



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

10-06-2015

Namiddag

Mercredi

10-06-2015

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wetgeving inzake drones" (nr. 4207)

Sprekers: **Michel de Lamotte, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein en het station Noorderkempen" (nr. 4213)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS voor juni en december 2015 geplande aanpassingen" (nr. 4258)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het NMBS-aanbod in het station Brussel-West" (nr. 4372)

Sprekers: **Françoise Schepmans, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassingswerken voor het GEN in Rixensart" (nr. 4404)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in de Brusselse Rand en de aanzienlijke vertraging in de ontsluiting van Waals-Brabant" (nr. 4509)

Sprekers: **Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Sophie Wilmès aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en

SOMMAIRE

Question de M. Michel de Lamotte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation relative aux drones" (n° 4207)

Orateurs: **Michel de Lamotte, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 "le train Benelux et la gare de Noorderkempen" (n° 4213)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 aménagements programmés par la SNCB en juin et décembre 2015" (n° 4258)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Françoise Schepmans à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre SNCB à la gare Bruxelles-Ouest" (n° 4372)

Orateurs: **Françoise Schepmans, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux d'aménagement du RER à Rixensart" (n° 4404)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux du RER en périphérie bruxelloise et les retards importants pour desservir le Brabant wallon" (n° 4509)

Orateurs: **Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Sophie Wilmès à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 'Noise Abatement Procedure'" (nr. 4152)

Sprekers: **Sophie Wilmès, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la 'Noise Abatement Procedure'" (n° 4152)

Orateurs: **Sophie Wilmès, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 12
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van 12
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"de terugbetaling van de kosten na de treinramp
in Wetteren" (nr. 4148)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de 12
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en
de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "de financiële tegemoetkoming
van Infrabel aan de lokale besturen na de
treinramp in Wetteren" (nr. 4452)

Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van
de sp.a-fractie, **Sabien Lahaye-Battheu,**
Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit,
belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 12
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la 12
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le
remboursement des frais occasionnés par la
catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 4148)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la 12
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur
"l'intervention financière d'Infrabel en faveur des
administrations locales à la suite de la
catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 4452)

Orateurs: **Karin Temmerman**, présidente du
groupe sp.a, **Sabien Lahaye-Battheu,**
Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité,
chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 15
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van 15
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"de herziening van de Spoorcodex en de
eventuele gevolgen voor de lijnen met een
patrimonial, museaal of toeristisch karakter"
(nr. 4398)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van 15
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"de wet van 26 maart 2014 betreffende de
exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen"
(nr. 4675)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Jacqueline**
Galant, minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 14
- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la 14
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
révision du Code ferroviaire et les implications
éventuelles pour les lignes à caractère
patrimonial, muséologique et touristique"
(n° 4398)

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la 15
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la loi
du 26 mars 2014 relative à la sécurité
d'exploitation des lignes ferroviaires musées"
(n° 4675)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Jacqueline**
Galant, ministre de la Mobilité, chargée de
Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Daniel Senesael aan de 17
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en
de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "de bestrijding van
alcomobilisme" (nr. 4405)

Sprekers: **Daniel Senesael, Jacqueline**
Galant, minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

Question de M. Daniel Senesael à la ministre de 17
la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la
Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur
"la lutte contre l'alcool au volant" (n° 4405)

Orateurs: **Daniel Senesael, Jacqueline**
Galant, ministre de la Mobilité, chargée de
Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 18
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 18
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"fietspunten in stations" (nr. 4422)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van 19
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over

Questions jointes de 19
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la 19
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les
points vélo dans les gares" (n° 4422)

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la 19
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le

"de geplande afbouw van de fietspunten" (nr. 4582)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schrapping van de middelen van vijftien fietspunten" (nr. 4639)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schrapping van de middelen van vijftien fietspunten" (nr. 4783)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de fietspunten" (nr. 4797)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Karin Temmerman, voorzitter van de sp.a-fractie, **Stefaan Van Hecke, Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

démantèlement programmé des points vélo" (n° 4582)

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des moyens de quinze points vélo" (n° 4639)

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des moyens de quinze points vélo" (n° 4783)

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des points vélo" (n° 4797)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Karin Temmerman, présidente du groupe sp.a, **Stefaan Van Hecke, Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wettelijke bepalingen inzake taalrol wat betreft het omroepen van reizigersinformatie in stations en op de trein" (nr. 4451)

Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dispositions légales en matière de rôle linguistique pour la diffusion d'informations à l'attention des voyageurs dans les gares ou dans les trains" (n° 4451)

Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorlopige inschrijving" (nr. 4466)

Sprekers: Katrin Jadin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation provisoire" (n° 4466)

Orateurs: Katrin Jadin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het auditrapport Eurostation" (nr. 4485)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de audit van Ernst & Young met betrekking tot de dochtermaatschappijen van de NMBS en Infrabel" (nr. 4494)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de vastgoeddochters van de NMBS" (nr. 4535)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

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 rapport d'audit relatif à Eurostation" (n° 4485)

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'audit conduit par Ernst & Young sur les filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 4494)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit réalisé dans les filiales immobilières de la SNCB" (n° 4535)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mismanagement bij de twee dochterondernemingen van de NMBS" (nr. 4668)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des manquements graves de gestion dans deux filiales de la SNCB" (n° 4668)	
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitvloeisels van de audit die Ernst & Young bij de vastgoeddochters van de NMBS heeft uitgevoerd" (nr. 4801)	29	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de l'audit conduit par Ernst & Young au sein des filiales immobilières de la SNCB" (n° 4801)	30
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op de dochterondernemingen van de NMBS" (nr. 4931)	29	- 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 contrôle des filiales de la SNCB" (n° 4931)	30
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit bij Eurostation" (nr. 4936)	29	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit au sein d'Eurostation" (n° 4936)	30
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onthullingen over het beheer van de dochterondernemingen Eurostation en Euro Immo Star" (nr. 4953)	29	- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les révélations faites à propos de la gestion des filiales Eurostation et Euro Immo Star" (n° 4953)	30
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van Ernst & Young" (nr. 4976)	29	- 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'audit d'Ernst & Young" (n° 4976)	30
Sprekers: David Geerts, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, Véronique Caprasse, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: David Geerts, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, Véronique Caprasse, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opleiding van verkeersvliegers" (nr. 4507)	38	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation des pilotes de lignes" (n° 4507)	38
Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het in functie treden van de nieuwe financieel directeur van de NMBS" (nr. 4508)	40	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise de fonction du nouveau CFO de la SNCB" (n° 4508)	40
Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de lijn Marbehan - Croix-Rouge - Valvert" (nr. 4510)	41	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne Marbehan - Croix-Rouge - Valvert" (n° 4510)	41
Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met		Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de	

