malheureusement, la rénovation des quais dépend du réaménagement du faisceau de voies, qui lui-même dépend du chantier RER – lequel aurait plutôt bien avancé.

Madame la ministre, mes deux questions seront très simples, mais très importantes.

Pouvez-vous nous dire si le projet de réaménagement de la zone de la gare d'Ottignies, qui était inscrit au Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI), est bien maintenu dans les délais et les engagements financiers prévus? Ne pensez-vous pas qu'un projet d'une telle importance pour la Wallonie devrait être traité avec sérieux et rapidité? Quels sont les délais prévus par Infrabel pour le chantier des quais de la gare d'Ottignies? Pouvez-vous nous donner des précisions quant à la planification des travaux?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: (...) sera prochainement élaboré en tenant compte d'une analyse complète des besoins en rapport avec les disponibilités budgétaires. Je serai attentive à l'évolution favorable du projet de réaménagement de la gare d'Ottignies. Tout sera mis en œuvre pour soutenir sa concrétisation dans le nouveau PPI.

Toutefois, selon la SNCB, il est primordial d'avoir la certitude que les partenaires publics que sont la Ville et la Région wallonne affirment leur inscription dans le projet, tant au niveau technique qu'au niveau des calendriers financiers, et confirment fermement leur implication. En ce qui concerne les travaux des quais, ceux-ci sont inclus dans les travaux pour le RER sur la ligne 161.

03.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie.

Pour le reste, je suis doublement étonné. Premièrement, alors que je vous demande de me confirmer ce qui avait été prévu dans le PPI, vous demandez à la Ville et à la Région de confirmer, alors que la Ville vient de se prononcer à l'unanimité. Vous répondez à une question par une autre question.

Deuxièmement, je ne puis, comme les convoyeurs, me dire que la Ville d'Ottignies et la gare d'Ottignies, dans l'état où elle est, toutes forces politiques confondues, ne pourront qu'attendre ce que vous annoncez déjà depuis quelque temps, à savoir un "réaménagement" du PPI. Vous comprendrez bien que, dans ces conditions, je resterai particulièrement attentif à ce dossier stratégique pour l'axe Wallonie-Bruxelles via le rail.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inschakelen van burgers in de strijd tegen zelfdoding op het spoor" (nr. 2657)

04 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de citoyens dans la lutte contre les suicides sur le rail" (n° 2657)

04.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, in februari 2015 hebben we al gesproken over zelfdoding op het spoor. In 2014 waren er 200 zelfmoordpogingen waarbij 97 personen helaas het leven lieten en er 24 zwaargewond raakten. Dat is een sterke stijging ten opzichte van 2013. Op dat moment werden bijkomende initiatieven aangekondigd om de stijgende tendens een halt te proberen toe te roepen.

Voorzitter: Marcel Cheron.

Président: Marcel Cheron.

Er zou een project worden uitgewerkt met een bevoorrecht contact met Securail voor buurtbewoners van risicolijnen. Er zou een speciaal telefoonnummer worden geïnstalleerd, zodat een wanhoopsdaad vermeden zou kunnen worden.

Welke zijn de risicolijnen? Hoe zullen de buurtbewoners contact moeten opnemen met Securail? Uit hoeveel ploegen bestaat Securail?

De dag nadien ontkende Infrabel in een klein berichtje dat het project met buurtbewoners van start zou gaan. Bestaat er al dan niet zo'n project? Zo ja, wat houdt het project precies in?

04.02 Minister Jacqueline Galant: Het betreft veeleer lijnsecties dan volledige lijnen. In Vlaanderen betreft het secties van de lijnen 69, 89, 75 en 66 in de regio Kortrijk, Ieper en Menen; de lijnen 25 en 27 in Duffel en Mortsel; en de lijn 59 in Lokeren. In Wallonië betreft het de lijnen 162 en 154 in Dave-Saint-Martin en Jambes; en de lijn 139 in Waver. In Brussel gaat het over het baanvak Ruisbroek/Vorst-Oost op de lijn 124 en Anderlecht op de lijn 50A.

Het gratis noodnummer voor het publiek 0800/30230 is sinds 2008 beschikbaar om reizigers 24 uur op 24 en zeven dagen op zeven de mogelijkheid te geven om noodsituaties of verdachte situaties op het spoorwegdomein te melden. Als een reiziger of buurtbewoner dat noodnummer vormt, komt hij of zij op het Security Operations Center van de NMBS, waar een veiligheidsagent van Securail hem of haar te woord staat.

De operator op het Security Operations Center stelt gerichte vragen om de exacte plaatsbepaling te doen. De operator neemt direct contact op met het Railway Operations Center voor eventuele preventieve maatregelen voor het treinverkeer. De dichtstbijzijnde ploeg van Securail of politiedienst wordt ter plaatse gestuurd om de personen te onderscheppen. Securail beschikt over 18 ploegen.

04.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik ben vooral vertrouwd met de problematiek in mijn regio, in het bijzonder in de omgeving van Duffel en Mortsel. Elk bijkomend initiatief is toe te juichen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Laurent Devin reporte ses questions n^{os} 2644 et 2645.

05 Questions jointes 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 variable du haut management de la SNCB" (n° 2646)

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rémunération variable des dirigeants de la direction du Groupe SNCB" (n° 2861)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele vergoeding van het topmanagement van de NMBS" (nr. 2646)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele verloning van de top van de NMBS-Groep" (nr. 2861)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb vastgesteld dat de stiptheid van de treinen – op

papier weliswaar – er in 2014 lichtjes op vooruit is gegaan. Op zich is dat goed nieuws. Helaas zien we echter dat de vooruitgang zich niet doorzet op alle andere vlakken. Zo is er inzake het aantal afgeschafte treinen en de veiligheid op de sporen zeker nog werk.

In uw beleidsnota stelt u duidelijk dat de resultaten uit de prestatimaatstaven die in het nieuwe beheerscontract met de NMBS en Infrabel zullen worden opgenomen en in het bijzonder deze voor stiptheid, rechtstreeks zullen worden gekoppeld aan het variabele loon van het management. Nu deze nieuwe beheerscontracten zijn uitgesteld tot het najaar mag dit u er niet van weerhouden om de CEO's en de directeurs van beide bedrijven variabel te verlonen volgens hun geleverde prestaties.

Mevrouw de minister, ten eerste, wat zijn de resultaten voor de variabele verloning van het management van de NMBS-Groep voor 2014?

Ten tweede, de opgelegde besparingen mogen geen excuus vormen om toegevingen te doen inzake de prestaties die de top van de groep dient te realiseren. Hoe zult u erover waken dat de variabele verloning van het management van beide bedrijven in 2015 afgestemd zal worden op de werkelijke prestaties?

05.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, ik had een tweetalig antwoord voorbereid, aangezien de heer Devin hierover ook een vraag zou stellen.

Les règles en matière de rémunération variable à la SNCB sont du ressort du conseil d'administration. Celui-ci a approuvé un nouveau système de rémunération variable. Ce système prévoit que la rémunération variable du personnel de cadre est liée aux résultats de l'entreprise. L'enveloppe globale est déterminée par ce résultat collectif et la rémunération variable individuelle dépend aussi de ce résultat collectif.

Le résultat collectif dépend de trois indicateurs-clés de performance (KPI): l'EBITDA cash récurrent, la ponctualité sans neutralisation et la satisfaction des clients. Ces trois KPI sont pondérés comme suit: EBITDA: 30 %; ponctualité: 40 %; satisfaction des voyageurs: 30 %.

Ce système est également d'application pour les directeurs généraux. Il devra faire l'objet de mesures complémentaires dans le cadre du prochain contrat de gestion.

Wat Infrabel betreft, is de berekening van de variabele verloning van de leden van het directiecomité, op basis van de resultaten van 2014, in voorbereiding. Zoals bepaald door de wet, zullen de lonen van de leden van het directiecomité gepubliceerd worden in het jaarverslag voor de aandeelhouders. Momenteel wordt werk gemaakt van de bepaling van de doelstellingen door de leden van het directiecomité van Infrabel voor 2015. Die zullen binnenkort aan de raad van bestuur worden voorgelegd.

U kunt dus vaststellen dat de beheersorganen van de ondernemingen, zoals de regering dit wenste, erop toezien dat de lonen van de hogere directie in verhouding staan tot de prestaties van de ondernemingen.

05.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, het doet mij plezier vast te stellen dat men aan het werk is. Ik heb wel niet altijd even concrete voorbeelden gehoord. U ging ook erg snel in uw antwoord. Ik zal dus nog even het verslag afwachten.

Ik heb in ieder geval onthouden dat 2014 in voorbereiding is en binnenkort gepubliceerd wordt in het jaarverslag.

Voor 2015 is er een voorstel aan de raad van bestuur. Dat is goed. Wij moeten doorzetten. Er is veel verspilling in de NMBS-Groep, dat hebt u zelf ook meermaals verklaard. Er zit nog heel wat vet op de soep. Wij kunnen en moeten nog snijden in de variabele verloning van het management. Wij doen dat duidelijk niet in kwaliteit en veiligheid. De koppeling van het loon van het management aan de resultaten zal een positief effect hebben op het welbevinden van de reizigers.

Ik steun u in uw ambitie om daar effectief en concreet werk van te maken.

*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 Nederlandse vraag naar meer grensoverschrijdend treinverkeer" (nr. 2668)

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 demande des Pays-Bas d'augmenter le trafic ferroviaire transfrontalier" (n° 2668)

06.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de Nederlandse provincie Limburg heeft bij de Europese Commissie een subsidieverzoek ingediend voor onderzoek naar betere grensoverschrijdende spoorverbindingen. Het zou gaan om een subsidie van vijf miljoen euro. Hierin zitten ook twee verbindingen met België, namelijk Brussel-Leuven-Luik-Maastricht en Antwerpen-Hamont-Weert.

De Nederlandse provincie Limburg heeft ondertussen reeds uit verschillende hoeken steunbetuigingen gekregen. Zo hebben onder meer de overheden Noordrijn-Westfalen, de Duitse en Nederlandse ministeries van Transport en NS International hun steun voor het initiatief uitgedrukt.

Onderschrijft u het belang van goede, grensoverschrijdende treinverbindingen voor de economische ontwikkeling van de Euregio?

Zult u de subsidieaanvraag van de Nederlandse provincie Limburg steunen? Zult u een steunbetuiging indienen bij de Europese Commissie?

06.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, ik wens te benadrukken dat voor de regionale netwerken van grensoverschrijdend vervoer, zoals Eurométropole, Euregio Maas-Rijn en Euregio Saar-Lor-Lux, een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer van cruciaal belang is. Ik verwijs ter zake ook naar mijn beleidsnota die ik eind november heb toegelicht in de Kamer en waarin ik aandacht besteed aan dit thema.

De Nederlandse provincie Limburg heeft inderdaad eind februari 2015 een Europees subsidieverzoek ingediend voor onderzoek naar betere grensoverschrijdende spoorverbindingen. Het gaat om de IC-verbindingen Düsseldorf-Venlo-Eindhoven en Keulen-Aken-Heerlen-Eindhoven en de treinverbindingen Brussel-Leuven-Luik-Maastricht en Antwerpen-Hamont-Weert. De studie kijkt onder meer naar de benodigde infrastructuur, de veiligheidssystemen, de sociale veiligheid, de frequentie van de dienstregeling, de vorm van de treinkaartverkoop en het benodigde treinmaterieel. Dit laatste is nodig omdat Nederland, Duitsland en België verschillende spanningen op de bovenleiding hanteren. Een ander wezenlijk kenmerk van de studie is om de meerwaarde van het samenhangende pakket van de diverse verbindingen naar voren te brengen.

Tot op heden heb ik nog geen verzoeken tot steunbetuiging voor dit project ontvangen, maar mochten die er komen, zal ik hierop welwillend antwoorden.

06.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn provincie Limburg ligt tussen drie sterke en belangrijke economische regio's, namelijk de Nederlandse Randstad, de Vlaamse Ruit en het Duitse Ruhrgebied. De Limburgse economie heeft het daarentegen zwaar, u kent het verhaal van onze provincie.

In het SALK werd aangetoond dat een gebrekkige ontsluiting via het spoor een obstakel vormt voor verdere economische ontwikkeling. Betere spoorverbindingen zijn absoluut noodzakelijk – ik heb u daarover reeds herhaaldelijk ondervraagd – voor de Limburgers en voor de Limburgse bedrijven, zowel verbindingen binnen de provincie als grensoverschrijdend.

Het Europees subsidieverzoek van de provincie Noord-Limburg is een initiatief dat alle steun verdient.

Onder meer de treinverbinding Antwerpen-Weert zal onderzocht worden. Ik heb u al aangetoond dat het reizigerspotentieel bestaat en dat het financiële plaatje best te doen is. Het doortrekken van de spoorlijn naar Weert zou zo goed als kostenneutraal kunnen gebeuren. De Nederlandse provincie Limburg is vragende partij en heeft al middelen opzijgezet. Samen met Nederland kunnen wij met relatief weinig kosten alvast het personenvervoer organiseren. Dat is weliswaar een kleine eerste stap naar de IJzeren Rijn.

Mevrouw de minister, ik houd nogmaals een warm pleidooi dat u dit zou meenemen in uw volgende

meerjareninvesteringsplan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 2706 de M. David Geerts et n° 2713 de M. Benoit Hellings sont transformées en questions écrites.

Voorzitter: Wouter Raskin.

Président: Wouter Raskin.

07 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ruzie tussen Cornu en Fontinoy" (nr. 2769)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het conflict tussen de CEO van de NMBS Jo Cornu en voorzitter Fontinoy" (nr. 2770)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de interne beschuldigingen bij de NMBS" (nr. 2777)
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de grote interne bestuursmoeilijkheden bij de NMBS" (nr. 27)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spanningen bij de top van de NMBS" (nr. 2812)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spanningen bij de top van de NMBS" (nr. 2817)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de interne conflicten bij de NMBS" (nr. 2952)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de activiteiten van Eurostation in India en de aangekondigde externe audit" (nr. 3034)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-top" (nr. 3294)

07 **Questions jointes et interpellation 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 "la querelle entre MM. Cornu et Fontinoy" (n° 2769)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit entre le CEO de la SNCB, Monsieur Cornu, et son président, Monsieur Fontinoy" (n° 2770)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accusations en interne à la SNCB" (n° 2777)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les graves problèmes de gouvernances au sein de la SNCB" (n° 27)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tensions au sommet de la SNCB" (n° 2812)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tensions au sommet de la SNCB" (n° 2817)
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conflits internes à la SNCB" (n° 2952)
- de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les activités d'Eurostation en Inde et l'annonce d'un audit externe" (n° 3034)
- 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 direction de la SNCB" (n° 3294)

07.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, men kan geen krant openslaan, of er staan berichten in over de oorlog aan de top van de NMBS. Ook op 6 maart, nu toch al enkele weken geleden, werd bericht over een brief die de heer Cornu had verstuurd naar aanleiding van de problemen die hij ondervindt met de heer Fontinoy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS.

Volgens de heer Cornu gaat de heer Fontinoy te ver met de NMBS en vooral met Eurostation en de vastgoedprojecten. Ook zou hij op een andere manier te werk gaan, met name via een niet-gereguleerde weg, zoals in *De Morgen* stond. Tevens werd een dubieuze vastgoeddeal in India aangehaald, waarbij Eurostation betrokken zou zijn en waarbij een lokale partner een commissieloon van 35 % ontving.

Mevrouw de minister, volgens mij is dat ernstig genoeg en ik wil u daarover dan ook vier vragen stellen.

Ten eerste, erkent u het bestaan van die brief?

Ten tweede, kunt u de inhoud ervan die brief toelichten?

Ten derde, kunt u bevestigen dat een lokale partner een commissie van 35 % heeft ontvangen van Eurostation?

Ten vierde, hoe reageert u op die problematische situatie?

07.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, vooraf wil ik het volgende zeggen. Mevrouw De Coninck maakt allusie op de audit en het project in India. Daarover heb ik ook een vraag ingediend, die onder agendapunt 31 staat. Kan ik die vraag met deze vraag samen behandelen, of moet ik mijn vraag nr. 3034, onder agendapunt 31, afzonderlijk stellen?

De **voorzitter**: Lukt het samenvoegen van die vragen voor de minister? (*Instemming*)

07.03 David Geerts (sp.a): Waarvoor dank.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mevrouw De Coninck heeft reeds een inleiding gegeven over wat in de kranten is verschenen. Die berichten hebben mij eigenlijk verbouwereerd en ik vond het zeer opmerkelijk dat die beschuldigingen geuit moesten worden en die oorlog bovendien publiek moet worden uitgevochten.

Als een dergelijk conflict zich voordoet, dan lijkt het mij persoonlijk het beste dat de voorzitter van de raad van bestuur via een extra bijeenroepen raad van bestuur een stap opzij zet. Ik wil benadrukken dat ik daarmee geen uitspraak doe over schuld of onschuld. Wel denk ik aan de werking van het overheidsbedrijf en aan de relatie tussen het directiecomité en de CEO ten opzichte van de raad van bestuur. Een stap opzij zetten, lijkt mij daarom het beste. Nu zal de interne vete mogelijk de bovenhand krijgen in de bedrijfsvoering, in plaats van dat de aandacht naar de reiziger gaat. Dat is mijn persoonlijke visie en anderen moeten het daarmee niet eens zijn. Voor het bedrijf zelf is dat volgens mij wel de beste oplossing.

Nu kom ik tot mijn vragen over de inhoud van de brief.

Ten eerste, klopt de inhoud ervan? Wat is uw visie daarop, want ik neem aan dat de inhoud ook voor u niet evident is?

Ten tweede, wat is uw visie op het functioneren van de voorzitter van de raad van bestuur? Ik las dat deze bovendien beschikt over een kabinet. Gewoonlijk beschikt de voorzitter van de raad van bestuur, zowel in privébedrijven als in overheidsbedrijven, wel over een medewerker om het voorzitterschap beter te kunnen waarnemen, maar ik begrijp uit de brief dat het hier zou gaan om een schaduwkabinet dat alle beslissingen van het directiecomité bijkomend bekijkt. Klopt dat? Is er zo'n kabinet? Hoeveel bedragen de personeelskosten daarvan? In welke mate bemoeilijkt de doublure van het directiecomité door dit kabinet van de voorzitter de werking van het bedrijf?

Ten derde en ten slotte, welke acties hebt u ondernomen om opnieuw een sereen klimaat te creëren waarin iedereen zich bezighoudt met zijn job, met name ervoor zorgen dat de treinen stipt, veilig en comfortabel rijden?

Ik zal mijn tweede vraag over Eurostation hieraan koppelen. Ik zal het kort houden. Over de inhoud van de brief heb ik het al gehad. Ik heb wel nog enkele bijkomende vragen over het project zelf.

Als ik het goed begrepen heb, staat het project op starten maar is het nog niet uitgevoerd. Men zou de

commissie van 35 % opstrijken wanneer de gronden gevalideerd worden. Ik dacht dat bij dergelijke investeringen rekening moest worden gehouden met delcrediterisico's, maar blijkbaar was dat hier niet het geval.

Zoals ik altijd heb gezegd, ik heb niets tegen dochterondernemingen, maar zij moeten iets bijdragen. De vraag rijst of de dochteronderneming van een publiek bedrijf dit als opdracht moet hebben? Ik stel mij de vraag wat daarvan de meerwaarde is.

Wie zal de externe audit uitvoeren? Zal de betrokkenheid van de heer Fontinoy onderzocht worden? Wanneer kunnen de concrete resultaten van deze audit verwacht worden? Welke criteria werden gehanteerd om de auditor aan te duiden?