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen, **David Geerts**

Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges, **David Geerts**

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het fietspunt van het station Lier" (nr. 4534)</p> <p><i>Sprekers: Bert Wollants, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 42 | <p>Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point vélo de la gare de Lierre" (n° 4534)</p> <p><i>Orateurs: Bert Wollants, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 42 |
| <p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staking van 27 tot 29 mei 2015" (nr. 4549)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 43 | <p>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 du 27 au 29 mai 2015" (n° 4549)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 43 |
| <p>Vraag van mevrouw Sophie Wilmès aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en het gebruik van baan 01" (nr. 4565)</p> <p><i>Sprekers: Sophie Wilmès, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 44 | <p>Question de Mme Sophie Wilmès à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vents et l'utilisation de la piste 01" (n° 4565)</p> <p><i>Orateurs: Sophie Wilmès, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 44 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak in verband met de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 4569)</p> <p>- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de Belgische Staat in het proces over de vliegroute '07 rechtdoor'" (nr. 4977)</p> <p><i>Sprekers: Bert Wollants, Sybille de Coster-Bauchau, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 46 | <p>Questions jointes de</p> <p>- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement dans le cadre de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 4569)</p> <p>- Mme Sybille de Coster-Bauchau à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la position de l'État belge dans le procès de la route '07 Tout droit'" (n° 4977)</p> <p><i>Orateurs: Bert Wollants, Sybille de Coster-Bauchau, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 46 |
| <p>Samengevoegde interpellatie en vragen van</p> <p>- mevrouw Vanessa Matz tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de sluiting van 33 weinig bezochte loketten" (nr. 50)</p> <p>- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van de stationsloketten in 33 gemeenten" (nr. 4659)</p> <p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale</p> | 49 | <p>Interpellation et questions jointes de</p> <p>- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la fermeture de 33 guichets peu fréquentés" (n° 50)</p> <p>- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets de gare dans 33 communes" (n° 4659)</p> <p>- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société</p> | 49 |

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 4660)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets" (n° 4660)	
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geleidelijke sluiting van 33 weinig bezochte loketten vanaf 1 juli 2015" (nr. 4839)	49	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture progressive de 33 guichets peu fréquentés à partir du 1er juillet 2015" (n° 4839)	49
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstpotentieel van stations waarvan de loketten zullen sluiten" (nr. 4862)	50	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perspectives d'avenir des gares dont les guichets vont fermer" (n° 4862)	49
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe strategie voor de verkoop van treintickets van de NMBS" (nr. 4876)	50	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle stratégie de vente de billets de transport de la SNCB" (n° 4876)	49
- de heer Benoît Dispa aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in enkele stations in de provincie Namen" (nr. 4920)	50	- 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 guichets dans certaines gares namuroises" (n° 4920)	49
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketfunctie door de NMBS" (nr. 4930)	50	- 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 fermeture des guichets par la SNCB" (n° 4930)	49
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van loketten in 33 stations" (nr. 4933)	50	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets dans 33 gares" (n° 4933)	49
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van de loketten in stations in landelijke gebieden" (nr. 4956)	50	- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de guichets dans des gares SNCB situées en zones rurales" (n° 4956)	49
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 4974)	50	- 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 fermeture de 33 guichets" (n° 4974)	49
Sprekers: Vanessa Matz, David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, Gilles Foret, Benoît Dispa, Laurent Devin, Inez De Coninck, Jean-Marc Delizée, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Marcel Cheron		Orateurs: Vanessa Matz, David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, Gilles Foret, Benoît Dispa, Laurent Devin, Inez De Coninck, Jean-Marc Delizée, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Marcel Cheron	
Moties	63	Motions	63
Samengevoegde interpellatie en vraag van	64	Interpellation et question jointes de	64
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de heel moeilijke situatie waarin de NMBS verkeert en de concrete agenda aangaande het moderniseringsplan dat al zo vaak is aangekondigd door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" (nr. 52)	64	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la situation tourmentée à la SNCB et l'agenda concret du Plan de modernisation tant annoncé par Madame Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges" (n° 52)	64
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van	64	- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la	64

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging bij het opstellen van een moderniseringsplan voor de NMBS-structuur" (nr. 4969)

Sprekers: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Moties

67

Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard pris dans la conception du plan de modernisation des structures de la SNCB" (n° 4969)

Orateurs: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Motions

67

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 JUNI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 10 JUIN 2015

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.37 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.37 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Chers collègues, nous avons un agenda chargé.

Mme Ann Vanheste demande de transformer sa question n° 4113 en question écrite. Il en va de même pour la question n° 3454 de Mme Caroline Cassart-Mailleux et la question n° 4103 de M. Jef Van den bergh est retirée.

01 Question de M. Michel de Lamotte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation relative aux drones" (n° 4207)

01 Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wetgeving inzake drones" (nr. 4207)

01.01 Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, les fabricants de drones font partie d'un secteur émergent et innovant de l'économie, qui a rapidement besoin d'une législation claire comme cela a été mis en place notamment en France.

Tous les acteurs de ce secteur: fabricants, architectes, géomètres, agriculteurs attendent la réglementation avec impatience.

L'Union européenne a d'ailleurs pris des dispositions afin de permettre aux États membres de légiférer en matière de gestion des drones dans l'espace aérien, de la protection de la vie privée et autres.

Ces dispositions doivent être transcrites au niveau des États membres et des Régions, d'ici le 1^{er} janvier 2016. En mars dernier, vous nous disiez que l'arrêté royal concernant la réglementation des drones était en phase de finalisation.

Précisément, en commission parlementaire du 19 mars, vous disiez: "Je proposerai très prochainement un texte qui résulte d'une concertation entre mon administration, la Défense et Belgocontrol, tout en tenant compte des souhaits du secteur. Il faudra ensuite demander l'avis des Régions et du Conseil d'État".

Cependant, il semble que cet arrêté permettrait aux drones, pour

01.01 Michel de Lamotte (cdH): Iedereen die belangstelt in drones – producenten, architecten, landmeters, landbouwers – wacht vol ongeduld op duidelijke wetgeving.

De Europese Unie heeft regelgeving aangenomen op grond waarvan de lidstaten wetgevende initiatieven kunnen nemen. Die regelgeving moet tegen 1 januari 2016 door de lidstaten en de Gewesten in nationaal recht worden omgezet.

Wanneer zal het koninklijk besluit waarvan u in maart zei dat het bijna klaar was, worden gepubliceerd? Op 4 mei verklaarde Waals minister Di Antonio dat hij nog niet werd geraadpleegd. Wanneer zal het advies van de Gewesten nu eindelijk worden gevraagd? Wat zijn de redenen voor de vertraging in dit dossier? Wat zal de inhoud

l'utilisation privée, de voler à maximum 30 mètres de hauteur sur des domaines privés. Les professionnels, quant à eux, pourraient grimper à 90 mètres mais devraient faire l'objet de dossiers plus spécifiques.

Ces questions portent à débat.

Madame la ministre, quand cet arrêté royal est-il prévu pour publication? Le ministre régional wallon M. Di Antonio a précisé au Parlement wallon le 4 mai ne pas avoir encore été sollicité ni en concertation ni autrement. Peut-être l'a-t-il été depuis puisqu'il y a plus d'un mois que la question a été déposée? Quand l'avis des Régions sera-t-il enfin demandé?

Quelles sont les raisons de ce retard dans l'avancée de ce dossier? Quel sera le contenu de ce texte en préparation, en vue de notre futur débat?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Je vous remercie, monsieur de Lamotte pour cette question qui me permet à nouveau de rétablir certaines contre-vérités. Je souhaite répéter que mon objectif est et a toujours été d'établir une réglementation permettant le développement économique d'un secteur d'avenir, mais tout en tenant compte des impératifs de sécurité compte tenu de la complexité du ciel belge et de la protection de la vie privée.

Jusqu'à présent, l'utilisation professionnelle des drones n'était pas permise en Belgique. Je regrette donc les polémiques créées autour de ce dossier. La mise en place de ce type de réglementation n'est pas chose aisée. Aux États-Unis, cette utilisation n'est permise que moyennant autorisation. Aucune approche cohérente n'existe au niveau européen. D'ailleurs, la Commission européenne n'a pris aucune disposition en la matière qui devrait être transcrite en droit national pour le 1^{er} janvier 2016.