07.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai déposé une interpellation sur ce que je qualifiais de grave problème de gouvernance au sein de la SNCB. Les mots étaient choisis et pesés dans la mesure où un courrier adressé par le patron des Chemins de fer, M. Cornu, au président du conseil d'administration, M. Fontinoy, a été rendu public. Dans ce courrier, il était question de, je cite, "magouilles dans l'attribution d'études et corruption éventuelle dans une transaction immobilière en Inde". Il s'agit d'un échange d'amabilités au sommet des structures dirigeantes de la SNCB, avec des propos fort peu collégiaux, des doléances respectives, des affrontements. Dans le monde politique, des affrontements de ce type sont monnaie courante mais, dans les entreprises publiques, c'est un peu plus rare et c'est assez heureux. Ces conflits et disputes ne peuvent rien apporter de bon, certainement pas pour les voyageurs. Après les mesures d'économie, une nouvelle affaire a frappé la SNCB avec des conséquences négatives pour l'avenir de la société, pour ses travailleurs, pour ses usagers.

Ce courrier évoquait la problématique de la filiale Eurostation et a connu un certain nombre de développements. Depuis le dépôt de cette interpellation, il y a plus de quinze jours – cette commission n'a pas un rythme particulièrement rapide pour traiter les questions –, une décision du conseil d'administration de Eurostation a privé de sa fonction le plus haut responsable. Depuis lors, comme si on avait touché à un nid de fourmis, cela part un peu dans tous les sens. On s'interroge donc sur ce qu'il se passe dans cette structure, qui touche particulièrement le Groupe SNCB. On entend un peu moins parler d'Infrabel mais on se demande ce qu'il se passe à la SNCB.

Madame la ministre, vous êtes la ministre de tutelle et dans ce cadre, vous avez à votre disposition le contrat de gestion et une capacité d'intervention.

On peut ajouter qu'un certain nombre d'informations ont été révélées, en particulier en matière de choix un peu curieux faits, entre autres, par le CEO de la SNCB. On apprend qu'il compte, avec l'appui de ce conseil d'administration – tout cela est donc extrêmement "réglo" –, désigner un consultant financier, qui était l'ancien n° 2 de la "maison" pour faire un travail qui, en principe devait être le travail de celui qui a été désigné et qui va bientôt occuper la place à la SNCB. Celui-ci vient par ailleurs d'un cabinet ministériel. Il n'est donc pas encore là. On est en droit de s'interroger sur le type de contrat et son montant, qui n'est quand même pas anodin puisqu'il dépasse le chiffre fixé par le gouvernement précédent pour le salaire du patron. On savait déjà que, dans cette société, un certain nombre de cadres intermédiaires gagnaient plus que le patron. En l'occurrence, on continue, même si ce n'est que pour un an et même si c'est en remplacement d'un accès à la pension. Tout cela fait un peu désordre!

Ensuite, on apprend qu'au niveau de la désignation des commissaires du gouvernement, il y a des choses qui bougent. Si on termine avec le renouvellement demandé, espéré, supposé des conseils d'administration, tant de la SNCB que d'Infrabel – à la suite de l'une ou l'autre démission ou velléité de tel ou tel parti qui se retrouve maintenant au gouvernement, d'y avoir ses propres représentants et d'autres questions –, on est en droit, madame la ministre, de s'interroger sur la gouvernance au sein de ce groupe qui a tellement de difficultés et de défis de mobilité à résoudre.

Madame la ministre, comptez-vous investiguer sérieusement – j'insiste sur le "sérieusement" – à la fois sur les accusations mutuelles qui sont portées par les hauts responsables de la SNCB entre eux et sur la clarté qui est exigée et demandée par M. Cornu sur un certain nombre d'activités, en particulier dans les filiales? Ceci rejoint d'ailleurs une partie de vos propos tant sur le nombre de filiales mais aussi sur leur raison d'être.

Enfin, quelle opération transparente est-elle possible ou pas à la SNCB? Comment allez-vous mettre en œuvre un audit interne dans une maison où on a parfois l'impression que les meilleurs épisodes de la série

des Borgia, et je passe certains détails, sont à l'œuvre du côté de la gare du Midi?

Plus largement, madame la ministre, quelle est la position du gouvernement sur la composition, sur le fonctionnement futur des instances dirigeantes de la SNCB et d'Infrabel, compte tenu des éléments qui sont annoncés (démissions, remplacements éventuels) ainsi que de l'arrivée de représentants des Régions? C'est le dernier élément sur lequel je voulais attirer votre attention. Vous savez en effet que nous devrions en principe avoir des représentants des Régions aux conseils d'administration tant de la SNCB que d'Infrabel.

Jusqu'à présent, cela n'a pas encore été traduit.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, de heer Van den Bergh vraagt om zijn gelijkaardige vraag nr. 3294 aan het debat toe te voegen. (*Instemming*)

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, het was uitdrukkelijk mijn bedoeling om deze vraag toe te voegen. De vraag betreft een zo belangrijk onderwerp, dat het een beetje de werkwijze van vraag en antwoord overstijgt. Door het toevoegen van vragen moeten wij tot een goede gedachtewisseling kunnen komen.

De voorgaande sprekers hebben er ongetwijfeld al op gewezen dat het rommelt aan de top van de NMBS. De spanningen tussen de CEO en de directie, enerzijds, en de raad van bestuur en zijn voorzitter, anderzijds, zijn de voorbije dagen en weken uitvoerig beschreven in de pers. In *De Morgen* lekte een brief uit en er verschenen verschillende artikels in *L'Echo* en *De Tijd* waaruit blijkt dat de verstandhouding bij de top van de NMBS allesbehalve goed is, net op een moment waarop die top heel veel belangrijke beslissingen moet nemen gezien de huidige situatie met de geplande besparingsoperaties en de bestaande operationele uitdagingen. Op een dergelijk moment is een heel sterke en eensgezinde leiding van de NMBS net op haar plaats. Ik sluit mij dan ook aan bij de bekommernissen en vragen van de collega's.

Ik heb één specifieke vraag. Misschien werd ze daarom oorspronkelijk losgekoppeld van de andere vragen of hebt u een ander antwoord voorbereid. De vraag betreft de gunningen door de raad van bestuur.

In een normale bedrijfswerking wordt de bevoegdheid inzake gunningen meestal gedelegeerd aan de directie, tot op een bepaald niveau. Bij de NMBS moeten alle gunningen nog altijd door de raad van bestuur worden beslist, waardoor de voorzitter van de raad van bestuur over alles en nog wat zijn zeg heeft. Moet er niet over worden nagedacht om een limiet op de bevoegdheid van de raad van bestuur ter zake te stellen? Er moet worden gestreefd naar meer duidelijk afgebakende taken van de raad van bestuur, enerzijds, en het directiecomité en de CEO, anderzijds, conform de Corporate Governance Code voor andere bedrijven. Er ligt wat werk op de plank.

07.06 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, een aantal leden heeft mij vragen gesteld over de huidige toestand bij de NMBS, meer bepaald over de meest recente ontwikkelingen als gevolg van de brief die de CEO van de NMBS aan de voorzitter van de raad van bestuur heeft gericht, de artikels die in de pers zijn verschenen en het gezamenlijke persbericht dat de gedelegeerd bestuurders en de voorzitter hebben verspreid.

Vous me permettrez de répondre à l'ensemble de ces questions de la manière la plus claire qui soit.

J'ai effectivement reçu en date du 21 janvier copie d'un courrier de Jo Cornu à Jean-Claude Fontinoy. Dans un but de totale transparence, ce courrier, qui peut être mis à votre entière disposition, a également été communiqué au journaliste qui m'interrogeait ce vendredi 6 mars sur les présomptions de corruption citées par le journal *De Morgen*. Je reviendrai dans quelques instants sur son contenu.

Depuis ma prise de fonction le 11 octobre 2014, la situation du Groupe SNCB m'interpelle tous les jours un peu plus et ce, sur différents aspects. Je cite pêle-mêle l'organisation, l'administration, le management, l'efficacité sans même parler d'efficience, la place toute relative qu'occupe le client. Bien sûr, l'objet de mon propos n'est pas de faire le relevé complet des lacunes que je constate mais simplement, je tiens à situer dans ce contexte les derniers événements sur lesquels vous m'interrogez.

Je tiens aussi à vous dire que ce même contexte, que j'esquisse brièvement, m'incite à travailler en vue d'un plan global de modernisation. Mais je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en parler plus en détail

prochainement.

Pour en revenir plus précisément aux événements sur lesquels vous m'interpellez, je peux vous répondre ce qui suit. Tout d'abord, mon cabinet et moi-même avons eu des entretiens avec MM. Cornu et Fontinoy et ce, de manière régulière et singulièrement depuis ces derniers événements. Par courrier de ce lundi 9 mars, je leur ai instamment rappelé de rester chacun dans les limites de leurs rôle et mandat. L'examen des règles de *corporate governance* appliquées depuis longtemps au sein du Groupe est en cours et je ne me refuserai pas de les modifier si je devais constater qu'elles ne sont pas appropriées.

Je ne cache pas que la gouvernance interne m'interpelle depuis mon entrée en fonction. Par ailleurs et eu égard à l'objectif global que je me fixe et j'ai déjà exposé préalablement, je ne souhaite laisser dans l'ombre aucun élément essentiel au fonctionnement du Groupe SNCB.

À ce jour, je ne vois pas suffisamment clair sur le rôle et le fonctionnement de plusieurs filiales. Aussi, ai-je demandé un audit externe afin de m'apporter une réponse sur les décisions prises dans un certain nombre de dossiers et sur les flux financiers qui en sont les conséquences. Je songe plus particulièrement aux filiales Eurogare, Eurostation et Euro Immo Star. À ce jour, je sais que la désignation d'un bureau d'audit est en cours et la mission qui lui sera confiée porte à la fois sur un audit financier, un audit risques et un audit des procédures internes.

De manière plus précise concernant Eurostation et ses activités à l'étranger, j'ai reçu la confirmation qu'elle a développé plusieurs activités en tant que bureau d'études à l'étranger. Il en ressort que seul le projet en Jamaïque a été rentable. Pratiquement tous les autres projets sont déficitaires. L'administrateur délégué de la SNCB a présenté une nouvelle stratégie relative aux activités d'Eurostation à l'étranger à son conseil d'administration du 30 janvier. Cette stratégie porte essentiellement sur la gouvernance de projets internationaux.

En ce qui concerne le projet en Inde, il s'agissait de développer les terrains situés aux abords des gares indiennes en collaboration avec les chemins de fer indiens.

Eurostation devait effectuer toutes les études à ses frais, risques et périls, pour ensuite être indemnisée au moment de la vente des droits de bâtir à des promoteurs. Le conseil d'administration d'Eurostation du 11 décembre 2014 a décidé, sur proposition de l'administrateur délégué de la SNCB, que le projet comportait des risques trop élevés et qu'il convenait de mettre un terme à ce dossier.

En ce qui concerne la cellule d'appui du président du conseil d'administration et le secrétariat des organes de gestion, j'ai reçu une réponse de M. Cornu détaillant la composition du cabinet du président. L'analyse est en cours. Je prendrai mes responsabilités si je devais constater des excès. Il serait dès lors demandé à la SNCB de trouver une solution adéquate en interne.

Un dernier point qui n'est pas intimement lié à ces derniers événements mais sur lequel l'un de vous m'interroge porte sur la composition des organes de gestion. À ce jour, je puis vous informer de la situation suivante: Luc Joris, administrateur francophone de la SNCB, a démissionné en date du 26 février. Il convient de pourvoir à son remplacement dans les meilleurs délais pour que le conseil soit valablement constitué. Une cooptation est en cours et sera confirmée au conseil d'administration de ce vendredi.

À ce jour, seules les Régions flamande et bruxelloise m'ont adressé le nom de leur représentant au sein des organes de la SNCB et d'Infrabel. En Région wallonne, le point était inscrit à l'ordre du jour du Conseil des ministres du 19 mars. J'attends une officialisation des désignations. Je pourrai ainsi conclure complètement à la fois sur le respect de la parité linguistique ainsi que sur la proportionnalité du genre. Je ne peux dès lors à ce stade tirer de conclusion définitive.

Mijnheer Geerts, de keuze wie de externe audit zal uitvoeren, gebeurt via marktconsultatie onder leiding van het auditcomité van de NMBS. De audit moet een diepgaande analyse maken van de activiteiten van de onderneming en niet van de rol van een bepaald persoon. Het is de bedoeling om begin mei over een rapport te beschikken. De klassieke criteria zijn de kwaliteit, referenties en de prijs.

Mijnheer Van den Bergh, in mijn schrijven van 9 maart zowel gericht aan de gedelegeerd bestuurder als aan de voorzitter heb ik opgeroepen tot sereniteit vanwege beide bestuurders in het belang van het spoor. Dergelijke interne conflicten komen een onderneming noch haar personeel en haar klanten ten goede.

Zelf wil ik mij voortaan concentreren op het toekomstige moderniseringsplan. De weg naar efficiëntie en modernisering is de enige mogelijke weg teneinde strategieën en een visie te bepalen die door iedereen worden gedeeld om een toekomst te verzekeren voor het Belgische spoor.

Conform de huidige delegatie van bevoegdheden is de raad van bestuur bevoegd voor gunningen voor diensten en leveringen vanaf 2,5 miljoen en voor werken vanaf 7,5 miljoen. De gunningen voor opdrachten met lagere kostprijs mogen door het directiecomité of via subdelegatie door andere niveaus in de onderneming goedgekeurd worden. Het is bovendien niet beheersbaar om alle gunningen aan de raad van bestuur voor te leggen. Het is precies daarom dat de machtendelegatie bestaat.

Comme vous l'avez dit, de manière générale, les choses doivent impérativement s'améliorer pour une gestion et une image saines de ces entreprises.

07.07 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wij hebben hier van u veel informatie gekregen. Ik heb slechts één repliek om de info samen te vatten.

Wat heeft Eurostation in het buitenland te zoeken als de nood aan renovatie van de Belgische stations zo groot is? Ik begrijp dat totaal niet. Wij moeten hier vandaag horen dat Eurostation meerdere projecten in het buitenland doet, waarvan slechts één project, Jamaica, rendabel is gebleken. Er zijn andere noden hier in ons land. De hele NMBS-Groep kan zich beter op zijn kerntaken concentreren. Misschien was het in dat geval zo ver niet gekomen, was die brief misschien overbodig geweest en had hij nooit moeten worden verstuurd.

07.08 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Voor de analyse van de audit heb ik begin mei 2015 als datum gekregen. De analyse van de werking van het kabinet van de voorzitter is nu bezig. Ik neem aan dat ze weldra zal worden afgerond. Op dat moment moet u in uw hoedanigheid van bevoegd minister uit de resultaten van de analyse de conclusies trekken.

Daarom blijf ik bij mijn aanvankelijke opmerking. Wanneer er een analyse en een audit is – ik herhaal dat ik ter zake niet over schuld of onschuld praat –, lijkt het ons beter voor de functionering van het bedrijf dat de voorzitter van de raad van bestuur op dat moment al dan niet tijdelijk – naargelang het resultaat van de audit; het is niet aan ons om een oordeel te vellen – een stap opzij zou zetten.

Ik betreur dat zulks niet is gebeurd. Ik hoop dat het alsnog in het kader van het onderzoek en ten bate van de sereniteit binnen het bedrijf zal plaatsvinden.

07.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, j'ai été heureux de vous entendre dire à la fin de votre intervention que les choses doivent s'améliorer. C'est incontestable! À cet égard, de nombreux parlementaires vous soutiendront et insisteront même en revenant à la charge. Les choses doivent non seulement s'améliorer mais d'abord être plus transparentes par rapport à une situation ubuesque. Nous avons l'impression que la SNCB est comme Christophe Colomb: nous cherchons les Indes, alors que nous avons du mal à régler les questions relatives aux gares en Belgique dans des coins très proches de nous. Nous sommes loin de la question du rail en Belgique.

Je me réjouis de la fermeté de vos propos. Je me permettrai de revenir régulièrement. Vous auriez pu être un peu plus floue, vous ne l'avez pas été! Je me réjouis également d'une prise de conscience au niveau de la ministre de tutelle et du fait qu'il faille passer par un audit externe pour surveiller des filiales qui s'occupent de construire des gares en Inde. C'est quand même assez extraordinaire! Je savais qu'à la SNCB, des projets existaient pour d'autres secteurs parfois très éloignés du chemin de fer, mais dans le cas qui nous préoccupe, nous sommes dans le concret des révélations.

Moi aussi, j'attendrai avec beaucoup d'intérêt les suites à la fois de la réalisation de l'audit et des conséquences qui en seront ou pas tirées. En effet, j'ai l'impression que l'on ne peut pas se contenter d'un audit dans cette affaire et que des changements seront nécessaires. S'il s'agissait de boîtes privées, ces changements auraient déjà eu lieu! Je pense qu'il y a une véritable inaction, qui sans doute s'explique par le poids de l'histoire. C'est probablement une vieille histoire belge! Néanmoins, un véritable problème se pose dans ces entreprises, qui sont, en principe, des entreprises publiques, surtout au niveau de la multiplication

des filiales, la multiplication des casquettes. Comme vous l'avez souligné, les querelles non seulement sont larvées mais deviennent publiques, à un point tel que vous devez, ce qui est assez rare, rendre publics des courriers internes qui a priori n'étaient pas censés l'être, ou est-ce que je me trompe?

Nous sommes face à une situation qui ne peut durer et qui doit s'améliorer dans le sens réel des règles de *corporate governance*. C'est souvent mis en avant dans les entreprises publiques. Plus que jamais, ce doit être le guide.

Au-delà de cela, il faudra que les responsabilités soient prises au niveau des personnes. En effet, on ne peut se contenter d'une analyse que je qualifierai "d'universitaire" ou par audit de la situation.

Pour ce qui concerne les organes de gestion, ce que l'on appelle improprement le management, de nombreux aspects devront être clarifiés. Dans une entreprise publique comme la SNCB, il est on ne peut plus normal que les CEO prennent leurs responsabilités. Mais nous aurons également un rôle à jouer en tant que parlementaires lors de la discussion des contrats de gestion. Il est ici question du cœur même de ce qui définit la relation entre le pouvoir politique, le parlement et l'entreprise publique dans la mesure où il s'agit de décider si la dotation publique financée par le budget de l'État est justifiée ou non.

Enfin, je fais remarquer qu'à ce jour, la Région wallonne n'a toujours pas désigné son représentant au sein de la SNCB et d'Infrabel, ce que je déplore.

07.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en geëngageerd antwoord.

Het moet duidelijk zijn dat er inzake dochtermaatschappijen Eurostation, Eurogare en Euro Immo Star transparantie moet komen. Het is goed dat er een onafhankelijke audit gebeurt om alles goed te onderzoeken.

Ik vind evenwel niet dat we moeten vertrekken van het principe dat Eurostation en andere hun werk moeten beperken tot ons land. Uiteraard is er hier heel veel werk, maar als wij onze vrij breed gerespecteerde knowhow met betrekking tot spoor- en stationsontwikkeling op een fatsoenlijke en transparante manier kunnen aanwenden en gebruiken in het buitenland, moeten we dat niet laten. Natuurlijk moet dat transparant kunnen gebeuren, zonder enige vorm van kruisfinanciering.

Het draait eigenlijk rond de sereniteit van het bedrijf. Er is het verhaal rond Euro Immo Star en Michel Allé, wat hier straks nog aan bod zal komen, meen ik. Op de achtergrond is er wel de kwestie van de voorzitter van de raad van bestuur en de CEO die blijkbaar moeizaam samenwerken.

Ik noteer dat u hen een schrijven hebt gericht op 9 maart, maar in de kranten lees ik dat er nadien nog berichten naar buiten zijn gekomen. De sereniteit is dus nog niet herwonnen en dat is wel dringend nodig. Concreet roep ik u op de twee betrokkenen rond de tafel te zetten, te vragen of zij nog kunnen samenwerken en, indien dit niet het geval is, daaruit conclusies te trekken.

07.11 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, l'image de cette entreprise, l'une des plus importantes du pays, a déjà été écornée par l'application, désastreuse pour les navetteurs, du plan de transport. Une telle situation ne peut perdurer. Chaque semaine, on assiste à un nouvel épisode de cette saga. Le dernier en date concernait le contrat de consultance cinq étoiles pour un cadre pensionné. Il y a des conflits internes, tant à la SNCB qu'entre cabinets, au sujet de nominations politiques et de grands règlements de comptes entre amis qui prennent une place démesurée.

Vous avez demandé un audit externe. À la SNCB, des audits internes ont lieu presque tous les jours. J'imagine qu'un certain nombre de constats ont déjà pu être posés sur la base de tous ces audits internes et que vous en avez pris connaissance. J'ose espérer que vous les avez consultés et que des conclusions s'imposent.

Vous avez parlé d'Eurostation et du projet en Inde. Nous avons pu lire dans la presse, notamment dans *De Morgen*, des articles sur des magouilles et une corruption éventuelle. Je rappelle que c'est le ministre Reynders qui, en 2012, avait signé en Inde un mémorandum d'entente entre Eurostation et des opérateurs en Inde. Je ne vois pas clair dans cette affaire. L'audit va-t-il faire la lumière sur ce qu'il s'est passé au moment de la conclusion de ces accords? Je demande en tout cas que nous puissions examiner l'ensemble

des différents points.

Au-delà de l'image désastreuse, je constate un grand problème d'efficience qui in fine pèse sur les navetteurs. En tant que ministre de tutelle, vous devez prendre vos responsabilités pour que la SNCB se remette très rapidement en ordre de marche et cesse d'affaiblir son image, qui est déplorable et qui ne fait que se dégrader. Cette entreprise doit retrouver une bonne gouvernance et une efficience pour les navetteurs, cela doit devenir un leitmotiv.

Enfin, vous devez dire clairement ce que vous voulez en matière de filiales du Groupe SNCB. Vous n'avez jamais été claire à ce sujet, tout comme l'ensemble du gouvernement. On entend toutes sortes de commentaires, mais maintenant nous voulons connaître votre projet en la matière.

07.12 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, je sais que le dernier mot revient au parlement. Cependant, permettez-moi de me réjouir du fait que, pour une fois, il y a unanimité. Toute la clarté doit, en effet, être faite sur ce dossier. Je voudrais également faire remarquer que les choses auraient pu être clarifiées bien avant mon arrivée au département le 11 octobre 2014.

De **voorzitter**: Vraagt nog iemand het woord hierover? Zo niet, kunnen we overgaan tot een volgende vraag.

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

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de indexsprong bij treintickets" (nr. 2802)

08 Question 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 saut d'index pour les billets de train" (n° 2802)

08.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het wetsontwerp inzake de indexsprong werd in het Parlement ingediend. Ik heb begrepen dat hierover al een grondige bespreking heeft plaatsgevonden bij de eerste lezing in de commissie. Dit zal waarschijnlijk later nog in de plenaire vergadering worden behandeld.

De CD&V-fractie had gezegd dat dit ook voor huurprijzen moet worden ingevoerd.

Mevrouw de minister, zullen treintickets worden geïndexeerd als de spilindex zou worden overschreden? Gelet op de houding en de vraag van CD&V om dit niet in huurovereenkomsten te doen, neem ik aan dat de regering dit ook niet zal doen bij treintickets, maar ik vraag het voor de zekerheid toch maar eens.

*Voorzitter: Marcel Cheron.
Président: Marcel Cheron.*

08.02 Minister Jacqueline Galant: De NMBS heeft haar ticketprijzen niet verhoogd in februari 2015.

Le **président**: C'est laconique.

08.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Ik hoop dat dit in de toekomst ook zo zal blijven.

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

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overlast door daklozen in het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 2859)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overlast in Gent-Sint-Pieters" (nr. 2863)

09 Questions jointes de

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des

Chemins de fer Belges, sur "les nuisances occasionnées par des sans-abri à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 2859)

- M. Peter Dedecker à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 2863)

09.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, Gent is een mooie stad, met een mooi station.

De voorbije weken hebben heel wat personen onderdak gezocht in treinstations. Dat was niet anders in het mooie station Gent-Sint-Pieters. Er komen echter steeds meer klachten van reizigers over overlast van daklozen in de inkomhal en de zijgangen van het station.

Sommigen onder hen zouden op de banken gaan liggen en voor behoorlijk wat overlast zorgen door alcohol of drugs te gebruiken en pendelaars lastig te vallen, wat een stap te ver is. Dat is geen goede zaak voor het veiligheidsgevoel van de reizigers en voor de gezelligheid in het mooiste station van Vlaanderen. Voor alle duidelijkheid, het is niet mijn bedoeling om daklozen uit het station te weren, terwijl ze een warmer onderdak zoeken.

Ondertussen overweegt het stadsbestuur van Gent om een verbod op alcohol in te voeren.

Mevrouw de minister, welke preventieve en repressieve maatregelen worden reeds genomen om de overlast in stations te beperken, in het bijzonder in Gent-Sint-Pieters? Denkt u nog aan bijkomende maatregelen om overlast tegen te gaan? Het huidige pakket aan maatregelen lijkt immers niet te volstaan.

09.02 **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de minister, mijn collega en stadsgenoot heeft het al gezegd: Gent heeft het mooiste station van Vlaanderen. Dat wordt trouwens elke dag mooier dankzij het prachtige werk dat daar wordt geleverd.

Er komen echter steeds meer klachten over al dan niet dakloze zwervers die zich laveloos drinken en reizigers lastig vallen. Ook over druggebruik komen veel klachten. Op bepaalde plaatsen is de stank van urine niet meer te harden. Denk maar aan de oude tramtunnel, waar het in elk hoekje stinkt.

Echt aangenaam is het niet, en dat terwijl de beleidsmensen het comfort voor de reizigers in een station hoog in het vaandel moeten dragen. Dat zou topprioriteit moeten zijn.

Als preventieve maatregel heeft men een aantal zitbanken weggehaald. Maar wie is daar het slachtoffer van? Dat is eens te meer de gewone treinreiziger, die op comfort moet inboeten door het asociaal gedrag van enkelen.

Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Yüksel om van het station een gezellige, open plaats te maken en dat ook zo te houden, met aandacht voor dienstverlening en comfort voor de reiziger.

Ten eerste, wat is het beleid van de spoorweggpolitie inzake openbare dronkenschap. Ik meen dat ter zake reeds mogelijkheden bestaan. In hoeverre wordt hiervan gebruikgemaakt door de spoorweggpolitie?

Ten tweede, ziet u mogelijkheden om, bijvoorbeeld via camerabewaking, personen die storend verdrag vertonen, zoals urineren of hun gevoeg doen, te identificeren en niet alleen aan te pakken met een boete maar desnoods ook met een plaatsverbod? Het systeem van de gemeentelijke administratieve sancties voorziet expliciet in de mogelijkheid om een plaatsverbod uit te schrijven. Dat lijkt mij in het concrete geval misschien wel interessant. Hoe verloopt de samenwerking met het Gentse stadsbestuur, de lokale politie en Justitie?

Ten derde, hoe verhoudt Gent-Sint-Pieters zich inzake dergelijke overlast tot de andere Vlaamse en Belgische stations? Bestaan er cijfers over het aantal dergelijke klachten? Hoe wordt in andere stations samengewerkt met lokale overheden om dergelijke overlast te bestrijden?

Ten slotte, welke maatregelen hebt u al genomen en welke zult u nog nemen?

09.03 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS heeft een specifieke aanpak ontwikkeld om het fenomeen van daklozen in de stations en de eventuele overlast te beheersen, maar vanuit een visie van maatschappelijk

verantwoord ondernemen en met aandacht voor het menselijk leed.

Alle maatregelen die de NMBS neemt passen in de visie dat stations op zich geen deel uitmaken van het onthaalnetwerk voor dak- en thuislozen. Enkel tijdens periodes van extreme koude wordt er in bepaalde stations en onder bepaalde voorwaarden een zekere tolerantie tentoongespreid ten aanzien van de daklozen die in een station aanwezig zijn.

Jaarlijks wordt een winterplan opgemaakt dat de maatregelen opsomt die genomen worden ten aanzien van personen op de dool in de stations. Die maatregelen hebben in de eerste plaats tot doel de daklozen te begeleiden van het station naar de opvangmogelijkheden van de sociale organisaties. De dienst Corporate Security van de NMBS heeft daarom een terreindeskundige aangesteld, die de schakel vormt tussen de NMBS, de sociale organisaties en de daklozenpopulatie. De doorverwijsfunctie wordt op permanente basis uitgeoefend.

De terreindeskundige werkt ook actief in de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Naast contacten met de doelgroepen heeft hij maandelijks overleg met Straathoekwerk en het Gentse OCMW. Naar aanleiding van de winter 2014-2015 vond een voorbereidend overleg plaats met het Centrum Algemeen Welzijn, Straathoekwerk en de Gentse Nachtopvang, om de sociale strategie van de NMBS toe te lichten en om concrete afspraken te maken met deze partners. In de loop van de maand april is een evaluatie van de winter 2014-2015 ingepland. Daarnaast vond er overleg plaats naar aanleiding van specifieke problematische situaties, zoals een Romagezin dat verbleef in een ondergrondse stationsparking. Uit dagelijkse tellingen blijkt dat het station Gent-Sint-Pieters geen grotere aanwezigheid van daklozen kent dan andere grote Vlaamse stations.

Verder speelt ook Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, een belangrijke rol in het beheersen van dit fenomeen. Enerzijds, hebben de agenten een preventieopdracht en werken zij mee aan het handhaven van de veiligheid in de stations. Anderzijds, hebben zij een aantal bevoegdheden om repressief op te treden wanneer regels overtreden worden, zoals bijvoorbeeld het opstellen van een proces-verbaal. Voor feiten van overlast, zoals bijvoorbeeld wildplassen en sluikestorten, ondernemen de agenten van Securail in samenwerking met de lokale en de federale politie de nodige acties.

Het Security Operations Center van de NMBS staat in voor het in realtime bekijken van de camerabeelden in de Belgische stations. Indien storend gedrag wordt vastgesteld via deze beelden, worden Securail of de politie ingelicht.

De NMBS is vragende partij voor het toepassen van administratieve sancties of andere vereenvoudigde systemen in de stations. Een station is een publiektoegankelijke plaats en maakt deel uit van de stad. Het politiereglement is hier dan ook van toepassing. De samenwerking met het Gentse stadsbestuur maakt voorwerp uit van de gesprekken met betrekking tot het afsluiten van een samenwerkingsverband.

Naast deze operationele samenwerking neemt de NMBS nu ook deel aan de stuurgroep Sociale Veiligheid op het Openbaar Vervoer van de stad Gent en De Lijn. Daar wordt ook het thema overlast aangekaart. Sinds 2009 sluit de dienst Corporate Security van de NMBS samenwerkingsverbanden af met de betrokken lokale partners rond de veiligheid van de stations en de stationsomgeving.

In Gent lopen op dit moment gesprekken om de al bestaande samenwerking op het terrein te formaliseren en ook in de Gentse stations een samenwerkingsverband op te starten.

Naar aanleiding van recente incidenten werd een overleg gepland tussen de Corporate Security Services van de NMBS, de lokale politie, de spoorwegpolitie, de stad Gent en de sociale partners. Tijdens dat overleg zullen mogelijke maatregelen worden besproken, waaronder een plaats- en/of alcoholverbod.

Le **président**: Madame la ministre, c'était une réponse très complète.

09.04 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, waaruit ik drie zaken onthoud.

In april 2015 volgt een evaluatie van de nachtopvang. Ook gaat u een samenwerkingsverband aan met de lokale overheid. In dat verband onderzoekt u tevens of een alcohol- en een plaatsverbod mogelijk zijn. Die twee verboden zijn belangrijk om overlast van daklozen tegen te gaan.

Ik ben ook blij dat u in dat verband met het CAW en andere diensten, zoals het OCMW, naar een oplossing zoekt voor mensen die echt problemen hebben.

Mevrouw de minister, ik heb nog één concrete vraag.

De **voorzitter**: Het gaat hier om een repliek en niet om een vraag.

09.05 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik neem aan dat een GAS-boete op dit moment nog niet tot de mogelijkheden behoort.

De **voorzitter**: Mijnheer Dedecker, u mag uw repliek geven.

09.06 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u hebt aangegeven dat het om een omvangrijk antwoord gaat. Dat komt natuurlijk ook omdat het hele verhaal met de nodige nuance moet worden aangepakt.

Tolerantie is zeker op zijn plaats, ook voor daklozen, maar niet voor asociaal gedrag. Dat onderscheid zullen wij altijd moeten maken.

Op dat vlak is het een mooi initiatief dat u een lokale contactpersoon of een soort bemiddelaar hebt aangesteld. Hij of zij probeert de betrokkenen te helpen, wat bij een aantal van hen ook zal lukken.

Ik zie echter ook de uitspraken van burgemeester Termont, die aanstipt dat het vooral over een kleine harde kern van mensen gaat die absoluut niet willen worden geholpen. Op een bepaald moment zullen wij op dat punt vastlopen en andere wegen moeten bewandelen, zoals het plaatsverbod, dat ik heb gesuggereerd en waarop u blijkbaar wil ingaan. Een dergelijke maatregel lijkt mij inderdaad heel interessant.

Het is vreemd dat u antwoordt dat er nu met het oog op het sluiten van een samenwerkingsverband gesprekken met de stad lopen. Daaruit concludeer ik dat er tot op de dag van vandaag geen dergelijk samenwerkingsverband was. Ik hoop dat ik uw woorden goed heb begrepen. Ik weet het niet, maar het is een heel vreemde vaststelling dat er vandaag nog geen samenwerkingsverband bestaat met het stadsbestuur om overlast afdoende te bestrijden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- M. Benoît Dispa à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Tamines" (n° 2854)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque de fermeture des guichets de la gare de Tamines" (n° 3069)

- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare SNCB de Tamines" (n° 3127)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoît Dispa aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Tamines" (nr. 2854)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van de loketten van het station Tamines" (nr. 3069)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het NMBS-station Tamines" (nr. 3127)

10.01 Benoît Dispa (cdH): Monsieur le président, je ne suis pas un habitué de votre commission. C'est d'ailleurs la première fois que je pose une question à Mme la ministre.

Madame la ministre, la gare de Tamines, dans le Namurois, suscite des inquiétudes. L'origine du problème réside à la gare de Châtelet, qui manque d'effectifs pour des raisons diverses: maladie, burn out, stress, démotivation. Cette situation problématique s'est répercutée sur la gare de Tamines. À la fin du mois de

février de cette année, quatre sous-chefs et quatre ouvriers, sauf erreur de ma part, ont appris qu'ils allaient être transférés à Châtelet pour y combler le manque d'effectifs.

Depuis lors, c'est la gare de Tamines qui se retrouve avec huit membres de son personnel en moins. Sans sous-chefs de gare, les navetteurs craignent de ne plus pouvoir demander d'aide sur les quais et, selon certains journaux, ils ont peur pour leur propre sécurité. Une pétition a été lancée et un rassemblement populaire a été organisé à la gare de Tamines le 15 mars dernier.

Les syndicats, quant à eux, ont déploré la disparition du service d'accueil et d'information aux voyageurs depuis le 1^{er} mars alors que plus de 3 000 navetteurs transitent par Tamines. Ils dénoncent des économies sur le personnel et la sécurité ainsi qu'une mort lente de la gare de Tamines. La SNCB leur a assuré qu'il s'agissait d'une solution provisoire qui devrait prendre fin en juin. Mais tout le monde n'est pas convaincu et certains s'attendent plutôt à une fermeture définitive des installations. Il faut dire la fermeture de la gare d'Auvelais en juin 2013 avait traumatisé toute la région.

Ces inquiétudes sont légitimes, et je voulais les répercuter auprès de vous, madame la ministre, car on sait qu'avec le nouveau plan de transport, la fermeture de plusieurs gares est prévue, notamment celle de Florée (Assesse) située également en province de Namur. Vous connaissez l'inquiétude concernant les dessertes locales et les plus petites gares.

Madame la ministre, n'y avait-il pas d'autres solutions pour aider Châtelet que de réduire les effectifs, et donc la qualité du service, de la gare de Tamines? Pouvez-vous me confirmer qu'il s'agit bien d'une situation temporaire? Si c'est bien le cas, quand prendra-t-elle fin? Sinon, est-ce que la gare de Tamines va être amenée à disparaître?

D'autres gares de la province de Namur doivent-elles s'inquiéter? Il m'est revenu que du côté d'Andenne, certaines inquiétudes s'exprimaient également. Je sais bien qu'il y a lieu de faire la part des choses. Je me réjouis d'entendre votre réponse.

10.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, la SNCB confirme le transfert des sous-chefs de Tamines à la gare de formation de Châtelet en insistant sur le caractère temporaire de cette mesure. La gare de formation de Châtelet est une installation névralgique dont le fonctionnement 24h/24 doit être assuré prioritairement et qui est confrontée actuellement à une vague particulièrement élevée d'absences à long terme. La SNCB ne dispose donc pas de ressources humaines qui lui permettent de faire face à ce problème sans prendre des mesures d'exception.

Une présence en gare de Tamines reste assurée par le personnel des guichets. Dès la reprise du travail des agents titulaires, la situation se normalisera au fur et à mesure.

Aucune autre gare de la province de Namur n'est, a priori, concernée par des mesures similaires. En outre, la SNCB n'a jamais envisagé la fermeture complète des guichets de la gare de Tamines. Aucun dialogue avec la commune n'a été entamé, dans la mesure où le déplacement des sous-chefs de Tamines à Châtelet constitue une mesure temporaire liée à une situation exceptionnelle.

La politique du service de sécurité de la SNCB vise à garantir une présence préventive maximale dans les gares, les points d'arrêt non gardés et à bord des trains circulant sur l'ensemble des lignes ferroviaires. Des passages réguliers des équipes de Securail sont ainsi organisés en gare de Tamines et à bord des trains circulant sur la ligne 130 Charleroi-Namur.

La situation en gare de Tamines est actuellement très calme. Si des problèmes d'insécurité particuliers devaient s'y développer, la SNCB approcherait les autorités communales afin d'établir une collaboration étroite avec tous les partenaires concernés par les questions de sécurité dans la gare et aux alentours immédiats de celle-ci.

En vue de pouvoir organiser une aide optimale destinée aux personnes à mobilité réduite, la SNCB demande qu'une réservation soit effectuée vingt-quatre heures à l'avance, au lieu de quarante-huit heures. Si une personne à mobilité réduite a réservé et que l'aide est confirmée, elle est prise en charge par du personnel qualifié. S'agissant de ce dernier point, sachez que j'essaie de rattraper nos voisins, chez lesquels il est possible de réserver deux heures à l'avance.

10.03 Benoît Dispa (cdH): Madame la ministre, je note qu'aucune fermeture n'est envisagée. J'en prends acte. Par ailleurs, vous expliquez qu'à ce stade, il n'existe pas de problème d'insécurité notoire.

Si je puis cependant vous soumettre une suggestion, j'estime qu'il serait judicieux d'établir un contact avec la commune, même sans attendre d'éventuels soucis en termes de sécurité – que personne ne souhaite, bien évidemment. En effet, cela permettrait de diffuser l'information à destination des navetteurs et de la population locale.