Maintenant que je suis arrivée au bout du processus de rédaction de ce projet, celui-ci a été envoyé le 8 mai aux Régions pour avis consultatif, au Conseil d'État et à la Commission de la Protection de la vie privée. Ensuite, le projet sera notifié à la Commission européenne avant d'être publié.

En ce qui concerne le contenu, j'en ai déjà expliqué les principales composantes. L'objectif, c'est l'autorisation de l'usage professionnel des drones moyennant certains principes quant à la hauteur (300 pieds), à l'espace aérien en dehors des zones contrôlées et à la gestion flexible de l'espace d'entraînement militaire, suivant une formation théorique et pratique pour le candidat pilote, assortie d'un examen médical, encadrée par la Direction générale du transport aérien (DGTA) et l'immatriculation du drone. L'utilisation qui sort de ces principes n'est pas interdite mais soumise à une autorisation de la DGTA et l'usage récréatif est encadré.

Comme je l'ai déjà dit, ce texte n'est qu'une première étape qui est vouée à être adaptée sur base de la pratique, de l'évolution technologique et d'une éventuelle approche européenne, et ce, avec tous les acteurs concernés.

van het koninklijk besluit zijn? Naar verluidt wordt de maximale vlieghoogte vastgesteld op 30 meter bij privégebruik en op 90 meter voor professionals.

01.02 **Minister Jacqueline Galant**: Het is altijd mijn bedoeling geweest een regelgeving uit te werken die de ontwikkeling van een economische sector met toekomst niet in de weg staat en waarbij rekening wordt gehouden met de vereisten inzake veiligheid, beheer van het luchtruim en bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Tot nog toe was het inzetten van drones voor professionele doeleinden in België verboden. Er is nog geen coherente Europese aanpak. Er zijn door de Commissie ook nog geen beschikkingen getroffen die voor 1 januari zouden moeten worden omgezet.

Het wetsontwerp werd op 8 mei voor advies aan de Gewesten overgezonden, alsook aan de Raad van State en de privacy-commissie. Vervolgens zal de Europese Commissie ervan in kennis worden gesteld en wordt het gepubliceerd. Het is de bedoeling van de tekst om het professionele gebruik van drones toe te staan, mits het naleven van bepaalde regels over de hoogte (300 voet), het gebruik van het luchtruim buiten de gecontroleerde zones en een flexibel beheer van het luchtruim dat wordt gebruikt voor militaire oefeningen. Er zal ook worden voorzien in een theoretische en praktische opleiding, een medisch onderzoek en de registratie van de drone. Als van

die regels wordt afgeweken, moet men beschikken over een vergunning van het DGLV; ook het gebruik voor recreatieve doeleinden zal zijn gereguleerd.

De tekst zal nog evolueren op basis van wat de praktijk zal uitwijzen, van de evolutie op technologisch gebied en een eventuele Europese aanpak.

01.03 Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je souhaiterais faire une brève réplique tout en remerciant la ministre pour sa réponse.

Effectivement, les échos qui nous reviennent par les professionnels du secteur sont parfois intéressés ou dubitatifs. C'est varié, qu'ils soient du secteur privé ou du secteur public. J'attends ces retours pour voir comment vous allez peut-être aménager cet arrêté royal eu égard à ces consultations qui sont en cours. Et puis, nous aurons l'occasion d'y revenir.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

01.03 Michel de Lamotte (cdH): De professionals reageren geïnteresseerd of twijfelend. U zult het koninklijk besluit misschien nog aanpassen afhankelijk van de resultaten die het lopende overleg opleveren.

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein en het station Noorderkempen" (nr. 4213)

02 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 "le train Benelux et la gare de Noorderkempen" (n° 4213)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een onderwerp dat de voorbije legislaturen vaak aan bod is gekomen in deze commissie. Het hing natuurlijk samen met het Fyraproject waarnaar momenteel in de Nederlandse Tweede Kamer een onderzoek wordt gevoerd.

Ondertussen hebben de reizigers in de regio Noorderkempen nog altijd een zeer gebrekkige dienstverlening omdat die Fyra voor extra diensten moest zorgen. Door dat fiasco is alles op de lange baan geschoven en werd er aangekondigd dat de Benelux-plustrein, die vandaag via lijn 12 naar Nederland rijdt, vanaf eind 2016 via de hogesnelheidslijn 4 zou rijden. Op die manier zou die trein ook kunnen stoppen in het station Noorderkempen.

Aangezien eind 2016 misschien nog veraf lijkt, maar in spoorwegtermen niet meer zo veraf is, meen ik dat dit het geschikte moment is om te vragen naar een stand van zaken in dit project. Als ik mij niet vergis, moeten bijvoorbeeld de rijpaden ongeveer een jaar vooraf worden aangevraagd. Men zou dit momenteel aan het voorbereiden moeten zijn, wil men die trein effectief vanaf eind 2016 op die sporen krijgen.

Ik heb daarom de volgende vragen, mevrouw de minister.

Wat is de stand van zaken en de planning, zodat in december 2016

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Initialement, le Fyra devait renforcer la desserte de la région du nord de la Campine. Après le fiasco de ce train, il a été décidé de faire circuler les trains Benelux sur la ligne à grande vitesse 4 à partir de fin 2016 et de les faire s'arrêter à la gare de Noorderkempen.

Je voudrais savoir où en est ce projet. Quel type de matériel roulant sera affecté à ces liaisons? Quelles mesures doivent encore être prises sur le plan technique? Quel sera le temps de parcours de ce train entre Bruxelles et Amsterdam? Quels arrêts seront prévus? Noorderkempen figurera-t-il sur la liste? Comment la ministre envisage-t-elle l'offre de services dans la gare de Noorderkempen et l'avenir de la liaison à grande vitesse entre la

de Benelux-plustrein tussen Brussel en Amsterdam effectief over spoorlijn 4 zal rijden? Belgique et les Pays-Bas?

Welk materiaal zal worden ingezet om dit mogelijk te maken?

Welke eventuele technische stappen moeten er nog worden gezet? Hoelang zal de Benelux-trein rijden over het traject Brussel-Amsterdam? Vandaag is er veel kritiek op de veel te lange duur van dat traject.

Op welke plaatsen zullen er haltes zijn? Kunt u bevestigen dat deze trein ook in het station Noorderkempen zal stoppen?

Wat is uw visie met betrekking tot de dienstverlening in het station Noorderkempen, gelet op de ruime mogelijkheden? Het station is pal aan een autosnelweg gelegen, ter hoogte van Brecht. De files richting Antwerpen staan dagelijks tot daar. Als men daar een digitaal bord zou kunnen plaatsen met de oproep om daar om het half uur de trein te nemen, dan meen ik dat dit wat potentieel heeft.

Wat is de visie van de NMBS over de toekomst van de hogesnelheidsverbinding met Nederland in het algemeen en van het station Noorderkempen in het bijzonder?

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, de intercitiy Brussel-Amsterdam zal inderdaad, conform de samenwerkingsakkoorden tussen de NS, de NMBS en de Nederlandse Staat, vanaf december 2016 rijden over de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam.

Daarbij wordt gebruikgemaakt van bestaande IC-rijtuigen van de NS en van locomotieven van de NMBS. Deze laatste moeten worden aangepast en gehomologeerd om op de nieuwe lijn te kunnen rijden. De procedure loopt.

De rijtuigen zullen een lichte opfrissing krijgen, zowel aan de buiten- als aan de binnenzijde. Bovendien zijn een aantal functionele verbeteringen gepland, bijvoorbeeld voor de bagagemogelijkheden.