Sauf erreur de ma part, vous n'avez pas donné d'échéance pour le transfert du personnel. Je comprends que vous ne puissiez pas le faire, puisque les causes du problème ne sont pas encore résolues. Toutefois, lorsque j'entends parler de maladie, de burn out, etc., je crains que la situation ne perdure. Si cette situation devenait définitive, cela constituerait un mauvais coup pour le service qui est rendu en gare de Taminés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de tarieven voor treintickets tijdens de spitsuren" (nr. 2865)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de tarieven van de NMBS tijdens de spitsuren" (nr. 2984)

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de tarieven van de NMBS tijdens de spitsuren" (nr. 2996)

11 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 "l'augmentation des tarifs de tickets de train aux heures de pointe" (n° 2865)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB aux heures de pointes" (n° 2984)

- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB aux heures de pointes" (n° 2996)

11.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, onlangs werd een idee gelanceerd om treintickets duurder te maken in de spitsuren, tussen 6 en 9 uur 's ochttens en tussen 15 en 19 uur 's avonds. Indien dat uitgevoerd wordt, dan moet de student, die geen alternatieven heeft, of de werkende pendelaar de bijkomende besparingen bij de NMBS dragen. Enerzijds, wordt er sterk gesnoeid in de werkmiddelen, anderzijds, indien dat voorstel doorgevoerd wordt, zal de reiziger het gelag betalen.

Twee dagen later verschenen op de website van *Knack* de resultaten van een vergelijkende studie van de tarieven in de Europese Unie. Volgens die studie is ons land niet het goedkoopste. Er zijn zowel landen waar er goedkoper gereden wordt, als landen waar de tickets duurder zijn.

Ligt er vandaag een plan voor de prijsverhoging van treintickets tijdens de spitsuren op de tafel van uw regering of de NMBS?

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Geerts, je confirme simplement que l'augmentation des tarifs aux heures de pointe n'est pas à l'ordre du jour.

De **voorzitter**: Dat is een laconiek antwoord.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, op zo'n duidelijk antwoord kan ik niet repliceren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer Geerts, de volgende vraag is ook van u.

11.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn vraag nr. 2932 omzetten in een schriftelijke vraag omdat tijdens het vorige debat de vraag ruimschoots werd beantwoord.

12 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Justitie over "de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 2942)

12 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Justice sur "les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 2942)

De **voorzitter**: Nogmaals een vraag over Gent-Sint-Pieters, mijnheer Yüksel?

12.01 Veli Yüksel (CD&V): Inderdaad, mijnheer de voorzitter, en u zult in deze commissie nog vaak horen spreken over Gent-Sint-Pieters, want het is een van de grootste stations van ons land.

Sinds 2010 wordt er volop gewerkt aan de vernieuwing van dat station in Gent. De werken aan de sporen 11 en 12 lijken ondertussen zo goed als volledig voltooid. Elke dag neem ik de trein op spoor 11 en kom ik in Gent toe op spoor 12. De ondergrondse parkings en de *kiss & ride zone* zijn afgewerkt. De volledige oplevering van de werken is voorzien tegen 2021.

Mevrouw de minister, daarnet is de situatie van Eurostation aan bod gekomen. Gisteren heb ik in een kwaliteitskrant gelezen dat de werken eindeloos lang duren en dat de kosten de pan uit rijzen. De werken werden gebudgetteerd op een half miljard euro en zullen pas in 2022 klaar zijn. Gent-Sint-Pieters, het grootste station qua aantal reizigers, komt vrij laat aan de beurt, zo lees ik in de krant.

Mevrouw de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Zitten de werken aan het station Gent-Sint-Pieters op schema? Wanneer wordt het einde van die werken gepland, rekening houdend met eventuele vertragingen?

Ook belangrijk, volstaat het uitgetrokken budget of worden er bijkomende kosten verwacht?

12.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, de realisatie van het station verloopt in twee fases. De eerste fase, van spoor 12 tot spoor 8, is gestart in november 2010. Het einde van die fase was aanvankelijk gepland in juni 2016, maar is om exploitatieredenen verschoven naar januari 2018. De tweede fase, de bouw van spoor 7 tot spoor 1, de inrichting van de gelijkvloerse verdieping, de fietsenstallingen en de bouw van het tramstation, is gepland van september 2017 tot augustus 2024, einddatum van de bouw van het station. De fasering van de fase 2 werd aangepast op basis van de ervaringen in fase 1. Tegelijk wordt maximaal ingezet op de overlapping van de bouwfases en de versnelling van de bouw.

Het geplande totaal budget voor de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters bedraagt 496 miljoen euro.

Het deelproject van het station maakt daar integraal deel van uit en is opgenomen in de voorstellen van de NMBS met het oog op het overleg met de minister over de opmaak van het meerjarenplan 2016-2030.

12.03 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het station Gent-Sint-Pieters is een belangrijk station voor Oost-Vlaanderen, maar ook zeker voor West-Vlaanderen, waarvoor het een belangrijke tussenstop is. Velen hier aanwezig kunnen daarvan getuigen. Het is dus belangrijk dat deze werken zo snel mogelijk worden afgerond zodat de reizigers daar comfortabel de trein kunnen nemen.

Uiteraard moeten wij erover waken dat de uitgetrokken budgetten niet ontsporen. Ik reken erop dat u dat in de gaten zult houden.

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

13 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal personeelsleden met een beperking bij de NMBS" (nr. 3011)

13 Question 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 "le nombre de personnes handicapées travaillant à la SNCB" (n° 3011)

13.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, de overheid heeft een voorbeeldfunctie, zeker wat de tewerkstelling van mensen met een beperking betreft.

In het federaal regeerakkoord staat hierover een passage, wat de N-VA zeer positief vindt. De passage staat op pagina 149 van het federaal regeerakkoord en luidt als volgt: "De overheid zal een positief beleid voeren ten aanzien van personen met een handicap. Dit houdt in dat zij de toegankelijkheid van gebouwen zal waarborgen, arbeidsposten zal aanpassen aan de behoeften van personeelsleden met een handicap, aandacht zal hebben voor personen met een handicap in het onthaal van klanten, de dienstverlening en de hele organisatie. In haar personeelsbeleid zal zij het quotum van 3 % respecteren."

In het verleden hebt u al een aantal vragen gekregen over de toegankelijkheid van stations en perrons voor mindervaliden. Deze vraag betreft het aantal mensen met een beperking tewerkgesteld door de NMBS.

Hoeveel mensen van het huidige personeelsbestand hebben een beperking? Wat is het beleid van de NMBS-Groep met betrekking tot het tewerkstellen van mensen met een beperking? Heeft de NMBS hieromtrent reeds doelstellingen geformuleerd?

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: Op dit ogenblik zijn er bij de Belgische Spoorwegen 1 425 personeelsleden of 4,05 % van het globale personeelseffectief die om medische redenen ongeschikt verklaard werden voor hun normale functie en die dus in een andere functie tewerkgesteld worden.

De NMBS doet een grote inspanning om personeelsleden die een beperking oplopen te heroriënteren en zo nodig opnieuw op te leiden voor een andere functie. Recent nog werd in deze context een bijzondere inspanning gedaan om in samenwerking met de bedrijfsgeneesheren te zoeken naar functies waarin medewerkers intern opnieuw konden worden tewerkgesteld.

Het is de doelstelling van de NMBS om de regeringsdoelstelling van 3 % zeker te respecteren en om personeelsleden met een beperking voor een vorige job zoveel mogelijk blijvend in dienst te houden, zodat het huidige niveau van 4 % kan worden gehandhaafd.

13.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik begrijp dat er nu 4,05 % van de personeelsleden medisch ongeschikt is bevonden voor de functie waarvoor zij werden aangeworven en dat zij zo veel mogelijk worden geheroriënteerd naar een andere functie. Dat is positief.

Als zich bij de aanwerving van nieuwe personeelsleden een kandidaat met een beperking aanmeldt, hoop ik dat die persoon een even grote kans maakt als een kandidaat zonder beperking.

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

14 Question de Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction des heures d'ouverture des guichets de la gare d'Eupen" (n° 3018)

14 Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortere openingsuren van de loketten van het station Eupen" (nr. 3018)

14.01 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, ces dernières semaines, la gare d'Eupen a fait la une de la presse germanophone. En effet, la SNCB aurait l'intention de réduire les services de la gare qui est cependant une plaque tournante pour les voyageurs européens en provenance d'Allemagne. Pourtant, il avait été promis aux autorités communales eupénoises que les services dans la gare seraient améliorés, lesdites autorités s'étant engagées, pour leur part, à améliorer les alentours de la

gare par l'ouverture de commerces et une revalorisation des environs immédiats.

La presse locale fait état d'une réduction des heures d'ouverture des guichets avec le placement d'un distributeur de tickets, à partir du 1^{er} avril, ce qui induirait une diminution de la présence humaine et des services offerts dans la gare dont question.

Madame la ministre, quels moyens allez-vous mettre en place pour honorer la promesse faite par la SNCB aux autorités communales? Quel sera l'horaire d'ouverture des guichets? Combien de membres du personnel assureront-ils une présence dans cette gare en vue de permettre l'accueil des clients, le dynamisme de la ville et en particulier de la gare, ainsi que la sécurité et le sentiment de bien-être des voyageurs?

14.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, chère collègue, contrairement à ce qui a été annoncé dans la presse, les horaires d'ouverture du guichet de la gare d'Eupen ne subiront aucune modification le 1^{er} avril 2015: de 05 h 45 à 20 h 15 en semaine et de 06 h 00 à 20 h 30 les week-ends et jours fériés.

L'automate placé dans la gare est opérationnel depuis le mois d'octobre 2013. Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, la présence de la SNCB dans la gare sera assurée par un agent.

14.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je ne peux que me réjouir du fait que les informations données par la presse à la population d'Eupen ne soient pas confirmées.

Cela dit, il faut reconnaître qu'un agent, c'est peu. En effet, je suppose que cet agent n'est pas présent durant toutes les heures d'ouverture de la gare, en semaine et en week-end.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est suspendue de 15.21 heures à 15.24 heures.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 15.21 uur tot 15.24 uur.

Le **président**: Nous reprenons nos activités au même rythme.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het controleren van tickets op de trein" (nr. 3035)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Boordtarief van de NMBS" (nr. 3120)

15 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 contrôle des tickets dans les trains" (n° 3035)

- 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 Tarif à Bord de la SNCB" (n° 3120)

15.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de discussie over de extra kostprijs van zeven euro voor het aankopen van een ticket in de trein is al meermaals aan bod gekomen. De NMBS heeft altijd gezegd dat er verschillende alternatieven zijn, namelijk de loketten, automaten, app's of onlineapplicaties. Ik blijf erbij dat, door de hervorming van het systeem, zwartrijders worden beloond. Mensen die bonafide zijn, worden gestraft. Ook de agressie ten opzichte van de treinbegeleiders zal verhogen.

Voor 1 januari mochten abonnees twee keer per jaar hun abonnement thuis of op het werk vergeten. Er werden dan geen bijkomende kosten aangerekend; men moest gewoon binnen de twee weken zijn abonnement aan het loket tonen. Nu is er een nieuwe procedure en wordt er een boete van acht euro opgelegd bij het vergeten van het abonnement indien men onvoldoende geld bijheeft om het ticket en de boete te betalen. De administratieve kostprijs zou dus acht euro bedragen. Indien men voldoende geld bijheeft, betaalt men de volle ticketprijs plus zeven euro. Daarna kan men dat bedrag volledig terugvorderen in een station naar keuze, zonder administratieve kosten, hoewel er dan eigenlijk bijkomende handelingen nodig zijn.

De reiziger kan sinds enkele jaren een ticket online kopen. Dat ticket kan op de identiteitskaart geregistreerd worden. Nu blijkt dat de conducteur niet kan controleren of een ticket daadwerkelijk die dag gekocht is. Wanneer hij 's morgens vertrekt, wordt zijn systeem nadien niet geüpdatet. Ik illustreer dit aan de hand van volgend concreet voorbeeld. Iemand die 's middags een ticket koopt wordt bestraft, want een conducteur die 's morgens vertrokken is, kan niet zien dat de aankoop van een ticket werd geregistreerd. De mail die ter bevestiging van de registratie werd ontvangen, volstaat blijkbaar niet als bewijs.

Ik kan nog verschillende bijkomende voorbeelden geven van mensen die zich aldus onheus behandeld voelen — volgens mij terecht. Het gebeurt zelfs dat mensen die een abonnement gekocht hadden, het een tweede keer moesten betalen omdat de betaling niet werd geregistreerd door de begeleider. In lezersbrieven verschenen bedragen van 79 euro boete en meer.

Kunt u de werkwijze voor de vergeten abonnementen vanaf 1 januari 2015 bevestigen? Waarom bestaat er een verschillend systeem voor de terugvordering wanneer men de boete ter plekke kan betalen dan wel wanneer men achteraf aan het loket betaalt? Is dat geen discriminatoire behandeling?

Klopt het dat de ticketcontrolekastjes van de treinbegeleiders online gekochte tickets na het starten van een dienst niet kunnen registreren? Zo ja, welke oplossing kan daaraan gegeven worden?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Geerts, die de problematiek uitgebreid geschetst heeft.

Het is hallucinant dat online gekochte tickets blijkbaar niet geregistreerd zijn op de handcomputers van de treinbegeleiders. De mensen worden aangemoedigd om online te kopen, wat een goede zaak is voor de vereenvoudiging van de werkwijze, maar dan moeten de treinbegeleiders natuurlijk ook over realtime informatie kunnen beschikken. Ik heb begrepen dat de treinbegeleiders vanaf april over nieuwe handcomputers zouden beschikken. Hopelijk gaat het dan beter.

Mijn vragen betreffen meer specifiek de situatie waarbij de ticketautomaten buiten werking zijn, wat helaas een veel voorkomend probleem is.

Als de treinbegeleider niet weet dat de ticketautomaat buiten werking is, moet hij de toeslag aanrekenen, een boordtarief van zeven euro. Als de reiziger kan aantonen dat de automaat effectief niet werkte, kan hij zich aandienen om het extra bedrag terug te krijgen.

Betaalt de NMBS het boordtarief altijd terug in het geval dat reizigers geen ticket kunnen kopen, omdat de verkoopautomaat eventueel tijdelijk defect is? Zo ja, waarom wordt dat niet vermeld op de website? Zo nee, waarom worden de regels hierover niet vermeld op de website? De communicatie daarover op de website van de NMBS zou duidelijker kunnen.

Hoe kan de NMBS controleren of een verkoopautomaat tijdelijk defect was? Het gebeurt soms dat een automaat tegen de middag toch terug werkt. Hoe dat komt, daar hebben wij het raden naar.

In hoeveel gevallen heeft de NMBS sinds de invoering van het boordtarief al een terugbetaling gedaan omdat een automaat tijdelijk defect bleek? In hoeveel gevallen kreeg de klantendienst wel een klacht, maar werd er geen terugbetaling gedaan?

Hoe evalueert de NMBS de procedure om een terugbetaling van boordtarief te krijgen in het geval van een tijdelijk defecte automaat? Merkt de NMBS een stijging van het aantal agressiegevallen? Onlangs was er een vrij ophefmakend geval van agressie in het zuiden van het land, wat met het boordtarief te maken zou hebben gehad. Merkt de NMBS een stijging daarvan sinds de invoering van het boordtarief? Uiteindelijk was het nieuwe systeem van het boordtarief erop gericht het aantal agressiegevallen naar beneden te krijgen. Ik heb echter niet de indruk dat het aantal discussies op de drein in dalende lijn gaat; dat hoor ik ook van treinbegeleiders.

15.03 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, de regels rond de regularisatie van onregelmatige reizigers werden inderdaad gewijzigd op 1 februari 2015, samen met de invoering van het boordtarief. Abonnees die geen geldig abonnement kunnen voorleggen tijdens een controle aan boord van de trein, kunnen zich niet langer twee keer per jaar gratis laten regulariseren. Voortaan hebben zij de mogelijkheid

om een ticket aan boordtarief te kopen en worden zij volledig terugbetaald als zij binnen de veertien kalenderdagen aan het loket hun abonnement kunnen tonen, dat geldig was op de dag van de vaststelling.

Als zij het ticket tegen boordtarief niet betalen, stellen de treinbegeleiders een vaststelling van onregelmatigheid op. Als zij zich in dat geval aanmelden aan het loket met hun vaststelling en hun abonnement, dat geldig was op de dag in kwestie, betalen zij alleen het bedrag van de administratiekosten.

De oude regel werd geschrapt omdat er jaar na jaar meer vaststellingen van vergeten abonnementen werden opgesteld. Meer dan 20 % van de vaststellingen die de treinbegeleiders opstelden in 2014 hadden betrekking op vergeten abonnementen, wat heel wat administratieve kosten voor de NMBS met zich meebracht. De NMBS wilde dit fenomeen aanpakken, maar tegelijkertijd commercieel blijven ten opzichte van haar trouwe klanten en koos daarom voor dit nieuw systeem.

Als een trouwe klant zich onmiddellijk tijdens de controle regulariseert, heeft hij recht op een commercieel gebaar doordat het ticket wordt terugbetaald. Daarvoor moet hij wel systematisch naar het loket. Als hij zich daarentegen niet meteen regulariseert, moet een vaststelling worden opgesteld. De verwerking van die vaststellingen brengt heel wat kosten met zich mee, wat de betaling van de administratieve kosten van acht euro meer dan rechtvaardigt.

Momenteel worden de gegevens van deze aankopen via synchronisatie bij aanvang van de dienst gedownload in de lokale database van het IBIS-toestel. Indien men een ID-ticket controleert, zal eerst deze database worden gebruikt om de gegevens te verifiëren. Indien de aankoop na de synchronisatie heeft plaatsgevonden, zal er automatisch via GPRS connectie met de database online worden gemaakt. Indien er geen mobiel internet beschikbaar is, zal de controle niet kunnen plaatsvinden en zal de reiziger met een ticket tegen het normaal tarief in regel worden gesteld. Met de nieuwe ITRIS-verkoopstoestellen van de treinbegeleiders zullen deze verkoopsgegevens in realtime worden bijgewerkt. De uitrol hiervan is vanaf mei 2015 gepland.

Mijnheer Van den Berg, de dienst Customer Service van de NMBS betaalt het boordtarief steeds terug wanneer de reiziger geen biljet kon kopen omdat de automaat tijdelijk defect was. De NMBS maakt gebruik van monitoringtools om na te gaan of een verkoopautomaat defect is.

De evaluatie van de terugbetalingsprocedure bij tijdelijk defecte automaten loopt nog. Het is nog te vroeg om een conclusie te trekken. Ik kan u ook nog meegeven dat de NMBS op haar website over een rubriek met *frequently asked questions* beschikt over het boordtarief.

De invoering van het boordtarief wordt van dichtbij opgevolgd. De NMBS stelt tot op heden geen stijging vast van het aantal agressiegevallen. De NMBS toont zich voorzichtig positief, aangezien het aantal agressiegevallen in 2015 een dalende trend vertoont ten opzichte van dezelfde periode van vorig jaar.

15.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, al kan ik er eigenlijk niet mee akkoord gaan. Dit is immers allesbehalve klantvriendelijk. Wie zelf een trein neemt, stelt vaak vast dat er geen connectie is om te telefoneren laat staan voor dataverkeer. Ik verwacht dus dat dit een bijkomend probleem kan zijn.

Bovendien is het absoluut niet klantvriendelijk dat er een verschil in behandeling blijft met de zeven en acht euro. Mij lijkt het dat de zaken complexer worden gemaakt met de nieuwe procedure in plaats van vereenvoudigd. Dit is dus een voorbeeld van hoe het absoluut niet moet.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u uiteraard ook voor uw antwoord.

Ik begrijp dat het vroeg is om het systeem al te kunnen evalueren, al wordt er al wel geëvalueerd dat er blijkbaar een daling zou zijn van het aantal agressiegevallen. In de komende maanden zal moeten blijken of die evolutie zich doorzet.

Ik wil nog een heel specifiek punt aanhalen. De procedure met betrekking tot het buiten werking zijn van tijdelijke automaten staat echt niet vermeld op de website, ook niet bij de *frequently asked questions*. Dat is dus misschien nog een werkpuntje.

Tot slot, een meer algemene beschouwing die ook bij andere vragen al aan de orde was. De

klantvriendelijkheid laat hier toch nog wel te wensen over.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Vincent Van Quickenborne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nog steeds ontbrekend wettelijk kader voor drones in België" (nr. 3050)

- mevrouw Rita Gantois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dreiging van een no-flyzone voor drones in West-Vlaanderen" (nr. 3267)

16 **Questions jointes de**

- M. Vincent Van Quickenborne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence persistante d'un cadre légal pour les drones en Belgique" (n° 3050)

- Mme Rita Gantois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la menace d'instaurer une zone d'exclusion pour les drones en Flandre occidentale" (n° 3267)

16.01 **Vincent Van Quickenborne** (Open Vld): Mevrouw de minister, er zijn al vele vragen gesteld over drones. U weet dat zij een belangrijke evolutie vormen. Men heeft het vaak over disruptieve technologieën, bijvoorbeeld Uber en Airbnb, maar drones veranderen ook de manier waarop wij naar de wereld kijken. De Europese Commissie noemt ze zelfs een nieuw tijdperk in de luchtvaart. Onlangs las ik in de krant dat de Amerikaanse Aviation Authority Amazon een proeflicentie heeft gegeven om pakketten te leveren met drones. Bij ons is het nog wachten op wetgeving ter zake.

Mevrouw de minister, u hebt al verklaard dat u zulke wetgeving wil voorbereiden. Daar ben ik zeer blij om. Uw voorganger heeft drie jaar tijd verleuterd; sorry dat ik het zo moet zeggen. U hebt beloofd een eind te zullen stellen aan dat geleuter, en dat doet mij bijzonder veel plezier.

In de wetgeving over drones gaat het over drie grote issues.

Een eerste issue is de hoogte. Hoe hoog mogen drones vliegen volgens de versoepelde reglementering? In het oorspronkelijke koninklijk besluit van uw voorganger, wiens naam ik niet zal noemen, was er sprake van 200 voet, wat in vergelijking met het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk veel te laag is. In het ontwerp van Europese richtlijn dat ongeveer een week geleden is voorgesteld in Riga is er sprake van 500 voet. Ook het European Aviation Safety Agency (EASA) vindt dat een toelating tot 500 voet veilig is.

Mevrouw de minister, de eerste vraag is dan ook welke hoogte u wilt toelaten in het ontwerp van koninklijk besluit waaraan nu gewerkt wordt?

Een tweede issue is of in gespecialiseerde sectoren, bijvoorbeeld de landbouwsector, de politie en de cartografie, *beyond line of sight* zal mogen worden gevlogen. Dit betekent dat de piloot die het toestel bedient het niet te allen tijde moet zien. Voor bepaalde landbouwtoepassingen kan men toch niet verwachten van een boer die een inspectie van zijn gewassen uitvoert, dat hij te allen tijde ziet waar de drone hangt?

Het komt mij voor dat men in welbepaalde gevallen, goed gespecificeerd door een ministerieel besluit, zou moeten kunnen toelaten dat er *beyond line of sight* wordt gevlogen. De vraag is of u van plan bent dit toe te laten?

Ma troisième question concerne les zones. Quelques cartes reprenant les zones du survol autorisées sont parues dans la presse. Dans *De Tijd*, on parlait de limitations jusqu'à un tiers du territoire national. On apprenait également que la Flandre occidentale était complètement exclue de survol de drones. Il apparaît que le survol de la seule ville de Gand serait autorisé. Il n'y a donc pas moyen de survoler des villes comme Anvers, Liège, Bruges, Ostende ou Bruxelles sans citer Courtrai!

Ik heb vernomen dat Defensie, dat toch een van de betrokken partijen is, bij monde van de kabinetschef van de minister van Defensie, kolonel Van De Voorde, vorige week heeft laten verstaan dat Defensie is

geëvolueerd en een moderne houding aanneemt ten aanzien van drones. Met andere woorden, drones zouden onder andere ook worden toegelaten in militair gecontroleerde zones, ook in West-Vlaanderen dat volledig militair gecontroleerd is.

Mevrouw de minister, bent u die mening toegedaan?

Enfin, on sait que Belgocontrol contrôle les espaces aériens. Autour des aéroports, prévoyez-vous des mesures, même si elles sont restreintes, pour autoriser le vol des drones?

Kan er ook in maatregelen worden voorzien om dat alsnog toe te laten in de buurt van luchthavens, zoals Antwerpen? Wanneer u zegt dat er niet mag worden gevlogen rond Deurne, betekent dat immers dat er in Antwerpen geen enkele drone mag opstijgen.

Pour le reste, j'espère qu'un arrêté royal paraîtra le plus rapidement possible car, ensuite, les Régions devront également communiquer leur avis, de même que le Conseil d'État et l'Europe. Après le dépôt du projet d'arrêté royal, cela prendra encore huit mois!

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner un peu de *inside information* à propos du timing et du contenu de cet arrêté royal?

16.02 Rita Gantois (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij de derde vraag van de vorige spreker.

Wij lazen inderdaad in de kranten van 20 maart dat de provincie West-Vlaanderen een no-flyzone zou worden voor drones, ook al is in Koksijde de enige opleidingsschool voor dronegebruikers gevestigd. De mogelijkheden die de drones bieden, zijn eindeloos. Landbouw, politie, brandweer en vooral bedrijven zijn ten eerste erin geïnteresseerd om drones in de toekomst te gebruiken.

Het West-Vlaamse luchtruim zou te veel worden gebruikt door Defensie en drones zouden het luchtverkeer ernstig verstoren, stelt men. Nochtans zou de luchtmachtbasis van Koksijde, die steeds minder wordt gebruikt, mogelijkheden kunnen bieden als ideale uitvalsbasis. Voka West-Vlaanderen heeft ter zake reeds zijn bezorgdheid geuit.

Ik wil u dan ook graag volgende vragen stellen.

Komt er een wettelijk kader dat zal toelaten om met drones te vliegen? Wordt hierover een koninklijk besluit uitgevaardigd vóór de zomer?

Dreigt het gevaar dat West-Vlaanderen effectief een no-flyzone wordt? Ik had graag wat meer uitleg hierover.

Is er al overleg geweest met Defensie en met welk resultaat? Zo nee, komt het overleg er binnenkort?

16.03 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, mijn medewerkers hebben het ontwerp van koninklijk besluit onderzocht met het oog op aanpassingen op een aantal punten, zonder dat dat aanleiding geeft tot het volledig herschrijven van de tekst. Nu alle betrokken partijen aandachtig werden gehoord, wordt het KB momenteel gefinaliseerd. Zodra de tekst klaar is, zullen wij die kunnen voorleggen aan de Gewesten, de Raad van State en de Europese Commissie in het kader van de informatieprocedure.

Het behoort tot mijn verantwoordelijkheid om de veiligheid te garanderen van het luchtruim waarin de drones zullen bewegen. In dat opzicht moet de scheiding met de bemande luchtvaartuigen centraal staan in onze bekommernissen. Bovendien is de luchtvaartreglementering streng inzake de organisatie van het luchtverkeer binnen een gecontroleerd luchtruim.

Volgens internationale wetgeving worden drones aangezien als luchtvaartuigen en zijn zij aan dezelfde regels onderworpen als de vliegtuigen. Afwijkingen, die moeten worden verkregen bij de DGLV, zullen het mogelijk maken dat drones in het gecontroleerde luchtruim bepaalde opdrachten uitvoeren.

Na een analyse en een objectivering van de toegang tot de zones die door het DGLV, Belgocontrol en

Defensie worden gecontroleerd, zal worden overgegaan tot de oprichting van een werkgroep van verscheidene departementen die moet nadenken over het verlenen van toegang voor drones tot de gecontroleerde luchtvaartzones.

Ten slotte, stel ik de sprekers gerust: ik wil ervoor zorgen dat die beloftevolle economische sector kan groeien.

Monsieur Van Quickenborne, j'ajouterais également que, si mes prédécesseurs ont attendu trois ans, je n'en suis pas responsable. Quand j'ai pris mon mandat, j'ai directement pris mes responsabilités en réunissant tous les acteurs de terrain. Je me suis encore rendue vendredi à Mol où j'ai rencontré un des acteurs, BeUAS, pour ne pas les citer, avec qui je me suis d'ailleurs bien "engueulée". Je commence à en avoir ras-le-bol que l'on me reproche que rien n'ait été fait pendant trois ans! J'ai pris mes responsabilités. J'ai travaillé. Le texte de mon prédécesseur parlait de 200 pieds et tout le monde était d'accord pour voter ce texte les mains jointes, alors que 200 pieds était la limite.

Je suis l'une des seules ministres à vraiment défendre le secteur qui utilise les drones car, pour le moment, il agit sans cadre légal et, en cas d'accident, on ne sait pas qui sera responsable. On avance bien. Tout prochainement, vous aurez le résultat de toutes les concertations qui ont eu lieu et vous aurez la proposition de texte qui sera sur la table. Il existe également un accord avec la Défense qui vous sera présenté dans le cadre du projet d'arrêté.

16.04 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse très sincère, directe et complète.

J'ai bien dit que c'était votre prédécesseur qui avait tardé à le faire, pas vous. Je suis heureux de vous avoir comme ministre. J'espère qu'une solution verra le jour.

Parallèlement, il faut aussi comparer avec les réglementations existant dans les autres pays, notamment en France, qui n'est pas un pays hyper dangereux ou hyper capitaliste. On pourrait s'en inspirer. Mais je suis convaincu que vous allez mener cela à bien.

Je vous remercie pour vos efforts.

16.05 Rita Gantois (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik sluit mij gedeeltelijk aan bij de vorige spreker. Wij zijn blij dat het kader er komt en wij zijn ervan overtuigd dat u daar heel hard uw best voor doet. Veiligheid mag nooit een twijfelpunt zijn; ik denk dat iedereen het daarmee eens is.

Ik ben blij te horen dat u afwijkingen overweegt voor bepaalde opdrachten en of bepaalde zones. De oprichting van de werkgroep juich ik heel erg toe. Samen met u kijk ik uit naar een definitieve wettelijke omkadering voor de drones.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken op baan 25L/07R en de gevolgen voor de noordrand" (nr. 3066)

17 Question de Mme Sonja Becq à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux sur la piste 25L/07R et les conséquences pour la périphérie nord" (n° 3066)

17.01 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, op 4 maart 2015, dus nog niet zolang geleden, werd door Brussels Airport een persbericht verspreid waarin stond dat, zoals regelmatig gebeurt, onderhoudswerken op de banen 25L en 07R zouden gebeuren. Dit zou gebeuren in de periode tussen 27 mei 2015 en 7 september 2015. Het gaat om drie fases, waarin de asfaltlagen zouden worden vernieuwd en verharde bermen en afwatering zouden worden aangebracht, teneinde voor veilige banen te zorgen.

Tijdens die werkzaamheden, die in een eerste fase dag en nacht en in een tweede fase tussen 15 augustus 2015 en 7 september 2015 alleen 's nachts zullen gebeuren, zullen de banen 25L en 07R niet beschikbaar zijn.

Het persbericht meldt ook dat Belgocontrol alles in het werk zal stellen om de impact van de werken op het normale preferentiële baangebruik te beperken. Elke afwijking zal op basis van verschillende parameters worden afgewogen, waarbij veiligheid de absolute voorrang krijgt. Met het criterium veiligheid gaan wij uiteraard akkoord.

Voorts wordt echter ook gesteld dat de vluchtroutes tijdens de werken niet zullen veranderen en dat enkel de frequentie van de vliegroutes zal wijzigen. Dat wil zeggen dat er vaker over de overblijvende routes zal worden gevlogen. Dat betekent ook dat baan 25R zal worden gebruikt voor het opstijgen en het landen. Tussen 3 augustus 2015 en 7 september 2015 zal dat elke nacht het geval zijn en via een bocht naar rechts zal alles over de Noordrand worden afgeleid.

U hebt daarover een schrijven van de burgemeesters van Grimbergen, Machelen, Meise, Vilvoorde en Wemmel ontvangen. Zij zijn voordien ook bij u langsgekomen. Toen was de problematiek echter niet aan de orde.

Er wordt vooral gevreesd dat de concentratie boven de regio hoog zal zijn, wat ook het geval zal zijn, omdat dezelfde banen worden gebruikt. Die concentratie zal vooral hoog zijn tijdens de werken aan het kruispunt van de banen 25L en 07R met baan 01/19 tijdens de tweede fase.

Daarom is er uiteraard de vraag naar een betere spreiding, niet alleen tijdens die periode maar wel in de periode tot 7 september 2015, waarin alle nachtvluchten geconcentreerd over de baan 25R richting Noordrand zullen gebeuren.

Mevrouw de minister, kunt u niet zorgen voor een betere spreiding, door niet alleen de bocht naar rechts te nemen maar ook de bocht naar links, waardoor de kanaalroute mee wordt gebruikt?

Bevestigt u die grote concentratie? Ik denk dat u er bevestigend op zult moeten antwoorden, aangezien die andere banen er niet zijn. Tegelijkertijd is er de vraag waarom men niet zorgt voor alternatieve vliegroutes, zoals die ook in 2013 zijn gebruikt tijdens soortgelijke werken, om op die manier de hinder te spreiden.

Ik weet niet of u al hebt geantwoord op het schrijven van de burgemeesters uit de Noordrand? Als u dat hebt gedaan, verneem ik graag wat u hebt geantwoord.

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Becq, eerst en vooral wil ik nogmaals herhalen dat de werken in de eerste plaats nodig zijn voor de veiligheid zowel van de buurtbewoners als van de reizigers.

Ik kan u verzekeren dat alles in het werk wordt gesteld om de gevolgen voor de buurtbewoners en voor de luchthavenactiviteiten te beperken, om de impact van de werken op het vigerend gebruik van de voorkeursbanen zoveel mogelijk af te zwakken en om daarbij de vertragingen voor de luchtvaartmaatschappijen en de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Er kan dus niet worden gesproken van een concentratie op de een of de andere zone, vermits de werken op een of ander moment gevolgen zullen hebben voor alle overvlogen zones. De vluchtroutes zullen niet worden gewijzigd teneinde niet voor bijkomende complexiteit te zorgen.

Ik heb aan de ombudsdienst voor de luchthaven van Brussel Nationaal gevraagd om vlak na de paasvakantie een overlegforum te organiseren met de burgemeesters, Belgocontrol en BIAC. Dit forum is niet meer samengekomen sinds 2013. Het is de bedoeling om de informatie in alle transparantie mee te delen.

17.03 **Sonja Becq** (CD&V): Mevrouw de minister, u zegt dat er geen concentratie zal zijn, maar als die banen niet worden gebruikt, dan zal er uiteraard toch een concentratie zijn, vermits alleen over de bocht naar rechts zou worden gevlogen.

Tenzij ik u niet goed begrepen heb en u effectief zegt dat er toch een spreiding zal zijn en dat toch ook de bocht naar links zal worden genomen? Ik zie u ja knikken, dan zegt u dat er effectief ook meer zal worden

gewerkt aan een spreading en dan heb ik u slecht begrepen, mijn excuses daarvoor. Er wordt dus effectief gezocht naar meer spreading, in tegenstelling tot het persbericht.

Na de paasvakantie zult u overleg plegen. Ik ben u daarvoor dankbaar en ik hoop dat dit tot een constructieve aanpak kan leiden.

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

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsparking van Turnhout" (nr. 3078)

- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parking aan het station van Turnhout" (nr. 3101)

18 **Questions jointes de**

- M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aire de stationnement de la gare de Turnhout" (n° 3078)

- 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 parking SNCB de la gare de Turnhout" (n° 3101)

18.01 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de stationsparking in Turnhout.

Parkeren was er een probleem omdat overal in de omgeving ofwel een blauwe zone ofwel betalend parkeren geldt. Enkele weken geleden werd het betalend parkeren ingevoerd en dat is een goede maatregel. Die invoering is echter met heel wat horten en stoten gebeurd. Zo werd er foutieve informatie verspreid en was het niet duidelijk of er tickets of abonnementen aan de loketten gekocht konden worden. Ook werd de invoeringsdatum enkele keren uitgesteld. Op het laatst bleek ook dat de prijs van 200 euro naar 260 euro was gewijzigd.

Eén probleem is nu nog altijd niet van de baan. Wie een jaarabonnement heeft, moet ook voor de parking een jaarabonnement kopen. Wie zijn treinabonnement pas in februari aankoopt, moet een maandelijkse parkeervergoeding betalen en opgeteld kost dat op het einde van het jaar meer. In een overgangsfase kan daarvoor misschien een oplossing gevonden worden.

Mevrouw de minister, hoe komt het dat die opstart zo moeilijk verlopen is?

Waarom is de prijs in laatste instantie nog aangepast?

Kan voor de houders van een jaartreinkaart eventueel een oplossing gevonden worden zodat zij de duurtijd van hun huidige abonnement gelijk kunnen stellen met de duurtijd van hun parkeerabonnement?

18.02 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de situatie is geschetst.

Wat vooral frappeert in dat dossier, is de verhoging, zonder overleg, van 200 naar 260 euro.

Mevrouw de minister, op welke manier zijn de onderhandelingen over die tariefbepaling precies verlopen? Wie was daar allemaal bij aanwezig?

Heel specifiek, op welke exacte datum werd beslist om een verhoging door te voeren van 200 naar 260 euro? Wie was daarbij betrokken? Voor zover ik begrepen heb, was het gemeentebestuur daar niet bij betrokken. Op welke exacte datum werd die beslissing meegedeeld aan het gemeentebestuur zelf?

Hoe zal de NMBS de communicatie met de reizigers verzorgen, zodat de reizigers weten waar zij precies aan toe zijn en hoeveel zij moeten betalen? Die communicatie liep in het honderd, want zelfs het personeel aan de loketten kon de reizigers niet verder helpen.

18.03 **Minister Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, er is een samenwerking tot stand gekomen

tussen de stad Turnhout, de NMBS en B-Parking, het filiaal van de NMBS dat instaat voor het beheer van de stationsparkings.

Bij de opstart van de verkoop van parkeerproducten en de uitwisseling van informatie door de media waren er nog kinderziektes. Zo was er een technisch probleem met het verkoopsysteem van de NMBS dat ervoor zorgde dat de opstart van de verkoop van parkeerproducten werd vertraagd. De info aan het loket is echter altijd correct en up-to-date geweest.

De NMBS beslist alleen over de tarieven die worden toegepast op de stationsparkings. Gedurende de onderhandelingen tussen de stad Turnhout, de NMBS en B-Parking werd een akkoord bereikt dat de tarieven van de parking van Turnhout zeer laag zouden blijven. Er werd geen beslissing genomen om de tarieven te verhogen. De definitieve tarieven werden aan de stad Turnhout voorgelegd in februari 2015. De enige officiële communicatie is de infolyer met alle informatie over de parking, die beschikbaar is aan het loket sinds 16 maart 2015.

U vraagt voorts of er een oplossing zal worden uitgewerkt voor houders van een jaartreinkaart zodat zij ook een parkingabonnement voor de resterende duur van hun treinabonnement kunnen aankopen. De NMBS laat mij in dat verband weten dat dit boekhoudkundig niet mogelijk is. Turnhout is op dat vlak geen uitzondering op andere verkooppunten. Als er een nieuwe parking wordt geopend, moeten klanten met een lopende treinkaartvalidatie hun parkingabonnement aanpassen. Bovendien kan dat ook met driemaandelijks abonnementen waarvan de klant geen enkel financieel nadeel ondervindt.

18.04 Frank Wilrycx (Open Vld): Mevrouw de minister, ik herhaal dat de oplossing voor het parkeerprobleem een goede zaak is. Normaal gezien moet de financiële dienst van de NMBS boekhoudkundig toch kunnen zorgen voor de gelijkstelling van de aankoop van een treinabonnement met de aankoop van een parkingabonnement. In een overgangsfase, bij de opstart van een nieuw project, zou zoiets toch mogelijk moeten zijn. Men zal zich moeten behelpen met driemaandelijks abonnementen in de tussentijd.