Deze trein zal vanaf december 2016 stoppen in Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Mechelen, Antwerpen-Centraal, Noorderkempen, Breda, Rotterdam-Centraal, Den Haag, Schiphol en Amsterdam-Centraal. Zoals het er nu naar uitziet, zal de reistijd van de intercitiy Brussel-Amsterdam 3 uur en 20 minuten bedragen.

Zodra de IC Brussel-Amsterdam via L4 rijdt, verbindt hij Noorderkempen met Antwerpen en Breda met een uurdienst. Op het traject Noorderkempen-Antwerpen vervangt hij de IC 15 Antwerpen-Noorderkempen, behalve de eerste twee vroege treinen, die verder worden ingelegd. De reden hiervoor is omdat de eerste IC-trein Brussel-Amsterdam pas om 08 u 01 uit Noorderkempen richting Antwerpen vertrekt. Met de eerste twee treinen van de huidige IC 15-diensten zullen de vroege pendelaars vanaf ongeveer 06 u 00 nog steeds richting Antwerpen kunnen reizen.

De NMBS heeft in de onderhandelingen met de Nederlandse Staat de halte Noorderkempen bepleit, gelet op de ligging ten opzichte van

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre: À partir de décembre 2016, le train IC Bruxelles-Amsterdam circulera en effet sur la ligne à grande vitesse entre Anvers et Rotterdam. Les NS déploieront des rames IC existantes et rénovées et la SNCB fournira des locomotives. La procédure d'homologation pour être autorisé à circuler sur la nouvelle ligne est en cours.

Le trajet sera d'une durée de 3 heures et 20 minutes et le train s'arrêtera à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Aéroport-National, Malines, Anvers-Central, Noorderkempen, Breda, Rotterdam-Centraal, La Haye, Schiphol et Amsterdam-Centraal. Un train par heure reliera Noorderkempen à Anvers et Breda. Rien ne change pour les deux premiers trains du matin, mais à partir de 8 h 01, le train Benelux remplacera le service actuel.

Nederland, de bereikbaarheid met de wagen en het potentieel als verkeersknooppunt.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat gelukkig een aantal perspectieven bevestigt. Het station Noorderkempen zal een uitgebreidere dienstverlening krijgen, zowel in de richting van Antwerpen en Brussel als in de richting van Nederland. Het is goed dat die er uiteindelijk komt, want men wacht er al ongeveer tien jaar op.

Ik heb één bijkomende vraag, maar ik weet niet of u deze meteen kunt beantwoorden. Met welke locomotieven zal er gereden worden, met TRAXX-locomotieven zoals vandaag, of andere?

02.04 Minister Jacqueline Galant: (...)

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat moet u navragen? Oké.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 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 aménagements programmés par la SNCB en juin et décembre 2015" (n° 4258)

03 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS voor juni en december 2015 geplande aanpassingen" (nr. 4258)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je vous ai déjà interpellée récemment au sujet du manque de places dans le train IC 3439 pour Binche, au départ de Bruxelles-Central à 17 h 23, et de la nécessité pour de nombreux passagers de devoir attendre le train suivant. Quand le train se trouve amputé de moitié, comme le train IC 3708 reliant le Hainaut à Bruxelles avec un arrêt à 8 h 49 à Braine-le-Comte ce 5 mai, obligeant les contrôleurs à demander à des passagers de descendre et de se déporter vers l'omnibus ou le train suivant, cela n'est pas sans créer des difficultés aux navetteurs qui risquent du coup d'arriver en retard à leur travail.

Ce problème n'est pas récent sur le réseau belge. Pour y faire face, la SNCB a modifié son plan de transport et acquis de nouvelles voitures, modernes et confortables. Toutefois, le compte n'y est toujours pas. Déjà, les calculs faits par la SNCB en matière d'occupation des voitures pour servir de base à la composition des trains ont été pris dans leur étage bas, ce qui oblige certains passagers à voyager debout pendant les heures de pointe, sans pour autant d'ailleurs que le contrôleur décide de déclasser la première classe.

La SNCB, victime à la fois de son succès et d'un retard dans la livraison des voitures qu'elle a acquises, peine aux heures de pointe à satisfaire tous les besoins auxquels elle a à faire face. Toutefois, après la dorsale wallonne, la liaison entre Quiévrain/Quévy et Bruxelles est l'une des lignes majeures desservant le Hainaut, depuis le Borinage jusqu'au centre de la province, avec les correspondances pour La Louvière et Binche.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous nous dire quelles sont, outre

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis qu'après une attente qui aura duré une décennie, la gare de Noorderkempen bénéficiera enfin d'une extension de ses services à la clientèle. La ministre sait-elle de quel type seront les locomotives?

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Op de spoorlijn tussen Henegouwen en Brussel werd de capaciteit van een trein gehalveerd, waardoor de treinbegeleiders reizigers moesten doen uitstappen en hen moesten verzoeken de stoptrein of de volgende trein te nemen. Om dat probleem – dat zich steeds opnieuw voordoet op het Belgische spoorwegnet – op te lossen, heeft de NMBS haar vervoersplan aangepast en nieuwe rijtuigen gekocht. Bij de berekening van de bezettingsgraad van de rijtuigen werd er echter uitgegaan van minimale reizigers-aantallen, waardoor reizigers staande moeten reizen zonder dat de treinbegeleider echter besluit de eersteklascoupés te declasseren.

De NMBS, die het slachtoffer is van haar succes, heeft het moeilijk om aan de noden van haar klanten te voldoen. Wat is, naast de vertraagde levering van rijtuigen, de oorzaak van die situatie? Zal

le retard dans la livraison des voitures susmentionnées, les raisons, je l'espère passagères, pour lesquelles cette situation à l'aller comme au retour devient source de difficultés pour les navetteurs et habitants du Hainaut? Je sais que vous y êtes particulièrement sensible.

Les modifications à venir en juin et en décembre, qui font suite, selon un communiqué de la SNCB, à "une série d'ajustements techniques pour améliorer la ponctualité et la fluidité du trafic", notamment en augmentant la capacité d'une soixantaine de trains, ont-elles parmi leurs objectifs d'améliorer durablement la desserte de cette ligne, notamment en ajoutant des wagons supplémentaires? Quelles évolutions positives peut-on attendre de ces modifications à venir, dans le Hainaut et le reste de la Belgique, en juin et en décembre?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la SNCB effectue un suivi régulier de l'occupation des trains sur tout le réseau. Lorsque des problèmes structurels de suroccupation sont constatés, elle recherche des solutions afin d'y remédier le plus rapidement possible.

Sur la ligne 96, durant les heures de pointe du soir, deux trains ont ainsi été renforcés en raison de problèmes constatés sur cette ligne. Il s'agit du train L 3786 Louvain-Braine-le-Comte qui a été renforcé depuis le 19 janvier, départ à Bruxelles-Central à 15 h 57, et du train IC 1740 Liège-Bruxelles-Quiévrain renforcé depuis le 9 février, départ à Bruxelles-Central à 19 h 17.

Vous avez raison de dire que des problèmes de suroccupation subsistent toujours en heures de pointe pour les trains reliant Binche à Bruxelles. La SNCB étudie, pour décembre 2015, la mise en service d'un train P supplémentaire qui relira Binche à Braine-le-Comte où les voyageurs pourront prendre une correspondance vers Bruxelles. Un nouveau train sera également prévu pour le retour, le soir.

En situation normale, les compositions prévues pour les trains IC 3439 Turnhout-Binche et IC 3708 Mons-Bruxelles-National-Aéroport sont suffisantes afin d'offrir des places assises aux voyageurs.

En cas d'incident ou de panne de matériel, des suroccupations ponctuelles peuvent évidemment toujours survenir.

03.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, il est rare que l'on puisse se réjouir des nouvelles annoncées par les ministres. Cependant, l'annonce de nouveaux trains est positive, ce dont je vous remercie vivement, madame la ministre.

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

04 **Question de Mme Françoise Schepmans à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre SNCB à la gare Bruxelles-Ouest" (n° 4372)**

04 **Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het NMBS-aanbod in het station Brussel-West" (nr. 4372)**

04.01 **Françoise Schepmans** (MR): Madame la présidente,

het treinaanbod op bovengenoemde lijn verbeteren dankzij de aanpassingen die in juni en december zullen worden doorgevoerd?

03.02 **Minister Jacqueline Galant**: De NMBS volgt de bezetting van de reizigerstreinen op het gehele net op gezette tijden op. De NMBS tracht problemen in verband met overbezette treinen zo snel mogelijk te verhelpen.

Op lijn 96 werd de capaciteit van twee treinen tijdens de avondspits versterkt. Er zijn nog problemen voor de treinen tussen Binche en Brussel. De NMBS bestudeert de ingebruikname 's ochtends en 's avonds van een extra P-trein tussen Binche en 's Gravenbrakel.

In geval van een ongeval of een defect kunnen sommige treinen natuurlijk af en toe overbezet zijn.

04.01 **Françoise Schepmans**

madame la ministre, en 2009, après d'importants travaux de rénovation, était inaugurée la gare de l'Ouest située sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean. Cette gare était alors considérée comme un futur grand pôle intermodal où se croiseraient des bus, des trams, des métros et des trains. Elle allait faciliter à de nombreux habitants du Nord-Ouest de Bruxelles le trajet vers leurs lieux de travail, mais également améliorer l'accès à Bruxelles pour les navetteurs venant y travailler grâce à la mise en voie du RER.

Aujourd'hui, la gare de l'Ouest permet quotidiennement à des dizaines de milliers de voyageurs de se déplacer en métro (les lignes 1, 2, 5 et 6), en bus (STIB, De Lijn, les lignes 126, 127, 128, 129 et 620) et en tram (la ligne 82). En revanche, la gare SNCB reste peu fréquentée, la présence de navetteurs sur les quais est anecdotique. Il n'y a pas de guichet, mais uniquement des automates qui délivrent des titres de transport. Cette gare SNCB est quasiment déserte, ce qui contraste fortement avec l'affluence que connaît la partie métro-tram-bus.

J'ignore s'il faut parler d'échec, mais ces difficultés ont, en tout cas, été confirmées en janvier dernier par le porte-parole de la SNCB qui a déclaré que le Groupe était conscient du faible taux de fréquentation, en ajoutant que la SNCB devrait adapter son offre à la gare de l'Ouest.

Madame la ministre, quel sera l'avenir de la gare de l'Ouest, qui était considérée à son inauguration comme un exemple d'intermodalité? La SNCB va-t-elle adapter son offre à la gare de l'Ouest, comme l'avait annoncé le porte-parole du Groupe? Si cela se confirme, vers quel type d'offre SNCB se dirige-t-on?

Dans le cadre du réseau suburbain bruxellois, quel sera le rôle de la gare? Vu sa situation et avec sa multitude de connexions vers les différentes zones de Bruxelles, il est certain que cette gare doit être un maillon essentiel de cette offre.

Enfin, quel est le nombre de voyageurs qui montent quotidiennement à bord des trains? Des variations ont-elles été constatées depuis son inauguration en 2009?

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, la gare de l'Ouest est actuellement desservie par un train par heure. Sa fréquentation est relativement faible malgré son potentiel d'intermodalité.

L'adaptation de l'offre de la SNCB doit s'envisager en fonction des prochaines dates clés, notamment le plan de transport de décembre 2017. De plus, les adaptations de l'offre seront rendues possibles grâce à la mise en service partielle ou complète de nouvelles infrastructures, par exemple celles de la ligne 124.

Parallèlement à de futures adaptations de l'offre encore à délimiter, la SNCB veut renforcer la communication sur son offre actuelle. Le réflexe naturel des Bruxellois est de se tourner en premier lieu vers le métro ou le tram. La SNCB doit les amener à considérer l'offre ferroviaire suburbaine comme une solution de mobilité complémentaire au métro et au tram, tout comme à la voiture.

La SNCB n'envisage pas de réduire son offre sur la ligne 28 passant

(MR): In 2009 werd het Weststation ingehuldigd. Dat station werd toen beschouwd als een grote toekomstige multimodale draaischijf. Momenteel maken dagelijks tienduizenden metro-, bus- en tramreizigers gebruik van het Weststation. Het NMBS-station, dat geen loketten heeft, ligt er echter zo goed als verlaten bij.

Wat zal er in de toekomst gebeuren met het Weststation? Zal de NMBS haar aanbod in het Weststation bijsturen, zoals ze heeft aangekondigd? Als dat effectief gebeurt, wat voor een NMBS-aanbod mogen we verwachten? Welke functie zal dat station krijgen in het Brusselse vervoersnet? Wat is ten slotte het dagelijkse aantal opstappende treinreizigers? Werd er een evolutie vastgesteld sinds de inhuldiging van het Weststation in 2009?

04.02 **Minister Jacqueline Galant**: In het station Brussel-West stopt er momenteel een trein per uur. Het station wordt relatief weinig gebruikt. Het NMBS-aanbod kan worden aangepast naar aanleiding van de volgende deadlines, meer bepaald het vervoersplan van december 2017, en naar aanleiding van de ingebruikname van nieuwe infrastructuur.

De NMBS wil de communicatie over het huidige aanbod verbeteren en zo het voorstedelijke treinaanbod promoten.

De NMBS is niet van plan haar aanbod op lijn 28, die via Brussel-

par la gare de l'Ouest et Simonis. La prochaine réouverture de la gare de Pannenhuis, qui sera rebaptisée Tour et Taxis, à l'horizon de décembre 2015 ou décembre 2016, vise d'ailleurs à renforcer l'axe Ouest de Bruxelles.

La SNCB m'a communiqué les chiffres concernant le nombre de voyageurs montés à bord des trains à la gare de l'Ouest. Ils vont vous être remis. En outre, la SNCB publie ses statistiques sur le nombre de voyageurs à l'embarquement par gare. Ces chiffres sont accessibles au public et peuvent être consultés via son site web.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Madame la ministre, j'ai bien entendu vos propos concernant le futur de cette gare qui devra jouer un rôle essentiel pour les navetteurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- **M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux d'aménagement du RER à Rixensart" (n° 4404)**

- **Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux du RER en périphérie bruxelloise et les retards importants pour desservir le Brabant wallon" (n° 4509)**

05 Samengevoegde vragen van

- **de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassingswerken voor het GEN in Rixensart" (nr. 4404)**

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in de Brusselse Rand en de aanzienlijke vertraging in de ontsluiting van Waals-Brabant" (nr. 4509)**

05.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies, les travaux du RER ont débuté en 2006 à Ottignies et devaient prendre fin initialement fin 2016 afin que le RER soit opérationnel début 2017. Sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles, ces travaux ont commencé en 2007 sur Waterloo-Sud et Braine-Nord et devaient s'achever en 2017 afin que le RER soit opérationnel début 2018. Ces travaux ne seront malheureusement pas terminés selon l'agenda annoncé. Ils ont en effet été reportés à diverses reprises et le seront peut-être encore. Ainsi, sur la ligne 161, la fin des travaux est actuellement prévue pour fin 2021 et sur la ligne 127, pour fin 2023.