18.05 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de minister, ik vind het toch wel kras.

U zegt dat er overleg tussen B-Parking, de NMBS en het stadsbestuur heeft plaatsgevonden. Daarnaast meldt u echter dat het enige officiële kanaal van beslissing de infolyer is die op 16 februari 2014 is vertrokken. Ik vraag mij af waarom er dan nog voorafgaand overleg plaatsvindt?

Wat de prijszetting betreft, vind ik het verdacht dat u enkel over een prijs spreekt terwijl het gemeentebestuur toch duidelijk refereert aan de initieel overeengekomen 200 euro, wat dan eenzijdig tot 260 euro is opgetrokken. Ik meen dat in de toekomst de communicatie kan worden verbeterd.

Er kan duidelijk gesteld worden dat de NMBS dit bepaalt en dat er dus geen onderhandeling mogelijk is. Die mensen en partijen hoeven dan geen moeite meer te doen om een overlegmoment te plannen. Anders moet het toch in overleg gebeuren. Als die prijs dan aangepast moet worden, is dat op zich geen probleem, maar dan kan wel een nieuw overleg gepland worden met B-Parking en vooral met het gemeentebestuur dat uiteindelijk toch de informatie aan de burgers moet verstrekken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 3084 de M. Laurent Devin, les questions jointes n° 3085 de M. Daniel Senesael et n° 3143 de M. Marco Van Hees, ainsi que les autres questions de M. Marco Van Hees, n° 3096, n° 3097 et n° 3099 sont reportées.

19 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol du Brabant wallon" (n° 3107)

19 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 3107)

19.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le président, madame la ministre, en date du 28 janvier dernier, j'étais déjà venu vous poser une question concernant le survol du Brabant wallon. À ce moment, vous

m'aviez dit que vous examiniez les diverses solutions proposées par l'ASBL "Piste 01 ça suffit!", association que vous avez rencontrée à de multiples reprises.

Je me permets de revenir vers vous afin de vous sensibiliser à nouveau aux attentes des citoyens des quatre communes les plus touchées, à savoir Lasne, La Hulpe, Braine-l'Alleud et Waterloo. Ils demandent notamment que la piste 01 soit utilisée uniquement quand les conditions météorologiques l'imposent de façon objective. Les nombreux riverains estiment en effet que les normes de vent ne sont pas correctement appliquées et que le recours à la piste 01 doit être réduit.

Madame la ministre, avez-vous constaté des cas de non-respect des normes de vent appliquées en ce qui concerne la piste 01? Quels contrôles sont-ils menés afin de s'assurer du respect des normes de vent? Le président de l'ASBL et les riverains estiment que les anticipations météorologiques impliquent des changements de piste non justifiés. Si tel est le cas, n'existe-t-il pas d'autres alternatives? Par exemple, en mesurant le vent en temps réel. Enfin, une réunion était prévue durant la semaine du 16 mars avec les autorités des villes de Lasne et de Waterloo. Pouvez-vous m'en faire un débriefing?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Crusnière, nous n'avons pas constaté de cas de non-respect pour l'instant. J'attends encore les explications de Belgocontrol pour le week-end dernier. Par contre, nous avons constaté ces dernières années que l'utilisation de la piste 01 se situait en moyenne au-dessus des 10 %. Je serai, en tout temps, attentive au respect du système préférentiel des pistes, comme je l'ai dit lors de ma rencontre avec les associations.

Belgocontrol est contrôlée et certifiée par l'autorité belge de surveillance pour les services de navigation aérienne. Hormis cette supervision continue, le processus de sélection des pistes en usage à l'aéroport de Bruxelles-National est audité annuellement par Eurocontrol.

Les données de vent sont transmises en temps réel et en toute transparence au service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National. Je ne suis pas au courant de la réunion dont vous faites mention. J'ai déjà eu l'occasion de rencontrer toutes les associations et je connais leurs attentes dans ce dossier complexe.

19.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour ses réponses.

De nouveau, j'entends que des mesures sont prises, que vous ne disposez pas de toutes les données, mais vous vous étiez engagée à analyser les différentes pistes proposées pour trouver des solutions en la matière.

Par conséquent, je reviendrai certainement vers vous avec d'autres questions, car nous devons bien cela aux citoyens du Brabant wallon qui sont bien souvent incommodés par toutes ces nuisances.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 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 "le prix du trajet en train de Tournai à Lille" (n° 3108)

20 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijs van een treinkaartje Doornik-Rijssel" (nr. 3108)

20.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le prix d'un ticket de train aller simple de Tournai à Lille coûte aujourd'hui 7,60 euros. Ce prix, comparé à d'autres trajets de même distance, est excessif. Les trajets Bruges-Ostende, Anvers-Malines et Courtrai-Roulers, qui comptent le même nombre de kilomètres que Tournai-Lille, coûtent respectivement 4,10 euros, 3,90 euros et 3,80 euros.

Je tiens à vous signaler que le trajet en train de Tournai à Lille est un trajet à mettre en avant, notamment dans le cadre de l'Eurométropole. Comment défendre correctement un projet d'intelligence territoriale majeur alors que la circulation en train en son sein n'est pas correctement pensée?

Il serait en effet pertinent de revoir le coût du trajet en train de la ligne Tournai-Lille afin de favoriser les déplacements au sein de l'Eurométropole. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour le développement touristique et

économique de cet espace d'avenir.

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, il est fait ici une distinction entre, d'une part, une tarification nationale belge, en phase avec les dispositions du contrat de gestion et, d'autre part, une tarification internationale en fonction du tarif NRT qui concerne une tarification dans un contexte de marché libéralisé, sans intervention de l'État, d'où la différence.

Néanmoins, il y a lieu de mentionner l'accord spécifique entre la SNCB et la SNCF Nord-Pas-de-Calais qui porte tant sur les abonnements que sur les billets sur le territoire frontalier belge. Un billet peut ainsi être acheté localement en région de Courtrai, Mouscron et Tournai à destination de Lille au prix de 8 euros. Ce billet permet de voyager aller-retour de façon illimitée durant toute une journée entre ces gares. Cet accord s'inscrit dans le cadre de la mission visant à stimuler le trafic transfrontalier de proximité, comme le prévoit le contrat de gestion de la SNCB.

20.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'entends bien vos propos. J'ai un seul regret, à savoir que la création de l'Eurométropole a été considérée comme une expérience, que ce soit chez nous ou dans d'autres parties de l'Europe. Ma critique ne vous est pas personnellement adressée, ni même à la Belgique, mais il me semble que l'on pourrait être un peu plus créatif pour permettre aux différentes populations de concrétiser les contacts entre elles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wilde staking van maandag 16 maart" (nr. 3136)

21 Question 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 "la grève sauvage du lundi 16 mars" (n° 3136)

21.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, enkele weekends geleden was er een geval van agressie tegen vier treinbegeleiders in het station van Moeskroen. Dat vormde de aanleiding voor een spontane staking op maandag 16 maart. Men kan hier echter moeilijk spreken van een spontane staking, aangezien de aanleiding – het agressiegeval – twee dagen vóór de staking plaatsvond. Men mag hier dus gerust spreken van een georganiseerde wilde staking.

Ik heb het volste begrip voor de verontwaardiging bij het treinpersoneel wegens het agressiegeval. Zoiets kan niet worden geduld, dat is absoluut onaanvaardbaar. Eerder stelde ik al enkele vragen over agressie tegen het treinpersoneel, net als mijn partijgenote mevrouw Renate Hufkens deed over Securail. Maar daden van agressie mogen in geen geval een excuus zijn om het protocolakkoord tegen wilde stakingen, gesloten tussen de sociale partners en de NMBS, met voeten te treden.

In mijn ogen lost een wilde staking geen enkel probleem op. Integendeel, de geschrapte treinen en vertragingen veroorzaken nog meer frustratie en meer onbegrip bij de reizigers, wat opnieuw agressie teweeg kan brengen, die uiteraard in geen geval verantwoord is. In Nederland heeft men een ander soort actie gevoerd bij een geval van agressie tegen treinpersoneel: daar werd een toeteractie gevoerd. Dat houdt in dat een minuut lang in alle stations werd getoeterd als protest tegen twee gevallen van agressie. De treinen bleven ondertussen rijden, het treinpersoneel maakte er een duidelijk statement mee en de toeteractie leverde hun veel steunbetuigingen op.

Mevrouw de minister, hoeveel treinen werden er geschrapt naar aanleiding van de wilde staking op 16 maart?

Welke sanctie zullen de wilde stakers krijgen?

Wat is de stand van zaken in verband met de verankering van het protocolakkoord tegen wilde stakingen? Dat is ingeschreven in het regeerakkoord.

21.02 Minister Jacqueline Galant: Het aantal volledig afgeschafte treinen bedraagt 262. Het aantal

gedeeltelijk afgeschafte treinen bedraagt 54.

Met betrekking tot eventuele tuchtsancties laat de NMBS mij weten dat hierover nog geen beslissing werd genomen.

Voor het overige verwijs ik naar mijn antwoord op mondelinge vraag nr. 2971.

21.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw kort en bondig, maar duidelijk antwoord.

Er is die dag toch weer een aantal treinen geschrapt. Dus wij pleiten ervoor het protocolakkoord ter voorkoming van wilde stakingen zo snel mogelijk te verankeren, ofwel via een beheersovereenkomst, ofwel via een wettelijk initiatief.

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

22 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 "le retrait des sous-chefs de gare" (n° 3134)

22 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-vervanging van onderstationschefs" (nr. 3134)

22.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, il me revient que certains sous-chefs de gare partant à la retraite ne seraient pas remplacés. Dans les petites gares comme celle d'Eupen, il n'y aurait alors plus que des employés au guichet de vente. D'après mes informations, les sous-chefs sont très bien formés et peuvent également accomplir des tâches de vente. De plus, ils sont également capables de résoudre des problèmes techniques relatifs à la signalisation ou au mécanisme des wagons. Les sous-chefs s'occupent aussi de personnes à mobilité réduite et assurent la sécurité du quai.

Si ces personnes étaient remplacées par de simples vendeurs, cela pourrait mener à de graves conséquences pour les gares en question. La gare d'Eupen, par exemple, qui est la gare terminus d'une importante ligne de trains, est assez souvent confrontée à des changements de postes de conduite. Si un problème devait survenir lors d'un changement, personne ne serait sur place pour le résoudre car les vendeurs ne disposent pas de formation technique.

Madame la ministre, confirmez-vous les dires selon lesquels les sous-chefs de gare sont amenés à disparaître? Dans l'affirmative, comment les tâches que je viens d'énumérer pourront-elles être accomplies?

22.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Jadin, il n'est pas question de supprimer la fonction de sous-chef de gare mais la SNCB, soucieuse du bon emploi des fonds publics qui lui sont attribués, doit trouver le meilleur équilibre dans l'utilisation rationnelle de son personnel. Ceci peut donc conduire à une adaptation organisationnelle. Il est rare que des problèmes techniques surviennent lors des changements de postes de conduite et, quand bien même, l'organisation des tâches d'exploitation ferroviaire ne confère aucun rôle au sous-chef de gare lors de tels incidents.

22.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse.

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

23 Questions jointes de

- **M. Philippe Pivin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des informations concernant les conclusions du Comité de concertation au sujet des investissements RER intrabrugeois" (n° 3141)**

- **Mme Françoise Schepmans à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la task force dans le cadre de l'offre de service RER de la SNCB" (n° 3292)**

23 Samengevoegde vragen van

- de heer **Philippe Pivin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "informatie aangaande de conclusies van het Overlegcomité met betrekking tot de investeringen in het GEN op het Brussels grondgebied" (nr. 3141)

- mevrouw **Françoise Schepmans** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taskforce die zich zal buigen over het GEN-aanbod van de NMBS" (nr. 3292)

23.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme nous le savons tous, ces dernières années, les travaux du RER n'ont cessé de prendre du retard. Aujourd'hui, la date de finalisation du réseau ferroviaire RER est annoncée en 2025. Toutefois il semblerait qu'une mise en œuvre partielle de ce réseau soit devenue possible. En conséquence, faisant suite au Comité de concertation qui s'est tenu sur le sujet dernièrement, j'aimerais vous interroger sur les possibilités existantes d'intégration d'installations ferroviaires sur le territoire bruxellois telles que voies et dessertes.

Pouvez-vous nous confirmer à ce stade les mesures rapides qui pourraient être mises en œuvre pour Bruxelles dans le cadre du RER? De nombreux choix sont sur la table des négociations entre la SNCB, les Régions et l'État fédéral. Il s'agit d'un dossier que j'ai suivi ces dernières années au Parlement bruxellois. J'ai été heureux d'apprendre certaines informations récentes, faisant état de la possible intégration effective d'un réseau ferroviaire dès 2015. Cette information est-elle avérée?

Quels sont les moyens financiers qui seront ou pourraient être dégagés pour ce faire? Quel tracé est-il privilégié? Un calendrier de réalisation a-t-il déjà pu être déterminé? Combien de trains, avec quelle capacité et à quelles fréquences, pourraient-ils circuler sur ce réseau urbain et suburbain, proche du territoire bruxellois?

Des avancées existent-elles actuellement concernant les investissements à entreprendre au niveau de la jonction Nord-Midi?

Dans le cadre de ces intégrations d'infrastructures existantes, vous semble-t-il utile ou nécessaire d'intégrer prioritairement la STIB sur certains points intermodaux bruxellois à court terme et notamment aussi dans le cadre des prochains investissements du plan de transport 2017?

23.02 Françoise Schepmans (MR): Monsieur le président, madame la ministre, à la suite de la question de M. Pivin, je voudrais également avoir des précisions sur cette intégration du réseau express régional, qui améliorera la qualité de vie tant des navetteurs que des Bruxellois.

Il s'agit d'une solution de mobilité intermodale dans un rayon de trente kilomètres autour de Bruxelles, qui combine train, tram, métro, bus et réseau de base. Pour consolider cette intégration, une task force va être instituée, réunissant les entités fédérées et le fédéral afin de discuter des modalités à développer.

Madame la ministre, je souhaiterais obtenir des renseignements sur cette task force. Quelles seront ses missions et ses compétences? Quels sont les acteurs des différents niveaux de pouvoir? Un calendrier a-t-il été établi pour ce faire?

23.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, à la suite de la conférence de presse avec la SNCB, qui a eu lieu hier, je voudrais d'abord rappeler que, pour désigner le RER, il faut désormais s'habituer à parler d'offre suburbaine avec les trains S. En effet, une image tronquée du RER s'est formée dans l'esprit des gens, qui croient qu'il sera semblable au mode de transport parisien. Les trains S entreront en service dès la fin de l'année et bénéficieront d'une campagne de marketing.

Pour la fin 2017 au plus tard, la SNCB augmentera l'offre ferroviaire suburbaine autour de Bruxelles. Cette amélioration se manifestera par une plus grande amplitude aux heures de pointe et une offre renforcée durant les week-ends. Par définition, la fréquence minimale de l'offre suburbaine est de deux trains par heure en heures creuses et de quatre trains par heure en heures de pointe sur toutes les lignes convergeant vers Bruxelles.

Les nouvelles automotrices Desiro constituent le matériel roulant typiquement destiné à la desserte

suburbaine. La composition maximale d'une telle rame est constituée de trois automotrices Desiro et peut transporter huit cents voyageurs.

La SNCB estime que le résultat financier du renforcement de l'offre suburbaine, hors coûts de la redevance infrastructure, est à l'équilibre. Quant aux investissements relatifs à la jonction Nord-Midi, le SPF œuvre actuellement à une synthèse des différentes études produites. De plus, Infrabel et la SNCB vont développer une analyse commune des solutions envisageables du point de vue technique. Il n'est dès lors pas encore possible de se prononcer sur les orientations qui pourraient en ressortir.

La SNCB et la STIB souhaitent rendre leur collaboration plus étroite grâce à une concertation plus fréquente. Les thèmes abordés seront l'amélioration de l'harmonisation des horaires, une feuille de route plus ambitieuse en termes d'intégration billettique et l'alignement des politiques d'investissement réciproques.

Lors du dernier Comité de concertation, il a été décidé d'organiser une réunion avec les gouvernements régionaux. Celle-ci vise notamment à présenter ce dossier et ses évolutions futures, lesquelles demandent une coordination entre les différentes sociétés de transport public de notre pays. En outre, les retards dans la délivrance des permis par les Régions seront également discutés, vu leurs conséquences négatives sur le timing du développement du projet. Cette prochaine réunion se déroulera le 26 mars, c'est-à-dire après-demain.

23.04 Philippe Pivin (MR): Madame la ministre, vous avez répondu de manière complète à ma question. Cela dit, en termes de sémantique, la communication doit être accélérée. En effet, la presse titrait encore hier "Le rail bruxellois deviendra RER". Je prends acte, aujourd'hui, des changements de dénomination, mais chacun doit également pouvoir être informé à ce sujet.

23.05 Françoise Schepmans (MR): Madame la ministre, le Comité de concertation constitue donc la task force, ou alors j'ai mal compris.

23.06 Jacqueline Galant, ministre: (...)

23.07 Françoise Schepmans (MR): Aujourd'hui, cette task force est donc composée de représentants des Régions et du fédéral.

23.08 Jacqueline Galant, ministre: Oui. La première réunion aura lieu le 26 mars prochain.

Le **président:** Chers collègues, j'attire votre attention sur le fait qu'il est question ici de la task force et non du Comité de concertation.

23.09 Françoise Schepmans (MR): C'est la distinction que je souhaitais comprendre.

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

24 Question de M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transport de marchandises au moyen de tracteurs agricoles sur la voie publique" (n° 3164)

24 Vraag van de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoer van goederen op de openbare weg door landbouwtractoren" (nr. 3164)

24.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Afin de tenter de résoudre un problème de concurrence déloyale ou inéquitable entre les transporteurs professionnels et les agriculteurs ou entrepreneurs de travaux agricoles, votre prédécesseur avait fait procéder à une modification de la réglementation relative au contrôle technique en créant une plaque agricole.

Ces initiatives prises en concertation avec le ministre des Finances de l'époque avaient pour objectif de mettre fin à l'avantage compétitif que génère l'utilisation de tracteurs agricoles pour le transport de marchandises.

Malgré tout, les transporteurs ont très récemment encore dénoncé la situation du chantier de la route Nationale 5, où ce sont des tracteurs équipés de plaques agricoles, qui s'occupent du transport des terres d'excavation et des gravats du chantier en question.

L'UPTR, qui représente les transporteurs, va même jusqu'à parler de "fiasco de la plaque agricole" puisqu'elle serait improprement utilisée. Les tracteurs agricoles n'ont pas vocation à servir de véhicules de transport et peuvent apposer ces plaques agricoles pour bénéficier d'une série de dérogations dont ne bénéficient pas les transporteurs routiers. Il s'agit de la taxe de circulation réduite, de l'eurovignette réduite voire inexistante, de l'installation d'un tachygraphe, du contrôle technique et surtout évidemment de l'usage du diesel rouge.

D'après la Fédération wallonne de l'Agriculture, les transporteurs routiers auraient ou achètent des tracteurs agricoles. D'où mes questions, madame la ministre. Combien de tracteurs agricoles sont-ils enregistrés à la DIV? Pouvez-vous me donner ce nombre pour les dix dernières années? Qui délivre les plaques agricoles et sur quelle base? Est-il possible d'être transporteur routier professionnel et de disposer en même temps d'une plaque agricole?

Concernant ces fameuses 'activités mixtes' qu'un agriculteur ou un entrepreneur de travaux agricoles peut réaliser, le SPF Mobilité délivre-t-il à ces acteurs économiques issus du monde agricole, des licences de transport pour compte de tiers? Si oui, combien d'agriculteurs ou d'entrepreneurs de travaux agricoles disposent-ils d'une licence de transport pour compte de tiers? Toujours dans l'affirmative, combien de tracteurs agricoles sont-ils dès lors couverts par une licence de transport pour compte de tiers? Un contrôle spécifique sur ces situations de concurrence déloyale ou inéquitable est-il prévu par le SPF dont vous avez la charge?