Les travaux de la mise à quatre voies de la ligne 50A Bruxelles-Denderleeuw devaient être réalisés en parallèle avec ceux de la L161. La fin de ceux-ci était prévue pour fin 2016, plus deux ans de travaux de réfection des deux voies existantes. Ainsi, en Flandre, les travaux du RER seront bien terminés fin 2018. Actuellement, 60 % des travaux pour la mise à quatre voies sur la ligne 161 sont achevés et 32 % sur la ligne 124. Pour ces deux lignes, la fin des travaux est programmée fin 2025 dans le PPI, soit sept ans plus tard que la dernière mise à quatre voies en Flandre en théorie.

En pratique, cela revient à dix ans de retard, soit vingt ans après le début des travaux. Et les retards pourraient être encore plus importants! Plus de dix ans de retard en Brabant wallon par rapport à la Flandre alors qu'au départ la dernière mise à quatre voies en

West en Simonis loopt, te beperken.

Ik zal u de statistieken met betrekking tot het aantal reizigers bezorgen, die overigens ook op de website van de NMBS staan.

05.01 Isabelle Poncelet (cdH): De werkzaamheden op de lijn 161 Brussel-Ottignies zijn in 2006 gestart en het GEN moest oorspronkelijk begin 2017 operationeel zijn. Op de lijn 124 Brussel-Nijvel zijn ze in 2007 begonnen en moest het GEN begin 2018 operationeel zijn. Het aangekondigde tijdpad zal echter niet kunnen worden gerespecteerd.

De werkzaamheden om de lijn 50A Brussel-Denderleeuw op vier sporen te brengen zouden dan weer tegen 2018 worden beëindigd, zoals gepland.

Volgens de huidige planning zouden de werkzaamheden op de lijnen 161 en 124 tegen eind 2025 rond moeten zijn!

In de praktijk komt dat neer op tien jaar meer vertraging dan in Vlaanderen. De beëindiging van

Flandre devait se terminer en même temps que la mise à quatre voies Bruxelles-Ottignies. Les navetteurs du Brabant wallon vont encore subir des retards pendant entre 10 et 15 ans minimum. L'annonce de la fin des travaux du *Park and Ride* de 2338 places de Louvain-la-Neuve pour 2017 n'apportera pas ou peu de changement positif pour le RER.

En effet, l'actuel plan de transport ne prévoit que trois trains par heure vers Ottignies-Bruxelles, dont un seul direct. La SNCB dit qu'elle ne pourra mettre plus de trains que quand la mise à quatre voies sera faite sur la L161, soit en 2026 si tout va bien.

Pendant 9 ans, le *Park and Ride* ne servira pas à grand-chose. Le *Park and Ride* de Louvain-la-Neuve sera-t-il un grand travail inutile pour la Wallonie?

L'accord de gouvernement fédéral sur le RER stipulait pourtant que, je cite, "la mise en place du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport. Les travaux d'achèvement du RER seront effectués au plus vite".

Aujourd'hui, si rien ne change, la SNCB mettra au minimum vingt ans...

La **présidente**: Madame Poncelet, vous n'aurez pas de réponse si vous continuez. Votre question est trop longue. Vous avez droit, je vous le rappelle, à trois minutes pour poser vos questions, ensuite deux minutes pour la réponse de la ministre et une minute pour votre réplique. Posez vos questions!

05.02 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, voici mes questions.

Madame la ministre, quelle est votre position face aux retards pris par les travaux du RER en Brabant wallon par rapport à la Flandre? Que comptez-vous mettre en œuvre afin que les travaux d'achèvement du RER soient effectués au plus vite? Envisagez-vous d'affecter des crédits destinés à des travaux permettant d'accélérer la mise à quatre voies de la ligne 161?

Enfin, dans le cadre du PPI actuellement en discussion, pouvez-vous garantir que les travaux seront finalisés dans des délais corrects et seront suffisamment avancés pour éviter que le *Park and Ride* de Louvain-la-Neuve soit classé dans la catégorie des travaux inutiles?

La **présidente**: Vous devez apprendre à réduire l'énoncé de vos questions.

05.03 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, les premiers retards du premier réseau suburbain ont pour origine la délivrance tardive des permis, notamment pas les autorités régionales, et l'allongement des procédures à la suite de recours introduits par des particuliers et des communes.

Aujourd'hui, les permis de mise à quatre voies de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles en régions bruxelloise et flamande sont annulés. Ces retards sont amplifiés par l'obligation du respect de la clé de répartition sur l'ensemble des investissements d'Infrabel et de la SNCB, tenant compte d'un contexte budgétaire tendu.

Il y a lieu de distinguer l'implémentation du réseau suburbain et la

de werkzaamheden op de park-and-ride van Louvain-la-Neuve zal weinig positieve veranderingen brengen aangezien het huidige vervoersplan slechts in drie treinen per uur, waarvan één enkele directe trein, naar Ottignies-Brussel voorziet.

In het regeerakkoord staat dat de exploitatie van het GEN versneld wordt ingevoerd en geïntegreerd in het vervoersplan.

05.02 Isabelle Poncelet (cdH): Wat is uw standpunt ten aanzien van de vertraging die in Waals-Brabant werd opgelopen in vergelijking met de situatie in Vlaanderen? Hoe kan lijn 161 sneller op vier sporen gebracht worden? Kan u in het kader van het meerjareninvesteringsplan garanderen dat de werken binnen een redelijke termijn zullen worden voltooid?

05.03 Minister Jacqueline Galant: Er werd in de eerste plaats vertraging opgelopen als gevolg van de laattijdige aflevering van de vergunningen door de gewestautoriteiten en de slepende procedures ingevolge bezwaarschriften die door particulieren en gemeenten werden ingesteld.

Als gevolg van de verplichting om de verdeelsleutel te respecteren voor alle investeringen van Infrabel

modification de l'infrastructure permettant un accroissement de la capacité. Compte tenu du contexte budgétaire serré, la réalisation des travaux d'augmentation de la capacité du réseau suburbain devra être échelonnée. L'objectif est de mettre à profit progressivement les tronçons de ligne afin d'améliorer au fur et à mesure une implémentation du réseau suburbain.

La première étape est prévue à la fin de cette année avec la mise en service de la liaison Schuman-Josaphat. L'élaboration du nouveau plan pluriannuel est en cours de réalisation. Toutes les solutions seront envisagées. Cependant, l'approche doit être complète et cohérente sur la base de multicritères budgétairement acceptables, respectant la clé de répartition et offrant le meilleur rapport coûts/gains sur l'exploitation.

Actuellement, de nouveaux parkings sont ouverts à Nivelles, Braine-l'Alleud et Genval et ceux de La Hulpe et de Rixensart le seront prochainement. Ces parkings offrent des milliers de places et rencontrent un réel succès. L'ouverture de ces parkings démontre leur utilité indépendamment de la mise en service du réseau suburbain ou de l'augmentation de capacité de la ligne. Le *Park and Ride* de Louvain-La-Neuve n'échappera pas à cette règle.

en de NMBS is die vertraging nog opgelopen. Wegens de krappe begrotingsmiddelen zullen de werken voor de capaciteitsverhoging op het voorstedelijk net gefaseerd worden uitgevoerd. Er zullen geleidelijk baanvakken in gebruik worden genomen.

Het nieuwe meerjarenplan is in de maak. Alle oplossingen zullen in overweging worden genomen, op grond van budgettair aanvaardbare criteria, met inachtneming van de verdeelsleutel en volgens de beste kosten-batenverhouding voor de exploitatie.

Er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de vele nieuwe parkings die in Waals-Brabant werden aangelegd, wat aantoonde dat ze nuttig zijn, los van de ingebruikname van het voorstedelijk net of de verhoging van de capaciteit op de lijn.

05.04 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'ouverture des parkings sera certainement très utile. Par contre, vous n'apportez aucun élément quant à ce décalage des travaux entre la Flandre et la Wallonie. Si j'ai bien compris votre réponse, la Wallonie sera toujours dix ans en retard.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Sophie Wilmès à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la Noise Abatement Procedure" (n° 4152)

06 Vraag van mevrouw Sophie Wilmès aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Noise Abatement Procedure" (nr. 4152)

06.01 Sophie Wilmès (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je vous prie de m'excuser pour mon retard. Étant également dans une autre commission, vous comprendrez que je n'ai pas le don d'ubiquité. Je vous remercie beaucoup de me laisser l'opportunité de poser ma question.

Madame la ministre, vous avez récemment évoqué une série de mesures non structurelles permettant, à court terme, de diminuer les nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Zaventem. L'une d'entre elles est appelée *Noise Abatement Departure Procedure* (NADP).

Comme son nom l'indique, il s'agit d'une technique de décollage destinée à diminuer le bruit généré par l'avion. La technique consiste à ne pas dépasser une certaine vitesse après le décollage de la piste

06.01 Sophie Wilmès (MR): U verwees eerder naar een aantal maatregelen om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen. Dankzij een van die maatregelen, de *Noise Abatement Departure Procedure* (NADP), kan de geluidsoverlast bij het opstijgen teruggedrongen worden doordat de vliegtuigen sneller hoogte winnen. Er zijn twee varianten: in het kader van de eerste procedure, die op Brussels Airport wordt toegepast, beschikken de maatschappijen voor de

afin d'augmenter la portance de l'air sur l'appareil, le faisant ainsi "grimper" plus rapidement. L'avion prenant plus rapidement de l'altitude, cela génèrera beaucoup moins de bruit pour les riverains.

La procédure NADP se décline de deux manières: la NADP 1 et la NADP-A. La NADP 1 laisse une appréciation aux compagnies aériennes dans la mise en application de la norme en fonction de leurs appareils. L'autre méthode, la NADP-A, contraint tous les appareils à suivre une même règle.

La technique choisie à Zaventem est la technique NADP 1, soit la technique libre.

Madame la ministre, sachant que la disposition obligatoire NADP-A présente comme avantage d'assurer les résultats recherchés puisqu'elle est imposée à tous de la même manière et que cette procédure est appliquée avec succès dans d'autres aéroports, pouvez-vous m'expliquer pourquoi ce choix de liberté a été fait?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Chère collègue, comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises dans cette commission, j'ai décidé d'appliquer, à côté du moratoire, deux procédures de moindre bruit, l'une au décollage et l'autre à l'atterrissage. Celle à laquelle vous faites référence est la procédure de départ à moindre bruit NADP 1 (*Noise Abatement Departure Procedure 1*). Cette mesure permet d'optimiser le profil de montée des avions afin de diminuer le bruit reçu au sol en fonction des zones survolées. Deux types de NADP existent: une procédure visant à prendre rapidement de l'altitude afin de réduire le bruit à proximité directe de l'aéroport (NADP 1) – c'est celle que nous privilégions –; et la procédure NADP 2 visant à prendre de la vitesse rapidement afin de pouvoir réduire la nuisance et réduire le bruit à plus grande distance de l'aéroport. Je précise que cette mesure sera imposée à tous.

En attendant l'entrée en vigueur officielle du CDO (*Continuous Descent Operation*) et du NADP 1 – en principe le 25 juin –, j'ai demandé de sensibiliser le personnel de Belgocontrol, et plus particulièrement les contrôleurs aériens, afin qu'ils conscientisent systématiquement et efficacement les compagnies aériennes au départ et à l'arrivée de Bruxelles National pour qu'elles appliquent sans attendre ces procédures de moindre bruit.

Pour votre parfaite information, je précise que les compagnies aériennes ont déjà été dûment averties.

06.03 **Sophie Wilmès** (MR): Merci, madame la ministre, pour cette réponse.

J'ai bien compris que toutes les compagnies seraient soumises à la même règle. Par contre, la question de savoir si elles disposent d'une marge d'appréciation dans l'application de la règle n'est pas encore claire pour moi.

Je vois que vous me faites signe que non. Voilà qui me satisfait amplement.

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

toepassing van de norm over een beoordelingsvrijheid en kan er rekening worden gehouden met het type vliegtuig; in het kader van de tweede procedure moeten alle toestellen dezelfde regel volgen.

De 'verplichte' NADP-procedure biedt de zekerheid dat het beoogde resultaat wordt behaald en wordt succesvol toegepast in andere luchthavens. Waarom werd bij ons voor de 'vrije' procedure gekozen?

06.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik heb besloten twee *Noise Abatement Procedures* in werking te stellen, één bij het opstijgen en één bij het landen. De procedure waarnaar u verwijst, is de *Noise Abatement Departure Procedure 1* of NADP 1, waarbij het vliegtuig snel klimt om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen.

Die maatregel zal voor iedereen gelden.

In afwachting van de inwerking-treding van de CDO (*Continuous Descent Operation*) en de NADP 1 werden de luchtverkeersleiders verzocht de luchtvaartmaatschappijen te sensibiliseren opdat ze die procedures meteen zouden toepassen.

06.03 **Sophie Wilmès** (MR): Ik weet nog altijd niet of men de luchtvaartmaatschappijen speel-ruimte laat bij de toepassing van de regel.

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de terugbetaling van de kosten na de treinramp in Wetteren" (nr. 4148)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiële tegemoetkoming van Infrabel aan de lokale besturen na de treinramp in Wetteren" (nr. 4452)

07 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remboursement des frais occasionnés par la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 4148)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intervention financière d'Infrabel en faveur des administrations locales à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 4452)

07.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u weet nog heel goed dat twee jaar geleden, namelijk in de nacht van 4 op 5 mei 2013, een goederentrein ontspoorde die geladen was met het giftige acrylonitril.

Wij kennen allen de gevolgen die er toen zijn geweest.

Wij moeten nu echter nog altijd vaststellen dat twee jaar na de crash van die goederentrein een aantal geëvacueerde gezinnen hun kosten nog steeds niet hebben gecupereerd.

Nochtans had Infrabel in de nasleep van de treinramp aangekondigd dat de inwoners die in het kader van een evacuatie kosten hadden gemaakt, zouden worden terugbetaald. Het betrof meer bepaald de directe reële kosten en uitgaven die rechtstreeks en uiteraard onmiddellijk het gevolg waren van het ongeval en van de daaropvolgende evacuatie.

Het kwijtschrift betrof een vergoedingsvoorstel van Infrabel voor de gemaakte kosten, uitgewerkt in een dading. Hier in de commissie hebben verschillende andere leden vragen over het dossier gesteld. Toen is heel duidelijk gesteld dat, indien de betrokken bewoners het kwijtschrift ondertekenden, zij ten opzichte van Infrabel definitief de financiële tegemoetkoming voor de kosten aanvaardden. De betrokkenen behielden echter wel het recht op schadevergoeding, wanneer Infrabel in de toekomst eventueel als verantwoordelijke zou worden aangeduid.