24.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Actuellement, 180 242 tracteurs agricoles sont enregistrés à la DIV. Parmi ceux-ci, 77 832 disposent d'une plaque G, plaque créée en 2013. La plaque agricole est une plaque d'immatriculation qui peut être délivrée à une personne sur base de deux conditions: avoir un tracteur agricole tel que défini dans la réglementation ou disposer pour celui-ci d'une autorisation du SPF Finances qui l'exonère du paiement des accises sur le gasoil, c'est-à-dire qui l'autorise à rouler au gasoil rouge.

Si une personne désire immatriculer un tracteur agricole à la DIV sans disposer de cette autorisation du SPF Finances ou si elle décide d'affecter le tracteur à des activités exclusivement non agricoles, la DIV lui délivrera une plaque d'immatriculation ordinaire et le tracteur ne pourra pas circuler avec du gasoil rouge.

La plaque G est donc dépendante d'une procédure fiscale. Cette procédure permet un usage mixte lorsque le tracteur agricole effectue alternativement des activités exonérées d'accises et des activités non exonérées d'accises. La part des activités strictement agricoles doit représenter au moins 50 % des activités du véhicule pour pouvoir bénéficier de ce régime et le détenteur du tracteur doit déclarer au SPF Finances les activités non exonérées d'accises réalisées, et payer le taux plein d'accises pour ces activités.

Pour effectuer des activités de transport, le tracteur agricole doit appartenir à une entreprise qui dispose d'une licence de transport. Pour ce faire, il faut que l'entreprise remplisse quatre conditions: posséder la capacité professionnelle, être effectivement établi en Belgique, être honorable et disposer d'une capacité financière suffisante pour chaque véhicule couvert par une licence. En outre, il faut que l'activité transport de marchandises pour compte de tiers soit bien mentionnée dans ses statuts.

Une entreprise qui remplit les quatre conditions énoncées ci-dessus peut disposer d'une licence. Elle recevra autant de copies certifiées conformes par véhicule qu'elle déclare et pour lesquels elle aura apporté un cautionnement suffisant.

Dans la mesure où les plaques G n'interdisent pas à un véhicule d'effectuer des activités de transport pour compte de tiers, le SPF Mobilité et Transports doit délivrer des licences aux acteurs issus du milieu agricole qui en font la demande et qui remplissent les conditions précitées.

Six cent septante-neuf entreprises qui ont comme activités principales l'agriculture, la sylviculture et la pisciculture auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises disposent actuellement d'une licence de transport pour compte de tiers. Ces entreprises n'utilisent pas nécessairement des tracteurs agricoles comme véhicules.

En date du 23 mars 2015, il y avait 2 468 véhicules enregistrés comme tracteurs agricoles qui disposaient d'une licence de transport. Parmi ceux-ci, 506 étaient immatriculés avec une plaque rouge. Le contrôle des tracteurs agricoles représente 3,6 % du total annuel des contrôles effectués par le service du Contrôle du Transport routier du SPF Mobilité et Transports. Celui-ci est uniquement compétent pour contrôler les documents de transport, l'essence, les permis de conduire, etc.

En 2014, 240 contrôles ont été effectués et 13 infractions ont été constatées.

Je vous transmets également le nombre de véhicules enregistrés comme tracteurs agricoles par la DIV.

24.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie vivement.

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

25 Vraag van mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 3189)

25 Question de Mme Anne Dedry à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 3189)

25.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, op 6 maart 2014, inmiddels meer dan een jaar geleden, werd de zogenaamde vliegroute Leuven Rechtdoor ingevoerd. De inwoners ten noorden en ten oosten van Leuven worden sindsdien permanent met extra geluidsoverlast geconfronteerd.

Die verschuiving heeft een dermate grote verontwaardiging uitgelokt dat acht steden en gemeenten in hun gemeentebestuur een motie hebben goedgekeurd waarin ze verzoeken deze vliegroute te herzien en in te trekken. De inwoners van Leuven weten waar ze wonen en vragen niet dat de vliegtuigen niet overvliegen, maar ze willen toch minstens de rustdagen terug, een dag op vijf, die ze vóór 6 maart 2014 genoten.

Mevrouw de minister, op 21 januari 2015 hebt u in deze commissie verklaard dat deze route het voorwerp uitmaakt van een evaluatie en een consultatie in de commissie. De routes boven Brussel werden wel ingetrokken, maar de vliegroute Leuven Rechtdoor blijft tot dusver onverminderd in stand.

Wanneer mogen we de evaluatie en consultatie precies verwachten? Kunt u een stand van zaken geven over dit dossier en de vliegroute Leuven Rechtdoor?

Hoe wordt de evaluatie uitgevoerd? Wie wordt bij deze evaluatie precies betrokken?

Wanneer worden we over de voortgang geïnformeerd? Op welke termijn zal deze evaluatie afgerond zijn? Wanneer kunnen de getroffen bewoners enige informatie verkrijgen over een mogelijke herziening van de invoering van de route Leuven Rechtdoor?

25.02 Minister Jacqueline Galant: Onmiddellijk na mijn aanstelling mocht ik twee verenigingen ontmoeten die Leuven vertegenwoordigen, de vereniging Leuven Rechtdoor en de vereniging Leuven West. Elke vereniging houdt er in dit gevoelige dossier van de vluchten boven Brussel uiteenlopende beschouwingen op na.

Overeenkomstig het regeerakkoord heb ik Belgocontrol gevraagd om mij een volledige evaluatie te bezorgen van de vluchtroute die op 6 maart 2014 in dienst werd genomen. Op grond van deze eerste evaluatie zal ik uitmaken of nog andere informatie noodzakelijk is om een globaal overzicht te krijgen. De analyse is nog aan de gang.

Ik zal u uiteraard nader inlichten wanneer dit is afgerond.

25.03 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Hebt u ook een timing? De vraag werd namelijk al verschillende keren gesteld. Wanneer zal de analyse rond zijn?

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

26 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de terugkeer van de financiële topman van de NMBS als consultant" (nr. 3195)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het consultancycontract voor Michel Allé" (nr. 3219)

26 **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 retour du directeur financier de la SNCB en tant que consultant" (n° 3195)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat de consultance de M. Michel Allé" (n° 3219)

26.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik vernam dat het gepensioneerd directielid van de NMBS dat belast is met de financiën, de heer Allé, opnieuw bij de groep terecht kan, als consultant. Zijn brutovergoeding voor het begeleiden van zijn opvolger zou 330 000 euro bedragen.

In het verleden hebben wij in de commissie de heer Allé op bezoek gehad. Ik twijfel absoluut niet aan zijn competentie, kennis en kunde. Het gaat dus niet over hem persoonlijk, maar toch rijzen er vragen. Ik weet dat langer werken een credo is, maar als men weet dat men met pensioen gaat, kan men dan niet tijdens de loopbaan al kennis overdragen, te meer daar reeds een opvolger is aangesteld?

Men zegt dat de ontslagvergoeding wordt omgezet in een toelage voor een bijzondere opdracht. Het is mij, in het socialezekerheidsstelsel, onbekend dat iemand die met pensioen gaat ook nog een ontslagvergoeding zou kunnen krijgen. Mogelijk heb ik dat verkeerd gelezen of werden de kranten verkeerd geïnformeerd.

Hoeveel personeelsleden van de NMBS en Infrabel die met pensioen gingen hebben in 2014 een consultancyopdracht gekregen? Hoeveel bedroegen de kosten, respectievelijk voor de NMBS en Infrabel?

Zijn er nog personeelsleden die net voor hun pensionering ontslag nemen of ontslagen worden om een bijkomende ontslagvergoeding te krijgen? Wie neemt de eindbeslissing over de aanstelling van de betrokken personeelsleden als consultant? Geldt dat voorrecht alleen voor directieleden en general managers of geldt dat ook voor gewone personeelsleden? Kan bijvoorbeeld ook een rangeerder achteraf als consultant aangesteld worden? Zijn opvolgers hebben namelijk evenmin de grote kennis waarover hij beschikt.

Kan er een reglementering worden uitgewerkt om op een transparante manier te verduidelijken wie echt onvervangbaar is en wie niet?

26.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Collega Geerts heeft de situatie al geschetst.

Ik heb gelezen in *De Tijd* dat de betrokkene de consultancyopdracht aangeboden kreeg in ruil voor een soort uittredingsvergoeding waar hij recht op had en waarover een akkoord was met de vorige federale regering.

Ik ken de wetten over de sociale zekerheid niet goed, maar net als de heer Geerts begrijp ik niet dat iemand die met pensioen gaat nog recht heeft op een uittredingsvergoeding. Wanneer men met pensioen gaat, stopt volgens mij de opdracht en krijgt men in plaats van een maandelijks loon een maandelijks pensioen toegekend.

Michel Allé, wiens kennis ik niet in twijfel wil trekken – iemand die zo'n functie had, zal wel over enige kennis en kunde beschikken –, krijgt blijkbaar een uittredingsvergoeding, die wordt omgezet in een consultancyopdracht van een jaar, ter waarde van 330 000 euro. Een ander raadsel is dat die uittredingsvergoeding bovendien in strijd is met de opgelegde loonnorm van 290 000 euro per jaar.

De juiste inhoud van de consultancyopdracht is voorlopig ook nog onduidelijk. De ene bron zegt dat het gaat om expertise die moet worden overgedragen ter ondersteuning van zijn opvolger. Andere bronnen zeggen

dan weer dat hij NMBS Logistics in goede banen moet leiden.

Wat is het nu? Gaat het echt om expertise, die onmisbaar is, of moet hij gewoon een dure schoonmoeder spelen?

Mevrouw de minister, had Michel Allé daadwerkelijk recht op een uitkeringsvergoeding? Klopt het dat de uitkeringsregeling stoelt op een contractuele overeenkomst, gesloten met de vorige federale regering? Op basis waarvan heeft hij daar recht op? Is hij de enige die daar recht op heeft, of kunnen ook andere personen daar een beroep op doen?

Wat is het bedrag waarop hij recht heeft, 220 000 of 330 000 euro?

Welke andere leden van het directiecomité hebben daar recht op bij pensionering?

Wat is de concrete inhoud van zijn consultancyopdracht?

Ten slotte, mevrouw de minister, wat is uw persoonlijke visie op de consultancyopdracht?

26.03 Minister **Jacqueline Galant**: Wat de vraag van de heer Geerts betreft, bij de NMBS zijn er recent geen gepensioneerde ex-werknemers die een consultancyopdracht kregen. De tewerkstelling van de vorige verantwoordelijke voor financiën van de NMBS werd verlengd na zijn wettelijke pensioenleeftijd. Hij was een statutair personeelslid en bleef vanaf zijn pensioendatum 1 mei 2014 tot 31 januari 2015 in dienst via een arbeidsovereenkomst die een verbrekingsvergoeding uitsluit.

Er is geen sprake van personeelsleden die ontslag nemen en een ontslagvergoeding krijgen. Er zijn geen gevallen van personeelsleden die een ontslagvergoeding krijgen na een ontslag net voor hun pensionering.

De huidige gedelegeerd bestuurder streeft naar het terugdringen van het aantal consultants. De beslissing om een beroep te doen op een consultant wordt genomen door de betrokken directie indien dit binnen de budgettaire marge gebeurt waarover de directie beschikt. Er zijn in 2014 geen consultancyopdrachten toegewezen aan gepensioneerde gewezen personeelsleden van de NMBS.

Soms wordt er wel een oplossing gezocht in het opnieuw in dienst nemen van gepensioneerden bijvoorbeeld bij manifeste problemen van tijdelijke aard waarbij een klassieke rekrutering geen oplossing biedt. Deze werkwijze is toegepast bij Infrabel. De NMBS overweegt dit ook toe te passen om het hoofd te bieden aan een actuele kortstondige nood.

De overreglementering en de daaruit voortvloeiende administratieve overlast vormen reeds een belangrijk probleem voor de NMBS. Beslissen over wie of welke functie tijdelijk een verdere toegevoegde waarde voor het bedrijf heeft is bij uitstek een managementbeslissing.

Mevrouw De Coninck, de raad van bestuur van de NMBS heeft op 19 december 2014, na gunstig advies van het benoemings- en bezoldigingscomité, eenparig zijn formele goedkeuring verleend aan de beslissing om een contract van bepaalde duur van 12 maanden en geen consultancycontract te sluiten met de heer Michel Allé als CEO-adviseur vanaf 1 mei 2015.

De bezoldiging die hem wordt toegekend, bedraagt ongeveer 200 000 euro en niet 330 000 euro, bedrag dat in de pers naar voren wordt geschoven. Het bedrag stemt overeen met twee derde van de huidige bezoldiging van de heer Allé en is gelijk aan de verbrekingsvergoeding van acht maanden, waarin zijn arbeidscontract voorziet en die in de vorm van emolumenten voor geleverde prestaties zal worden uitbetaald.

De heer Allé werd algemeen directeur Financiën bij de NMBS-Holding op 1 oktober 2005 met een mandaat van zes jaar. Voor statutaire personeelsleden die een dergelijk mandaat krijgen, wordt dat geregeld door een bijzondere overeenkomst, die voordien werd goedgekeurd door de raden van bestuur van de drie bedrijven. Externe personen die met een dergelijk mandaat worden gelast, krijgen een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur, die de relatie tussen de werkgever en de werknemer regelt, en inhoudelijk vergelijkbaar is met de bijzondere overeenkomst voor statutaire algemene directeurs.

Het mandaat van de heer Allé werd met ingang van 1 oktober 2011 verlengd. Op 30 september 2011 werd

er een bijlage gevoegd bij zijn arbeidsovereenkomst, ondertekend door de gedelegeerd bestuurders en door de voorzitter van de raad van bestuur van de holding van destijds. Die voorzag in een degressieve verbrekingsvergoeding, zowel bij eenzijdig ontslag door de werkgever als bij ontslag met instemming van beide partijen. Als gevolg van die degressiviteit belooft de verbrekingsvergoeding per 1 mei 2015 acht maanden van het totale loonpakket van een jaar.

Het mandaat van de heer Allé vervalt per 1 mei 2015 als gevolg van het bereiken van de leeftijd van 65 jaar. Dat is vastgesteld in de bedrijfsstatuten van de NMBS. Dankzij de keuzes die de bestuursinstanties hebben gemaakt, kan de onderneming nog twaalf maanden lang een beroep doen op de expertise van de voormalige CFO en tegelijk haar contractuele verplichting van acht maanden verbrekingsvergoeding nakomen. Deze deskundigheid zal worden ingezet ten dienste van de gedelegeerd bestuurders voor specifieke opdrachten, zoals de opvolging van het dossier B-Logistics.

Van mijn kant heb ik in een schrijven van 18 maart aan de heer Cornu gevraagd om aan de heer Allé een specifieke opdracht toe te vertrouwen met betrekking tot de opvolging van de dochterondernemingen, bijvoorbeeld financiële opvolging van de resultaten en van de operationele investeringsstromen tussen dochterondernemingen en moedermaatschappij, analyse van de gelopen risico's, beheer en controle van drie risico's, onderzoek van de beslissingsprocedure en van de bestaande rapportage aan de moedermaatschappij. Er zal de heer Allé worden gevraagd om een structurele, stelselmatige en eenvormige rapportage van alle dochterondernemingen aan de moedermaatschappij in te voeren.

Hieruit kunt u afleiden dat ik het nuttig vind om voort te bouwen op de expertise van de heer Allé, met het oog op het begeleiden van strategische dossiers en op een naadloze overdracht van de financiële dossiers aan de nieuwe CFO.

De keuze van de raad van bestuur is ingegeven door goed bestuur. Ik herhaal nogmaals dat de heer Allé zijn opdracht zal uitvoeren voor een bedrag dat hij sowieso onder de vorm van forfaitaire vergoedingen zou hebben ontvangen.

Het principe zelf om een beroep te doen op consultants blijft evenwel een groot aandachtspunt voor mij. Ik heb aan de twee CEO's gevraagd om mij een inventaris te bezorgen van de huidige consultants binnen de NMBS-Groep.

Die oefening is aan de gang, maar ik kan u alvast zeggen dat er twee soorten consultants zijn. Ten eerste, consultants die rechtstreeks aan een project worden toegewezen. Aan hun opdracht komt de facto een einde wanneer het project afloopt. Ten tweede, consultants onder de vorm van *body shopping*, dat gelijkstaat met onderaanneming. In het kader van een moderniseringsplan zal een onderzoek worden gevoerd naar de opportuniteit om daarop nog verder beroep te doen.

Wat de andere leden van het directiecomité van de NMBS betreft, gelden de volgende verbrekingsvergoedingen. Er is enkel in een verbrekingsvergoeding van twaalf maanden voorzien indien een mandaat door de NMBS wordt beëindigd vóór het verstrijken van de volledige periode van zes jaar.

Voor de heer Vincent Bourlard is overeengekomen dat hij bij beëindiging van zijn mandaatperiode als directeur wordt tewerkgesteld, met een degressieve verbrekingsvergoeding van drie, twee en één jaar, indien de arbeidsovereenkomst binnen een periode van twee, vier of zes jaar na het beëindigen van het mandaat wordt verbroken.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, uw antwoord was niet laconiek.

26.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik ben blij dat ik de vraag heb gesteld. U hebt immers heel duidelijk de contouren geschetst. U hebt ook duidelijk uitgelegd hoe de vork juist in de steel zit.

Ik heb u verteld dat ik absoluut niet twijfel aan de kennis van de heer Allé. Uit uw antwoord kan ik afleiden dat alles contractueel klopt. Het is misschien ook een goede, bijkomende opdracht, die u de heer Allé hebt gegeven.

Ik snap uit uw antwoord nu veel beter waarom voor de constructie in kwestie is gekozen. Alles bijeen is het nog niet zo slecht dat iemand met expertise die op het einde van zijn loopbaan is, op een heel objectieve en onafhankelijke manier een aantal studies kan doen. Hij is de geknipte man daarvoor.

Inzake de consultants geef ik mee dat ik ooit onder toenmalig minister Vanackere het debat heb geopend. Ik zal opnieuw wat opvolgingsvragen over het dossier stellen, om na te gaan of de problematiek daadwerkelijk is verbeterd. Ik meen van wel.

Ik moet u bekennen dat ik een nieuw woord heb geleerd, dat ik vlug via Google heb opgezocht, namelijk *body shopping*. Dat is "the practice of consultancy firms recruiting information technology workers".

Mijnheer de voorzitter, volgens mij kende u de term ook niet.

Le **président**: Je vous remercie, car cette question, je l'avais en tête. Cependant, je n'osais pas la poser, compte tenu de l'impartialité requise de la part d'un président.

26.05 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw duidelijk en uitvoerig antwoord.

Het is mij nog altijd een raadsel waarom de vorige regering in 2011 het mandaat van de heer Allé verlengd heeft met zes jaar, wetende dat hij in die periode ook de wettelijke pensioenleeftijd zou bereiken waardoor zijn mandaat sowieso zou aflopen. Het is inderdaad misschien nog een elegante oplossing dat hij in ruil voor die vergoeding diensten moet leveren.

Op het einde van uw antwoord hebt u ook iets gezegd over de heer Bourlard. Hij blijkt, als ik het zo beluister, nog beter af te zijn dan de heer Allé. Hij kan na zijn mandaat verder tewerkgesteld worden en krijgt dan nog een royale verbrekingsvergoeding indien die tewerkstelling wordt stopgezet.

Wij blijven dat dossier dus voort opvolgen.

26.06 Jacqueline Galant, ministre: Je voudrais simplement dire que mes prédécesseurs ont apparemment bien négocié.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 3198 de Mme Ann Vanheste est transformée en question écrite. Les questions n^{os} 3210 et 3211 de Mme Caroline Cassart-Mailleux sont reportées.

27 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les escalators de la gare de Braine-le-Comte" (n° 3223)

27 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de roltrappen in het station 's-Gravenbrakel" (nr. 3223)

27.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, les deux escalators de la gare de Braine-le-Comte qui mènent aux voies 4-5 et 6-7, les quais les plus utilisés, sont à nouveau en panne et ce, depuis plusieurs mois. Ces escaliers mécaniques vieux de plus de 40 ans sont régulièrement hors service. Ils n'ont d'ailleurs pas été posés neufs à Braine-le-Comte puisqu'ils équipaient auparavant la gare de Namur.

Leur panne pose bien évidemment un problème, rendant difficile l'accès à ces voies importantes où passent les lignes vers Bruxelles, Mons et La Louvière notamment. Les personnes âgées, les PMR, les personnes avec des enfants en bas âge ou encore celles qui portent de lourdes charges comme des valises, par exemple, sont lourdement pénalisées. Rappelons que nous avons aussi une ligne directe vers l'aéroport, et j'en remercie Mme la ministre.

Selon les informations recueillies au 17 mars, il n'est pas prévu de réparer à nouveau ces escalators, le coût de la réparation s'élevant à 13 000 euros l'unité.

Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Ne pensez-vous pas que la réparation de ces escalators soit une nécessité? En effet, le rehausse des quais prévue dans le cadre de l'arrivée du charroi RER risque d'attendre encore de nombreux mois. Or, cette rehausse imposera le changement total

des escalators. En attendant, c'est un segment important de la clientèle de la SNCB qui est préjudiciée. Cinq mille personnes prennent le train à Braine-le-Comte tous les jours.

Par ailleurs, j'ai appris qu'à partir du 1^{er} juillet, ce sera la SNCB qui sera compétente pour cette problématique et non plus Infrabel. Quelle impulsion pourriez-vous, avec votre dynamisme proverbial, mettre en œuvre pour sauver les 5 000 utilisateurs de notre gare de Braine-le-Comte?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Flahaux, la gestion des quais, de leur accès et leur équipement sont, depuis 2014, du ressort de la SNCB. La SNCB est bien consciente des problèmes liés aux escalators des quais 4-5 et 6-7 en gare de Braine-le-Comte et regrette cette situation.

Il a été décidé de mettre les escalators hors service, car la sécurité de leur utilisation ne peut être garantie. Les escalators de Braine-le-Comte datent des années 1970 et arrivent peu à peu en fin de vie. Les pièces vitales des appareils sont usées et il est difficile de trouver des pièces de rechange. La réparation de ces escalators serait onéreuse et sans garantie de pérennité.

Par ailleurs, les abris parapluie à Braine-le-Comte ne sont plus étanches. Or, par fortes pluies, les escalators peuvent être soumis aux intempéries. De plus, selon la SNCB, le rehaussement des quais à Braine-le-Comte n'est actuellement pas planifié. Il ne serait donc pas judicieux de remplacer les escalators sans connaître ce planning, au risque de devoir à nouveau les remplacer dans quelques années.

La SNCB se trouve devant des choix délicats en matière d'investissements et de priorités: réparer ou remplacer les escalators et les couvertures d'abris parapluie, attendre le rehaussement des quais et installer des ascenseurs. Dans le contexte budgétaire actuel, la SNCB et Infrabel élaborent un plan de modernisation, suivi d'un nouveau Plan Pluriannuel d'Investissement 2016-2030. Cet exercice permettra d'avoir une vision globale des budgets disponibles par activité: bâtiments, quais, accès aux quais, parkings et de faire des choix en fonction des priorités et/ou des opportunités.

27.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse, même si celle-ci ne me satisfait pas.

Je pense qu'il faudrait au minimum afficher des explications au début des quais, spécifiant pourquoi la SNCB ne souhaite pas engager des frais dans l'immédiat. On peut tenter d'en comprendre les raisons.

Cela étant, subsiste le problème des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite ou des mères de famille poussant des landaus. J'observe que de plus en plus de personnes traversent les voies et je crains que la persistance du non-fonctionnement des escalators ne fasse qu'accentuer le phénomène.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 3224 de M. Emmanuel Burton est transformée en question écrite.

28 **Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des subventions éventuellement reçues dans le cadre du Fonds européen pour les investissements stratégiques" (n° 3281)**

28 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwending van de eventueel in het kader van het Europees Fonds voor Strategische Investerings ontvangen subsidies" (nr. 3281)**

28.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, dans le cadre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (plan Juncker), la Belgique aurait introduit des demandes concernant l'amélioration du réseau ferroviaire à hauteur de 1,1 milliard d'euros. Les onze projets faisant l'objet d'une demande de subsides en cofinancement concernent notamment le RER, l'optimisation de la jonction Nord-Midi, la sécurisation du réseau (ETCS) ou le renforcement de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Nous espérons que les plus importants de ces projets seront retenus par la Commission européenne afin

d'améliorer la robustesse et l'attractivité du rail en Belgique.

J'ai cependant une inquiétude, ayant constaté la propension de ce gouvernement pour les plans d'économies qui ne font pas dans la dentelle. Dans l'hypothèse où certains de ces projets seraient retenus par la Commission, ce qui serait une bonne chose, que va-t-il advenir des montants correspondants inscrits au PPI et aux budgets d'Infrabel et de la SNCB? Le cas échéant, ces budgets constitueront une bulle d'air nécessaire pour l'avenir du réseau ferroviaire. À ce titre, il est nécessaire que les montants équivalents aux éventuelles subventions européennes restent donc dédiés aux investissements prioritaires dans le réseau ferroviaire belge.

Madame la ministre, pouvez-vous me rassurer sur ce qu'il adviendra de l'équivalent des montants d'investissements qui seraient accordés par la Commission européenne à la Belgique dans le cadre du plan Juncker?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Cheron, les demandes de subsides auxquelles vous faites référence n'ont pas été introduites dans le cadre du Fonds européen pour les investissements stratégiques mais bien dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility – Transport* de la Commission européenne. Pour rappel, ce programme de la Commission européenne a comme objectif d'éliminer les goulots d'étranglement du réseau transeuropéen de transport et de construire les liens manquants dans ce réseau. Ce programme soutient le développement d'une chaîne de transport sans faille pour les passagers et les marchandises en vue de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur européen.

Le 11 septembre 2014, la Commission a lancé de nouveaux appels à projets dotés d'une enveloppe budgétaire de près de 11,93 milliards d'euros. Ces appels se sont clôturés le 3 mars dernier et les résultats devaient être connus au mois de juillet.

Pour pouvoir être introduites à la Commission, les demandes de subsides devaient impérativement être validées par les États membres concernés. Ainsi, toute demande de subsides pour des projets ferroviaires en Belgique devait être validée par le SPF Mobilité et Transports avant que les candidats à subsides puissent introduire leurs dossiers à la Commission. Au total, le SPF Mobilité et Transports a validé vingt-deux dossiers de demandes de subsides pour des entreprises privées et publiques actives dans le secteur ferroviaire belge.

Parmi ces dossiers, douze concernaient des projets d'Infrabel et de la SNCB. Le montant des subsides demandé pour ces projets s'élève à 443 millions d'euros. Les subsides qui pourraient être obtenus pour ces projets viendront consolider leur structure de financement et devraient permettre d'assurer leur réalisation.

Il est clair que, dans la perspective des futures révisions du plan pluriannuel d'investissements ferroviaires, je m'engage à ce que les dotations fédérales nécessaires soient allouées aux projets retenus pour un cofinancement européen et ce, pour permettre à Infrabel et à la SNCB de réaliser ces projets dans les délais annoncés à la Commission européenne. Afin de maximiser nos chances d'obtenir ces subsides, j'ai d'ailleurs écrit des lettres de soutien en ce sens à cette dernière.

28.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour les nombreuses précisions que vous avez apportées.

Vous avez bien précisé que le bon chemin vers l'Europe n'était pas le plan Juncker. J'étais manifestement mal renseigné ou informé.

Par ailleurs, vous avez fait savoir que douze projets avaient été retenus et non onze. Vous avez également fait savoir qu'en cas de réponse positive de la Commission – ce que nous souhaitons tous – les décisions prises dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements seraient respectées.

Sachez, en tout cas, que je ne manquerai pas de revenir vers vous pour vous interroger une nouvelle fois, en particulier en cas de réponse positive de l'Europe.

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

29 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de N-VA voor de regionalisering van de NMBS" (nr. 3284)

29 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la position de la N-VA à propos de la régionalisation de la SNCB" (n° 3284)**

29.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben blij dat collega Raskin nog aanwezig is. In het verslag over een vraag met betrekking tot de lijn Hasselt-Neerpelt en het al dan niet opnemen hiervan in het investeringsplan, las ik dat het beter is dat er een regionalisering zou komen van de NMBS.

Ik heb er absoluut geen probleem mee, en de heer Raskin weet dat wellicht, dat hij die visie verdedigt. Iedereen in dit huis is gelukkig vrij om standpunten in te nemen. Als lid van de oppositie vraag ik mij echter wel het volgende af: als een belangrijke partner in de regering, aan Vlaamse kant de belangrijkste partner, dat standpunt inneemt, werd dat dan besproken op het moment dat het regeerakkoord onderhandeld werd? Immers, de visie van de heer Raskin valt niet uit de lucht.

Daarom zou ik willen weten of deze piste werd voorgelegd op het moment van de bespreking van het regeerakkoord. Werd het gepland dat er interkabinettenwerkgroepen zullen worden opgestart om na te gaan of de NMBS kan worden gesplitst? Zijn er technische werkgroepen die de technische gevolgen daarvan bestuderen?

Indien de belangrijkste partner in de regering zegt dat dit veel beter zou zijn — los van het feit dat ik daar persoonlijk niet mee akkoord ga, al denk ik dat de heer Raskin het mij gunt dat ik daaromtrent een andere visie heb — is het voor mij belangrijk te weten of de regering afspraken heeft gemaakt om dit reeds tijdens deze legislatuur te bespreken in interkabinettenwerkgroepen.

29.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, nee, regionalisering is geen optie. Het is echter nuttig om nauw samen te werken met de Gewesten, vermits zij eveneens belangrijke bevoegdheden hebben inzake Mobiliteit. Teneinde een strategische visie van de intermodaliteit in ons land te bepalen zal ik in mei een taskforce met de gewestregeringen opstarten.

Deze optie werd niet besproken tijdens de regeringsvorming, zodoende werden hiervoor ook geen werkgroepen opgericht en is het op dit ogenblik evenmin relevant en noodzakelijk om de technische gevolgen van een splitsing te onderzoeken.

De vorige regering heeft in december 2013 kennisgenomen van de prioriteitenlijst van elk Gewest. 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. Ook werd het principe van het glijdend meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, met een eerste herziening in 2015, om zo te komen tot een meerjareninvesteringsplan 2016-2030. De gesprekken met Infrabel en de NMBS over de herziening van het meerjareninvesteringsplan zijn opgestart. Hierbij moet rekening worden gehouden met de door de regering besliste besparingsmaatregelen, met de impact daarvan op de projecten die nog kunnen worden gerealiseerd binnen het nieuwe budgettaire kader, en mogelijk ook met gewijzigde prioriteiten.

Ik wens u voorts mee te geven dat de bijzondere wet van 6 januari 2014 inzake de zesde staatshervorming vermeldt dat de Gewesten kunnen zorgen voor een bijkomende financiering voor de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen. Deze bijkomende gewestelijke financiering zal evenredigheid ten aanzien van de federale financiering moeten naleven. Deze evenredigheid zal in een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het betrokken Gewest moeten worden vastgelegd. Dit samenwerkingsakkoord zal dus de voorwaarde vormen voor een bijkomende gewestelijke financiering.

Voorzitter: Marcel Cheron.

Président: Marcel Cheron.

29.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, de oppositie is het eens met uw antwoord.

Ik vind het zeer belangrijk dat de Gewesten betrokken worden bij het mobiliteitsbeleid. De Gewesten moeten

een rol spelen in de raden van bestuur en moeten bij het beleid worden betrokken. Er moet dan ook een prioriteitenlijst worden goedgekeurd door de verschillende Gewesten, zodat een aantal knelpunten kan worden opgelost en zodat zij gezamenlijk, in het kader van samenwerkingsfederalisme, kunnen zorgen voor de financiering van een betere ontsluiting en een betere mobiliteit.

29.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik vraag het woord voor een persoonlijk feit op basis van artikel 55 van het Reglement.

Le **président:** Le Règlement ne prévoit pas l'application de l'article 55 en commission. Vous ne pouvez pas invoquer un article qui n'existe pas et je ne peux pas vous donner la parole sur la base d'un article qui n'existe pas.

29.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, er is wel een basis, namelijk artikel 55 over het persoonlijk feit.

Le **président:** Il ne s'applique pas en commission. Vous pouvez chanter tout ce que vous voulez pendant des heures, cela ne fonctionnera pas.

Le président ne peut pas vous donner la parole en s'appuyant sur un article qui n'évoque pas le fait personnel en commission.

Je peux encore vous le répéter, si vous le souhaitez.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het BIVV na de staatshervorming" (nr. 3293)

30 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 "l'IBSR après la réforme de l'État" (n° 3293)

30.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, er wordt hier regelmatig gesproken over de toekomst van het BIVV sinds de staatshervorming en de herziening van de bevoegdheden.

Mevrouw Genoe kwam naar de commissie en heeft er haar toekomstvisie op het BIVV toegelicht. In grote lijnen komt die erop neer dat men twee pijlers wil uitbouwen: enerzijds, een voortzetting van de activiteiten ter ondersteuning van het federale verkeersveiligheidsbeleid, anderzijds, een soort dienstenbedrijf zijn voor bedrijven en overheden die een beroep willen doen op de kennis en de knowhow die ontegensprekelijk aanwezig zijn bij het BIVV. Het zou bijvoorbeeld kunnen worden ingeschakeld om een BOB-campagne te organiseren bij de Gewesten, waarover de voorbije weken heel wat te doen is geweest.

Mijn specifieke vraag is hoe en wanneer de structuren van het BIVV zullen worden aangepast? Het zou bizar worden dat de Vlaamse bevoegde minister een opdracht moet geven aan een instelling die valt onder het voorzitterschap van de bevoegde federale minister, om een bepaalde campagne te organiseren. Ik ga ervan uit dat het bedrijf statutair heel wat reorganisaties zal moeten doormaken de komende weken en maanden. In essentie, los van de schriftelijk overgemaakte vragen, is dat de kern van de vraag de volgende. Hoe zal de structuur van het BIVV als bedrijf en als vzw ter ondersteuning van de minister, de komende maanden evolueren?

Bijkomend werd in het regeerakkoord afgesproken dat er zou worden gewerkt aan een instituut voor de accidentologie en eventueel ook een observatorium voor de mobiliteit.

Ik wil graag weten in hoeverre het BIVV daarin in de toekomst een eigen rol zal spelen, bijvoorbeeld door de accidentologie voor zijn rekening te nemen?

30.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Van den Bergh, ik onderschrijf volkomen de visie van mevrouw Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het BIVV, zoals op 4 maart voor de commissie uiteengezet. In mijn antwoord op uw vragen zal ik dan ook de hierna volgende elementen herhalen.

De visie tot verzelfstandiging met behoud van de kerntaken van de overheid in de vzw is een visie die door de CEO van het BIVV tijdens de raad van bestuur van december 2014 werd toegelicht en door mij wordt gedeeld. De raad van bestuur heeft de analyse voor de uitbouw van deze visie goedgekeurd in december 2014. De eerste stap tot ontwikkeling van de visie heb ik gezet tijdens mijn eerste raad van bestuur in december 2014.

Momenteel werkt de CEO aan de analyse en de ontwikkeling van het plan voor de implementatie van de visie. Op de volgende raad van bestuur van mei 2015 zal hierop worden doorgegaan. De visie staat los van de zesde staatshervorming en had, mijns inziens, reeds voordien moeten worden doorgevoerd aangezien een derde van de inkomsten van het BIVV in het verleden inkomsten uit dienstverlening aan derden waren.

Een belangrijk deel van de activiteiten, in heden en verleden, zijn activiteiten die niet behoren tot de kerntaken van de overheid en daarom is het belangrijk ze onder te brengen in een verzelfstandigde structuur.

Het BIVV heeft meegedongen naar de openbare aanbesteding en heeft dat gedaan als vzw, aangezien de structuur nog niet veranderd is. Als inschrijver heeft het BIVV zijn prijs bepaald, naar ik veronderstel op basis van conforme marktprijzen.

Het Observatorium van de Mobiliteit binnen de FOD Mobiliteit heeft een andere finaliteit dan het BIVV en beiden zijn complementair. Dat neemt niet weg dat samenwerking tussen beiden reeds op gang gebracht is. Het op te richten Observatorium van de Mobiliteit heeft als doel van de Directie Mobiliteit een kenniscentrum te maken.

Het is inderdaad correct dat ik daarnaast een instituut voor accidentologie wil oprichten. Op korte termijn zal het BIVV een aantal gerichte projecten voor dat onderzoek opzetten. Naast die pragmatische aanpak, die met mij werd doorgesproken, werk ik aan een wetgevend raam voor accidentologie. Hoe het BIVV daarin zal passen, moet nog uitgewerkt worden.

30.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, bedankt voor uw erg volledig antwoord.

U formuleert een duidelijke visie voor de toekomst van het BIVV. Ik denk dat wij u daarin alleen maar kunnen ondersteunen.

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

31 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 propreté du parking de la gare de Tournai" (n° 3300)

31 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van de stationsparking in Doornik" (nr. 3300)

31.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, madame la ministre, comme vous le savez, la propreté me préoccupe énormément. Je voudrais dénoncer une situation délicate sur le parking de la gare de Tournai. J'ai reçu beaucoup de doléances de navetteurs prenant le train à Tournai concernant le nombre de déchets présents sur ce parking, situé le long du boulevard Eisenhower. Ce parking étant depuis quelques années payant, il est légitime que les utilisateurs réclament que ce dernier soit propre.

Avez-vous eu écho de ces plaintes? Comptez-vous agir pour assurer à ces navetteurs un niveau de propreté convenable à l'endroit, qui je le rappelle est payant, où ils garent leur véhicule?

31.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Delannois, la filiale B-parking de la SNCB, exploitant les parkings en gare de Tournai, n'a pas connaissance de plaintes de voyageurs relatives à l'état de propreté de ces emplacements. Le baromètre de propreté réalisé mensuellement affiche un score de 88,19 %. Il s'agit d'un instrument de mesure de la propreté employé par un service interne de la SNCB. Le résultat est affiché dans la gare.

Ce contrôle est effectué dans le périmètre de la gare, y compris dans les parkings. Le dernier a eu lieu le 5 mars; le parking a obtenu un score de 88 %.

Les déchets qui jonchent le parking le long du boulevard Eisenhower proviennent des abords de la gare. Sur le trottoir, une poubelle communale est présente et déborde chaque jour. Comme dans de nombreux quartiers avoisinant les gares, cette poubelle est alimentée par les riverains qui viennent y déposer de petits sacs remplis de débris divers. Chaque matin, les agents de la SNCB doivent ramasser les déchets qui ont glissé sous la clôture en béton et ont abouti dans le parking. Ils restent vigilants pour y remédier.

J'inviterai prochainement la SNCB à contacter les autorités communales afin qu'elles envisagent ensemble les mesures adéquates destinées à améliorer la propreté aux alentours de la gare de Tournai.

31.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'attends avec impatience leur contact. Je pense qu'il y a parfois un problème. J'irai constater par moi-même.

Nous en reparlerons ultérieurement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31.04 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, je voudrais remercier les interprètes. Étant parfois fatiguée, ma prononciation n'est pas toujours excellente.

La réunion publique de commission est levée à 17.18 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.18 uur.