Eind 2014 werd het onderzoeksrapport over de oorzaken van de ramp gepubliceerd. Nu tasten nog vele Wetteraars in het duister. Zij weten nog altijd niet hoe het nu verder moet.

Is het onderzoek afgelopen? Wanneer start het proces tegen de verantwoordelijken?

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

Hoeveel gezinnen wachten vandaag nog op de terugbetaling van de gemaakte kosten?

Zijn er redenen voor het uitblijven van die terugbetaling?

07.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Deux ans après la catastrophe chimique de Wetteren, certaines familles qui avaient dû être évacuées n'ont toujours pas été dédommagées des frais occasionnés, alors qu'Infrabel le leur avait promis.

Combien de familles attendent-elles encore d'être remboursées et pourquoi le délai d'attente est-il si long? Quand tous les habitants concernés obtiendront-ils le remboursement des frais encourus? Quand une nouvelle réunion d'information est-elle prévue?

Le rapport d'enquête sur les causes de la catastrophe a été publié fin 2014, mais personne ne sait ce qu'il advient ensuite. Où en est-on dans cette affaire? Quand d'éventuels responsables de la catastrophe pourront-ils être désignés?

Binnen welke termijn zullen alle getroffen inwoners van Wetteren hun gemaakte kosten eindelijk terugbetaald zien?

Wanneer plant Infrabel een nieuwe informatievergadering voor de getroffen inwoners?

Kan u concreet de stand van zaken van het onderzoek geven? Wanneer zouden eventuele verantwoordelijken voor de treinramp kunnen worden aangeduid?

07.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij die van mevrouw Temmerman over de vergoeding van de schade die werd opgelopen door de inwoners van Wetteren. Ik wil het meer bepaald hebben over de kosten die de lokale besturen gemaakt hebben voor de hulpverlening.

Mijn vorige vraag daarover dateert van december 2013. Ze was gericht aan uw voorganger, de heer Labille, die toen meldde dat Infrabel van de lokale besturen al facturen had ontvangen ten belope van meer van 800 000 euro. Daar al deze facturen door Infrabel betwist werden, is er nog niets uitbetaald.

Er werd toen ook op gewezen dat het onderzoek nog niet was afgerond en dat de aansprakelijkheid van Infrabel nog niet was aangetoond, zodat het nog niets te laste kon nemen.

Mevrouw de minister, ten belope van welk bedrag zijn er uiteindelijk facturen van de lokale besturen ontvangen? Gaat het nog altijd om 800 000 euro? Of is het bedrag intussen opgelopen? Is er intussen al iets vergoed aan de lokale besturen? Wat is de stand van zaken van het onderzoek?

07.03 Minister Jacqueline Galant: Ik geef de stand van zaken met betrekking tot de vraag van mevrouw Temmerman over de terugbetaling aan particulieren van de onmiddellijk gemaakte kosten voor evacuatie.

Honderdvijftig gezinnen werden intussen terugbetaald. Aan 47 gezinnen werd een kwitantie verstuurd, waarvan 7 kwitanties het akkoord van de betrokken buurtbewoners verkregen; zij worden dus uitbetaald zodra wij van hun brandverzekeraar een attest wegens niet-tussenskomst ontvangen hebben. Veertig verstuurde kwitanties wachten op het akkoord van de betrokken buurtbewoners vooraleer tot de betaling kan worden overgegaan. In 25 dossiers werden bijkomende dossierstukken opgevraagd, opdat een kostenanalyse ten gronde gemaakt kan worden. Twee gezinnen hebben de vergoeding definitief geweigerd en wensen het resultaat van het onderzoek af te wachten. Vierendertig aanvragen werden onontvankelijk verklaard, hetzij omdat de betrokkenen niet gedomicilieerd waren binnen de afgebakende perimeter, hetzij omdat de ingediende schade-eis buiten de door Infrabel vergoedbare kosten viel.

De termijn waarbinnen alle terugbetalingen kunnen geschieden, is in eerste instantie afhankelijk van de betrokken buurtbewoners die wensen in te gaan op de prefinanciering die door Infrabel voorgesteld werd.

In dit stadium wordt voor de betrokken buurtbewoners in Wetteren

07.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En 2013, le ministre de l'époque, M. Labille, a indiqué qu'Infrabel avait déjà reçu des factures à concurrence de 800 000 euros des administrations locales, pour les dépenses liées aux secours qu'elles ont prodigués après la catastrophe ferroviaire de Wetteren. Comme Infrabel a contesté toutes les factures et que l'enquête n'était pas encore terminée, aucun paiement n'a été effectué à l'époque.

Le montant a-t-il encore augmenté? Les administrations locales ont-elles déjà reçu l'une ou l'autre indemnisation? Quel est l'état d'avancement de l'enquête?

07.03 Jacqueline Galant, ministre: Cent cinquante familles ont été remboursées entre-temps pour les frais occasionnés directement par leur évacuation. Une quittance a été envoyée à quarante-sept familles, dont quarante n'ont pas encore marqué leur accord. Des pièces supplémentaires ont été demandées pour vingt-cinq dossiers. Deux familles ont refusé définitivement l'indemnisation et veulent attendre le résultat de l'enquête. Trente-quatre demandes ont été déclarées irrecevables parce que les intéressés n'étaient pas domiciliés dans le périmètre fixé ou parce que leur demande de dédommagement ne concernait pas des frais indemnifiables.

Une nouvelle réunion d'information n'est pas prévue. Infrabel traitera les cas individuels dans le cadre de contacts personnels.

geen nieuwe informatievergadering in het vooruitzicht gesteld. Infrabel heeft tijdens de vorige vergaderingen reeds in alle transparantie alle elementen meegedeeld waarover zij beschikt. Met betrekking tot de behandeling van de individuele gevallen gaat Infrabel via persoonlijke contacten te werk.

Het gerechtelijk onderzoek is in handen van de onderzoeksrechter die belast is met het onderzoek. Infrabel heeft geen zicht op de concrete stand van zaken van diens onderzoek. Voor meer informatie dient men zich tot de bevoegde gerechtelijke instanties of de FOD Justitie te richten.

Wat uw vragen betreft, mevrouw Lahaye-Battheu, de gemeenten stuurden facturen door voor een totaalbedrag van 953 101,53 euro. De facturen van gemeentelijke diensten, zoals de OCMW-diensten, die aparte facturen opstelden, zijn daarbij niet inbegrepen. Infrabel prefinancierde alleen de prestaties van ondernemingen waartoe zij zelf de opdracht heeft gegeven, alsook de kosten die verband hielden met noodzakelijke en dringende maatregelen om de schade te beperken.

Het gerechtelijk onderzoek is nog steeds in handen van de onderzoeksrechter. Infrabel heeft geen zicht op de stand van het onderzoek.

07.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw volledig antwoord.

Ik begrijp ten volle dat persoonlijke contacten in dezen nog altijd de beste oplossing zijn. Ik kan ook begrijpen dat men niet staat te springen om een algemene informatievergadering te organiseren, maar het zou toch goed zijn om met een informatiebrief de inwoners in te lichten over de huidige stand van zaken, bijvoorbeeld over het aantal gezinnen dat reeds uitbetaald werd. Men kan ook meedelen dat het gerechtelijk onderzoek nog altijd loopt en dat men daarop moet wachten voor de gevolgen. Het is nuttig om dat algemeen aan de inwoners van Wetteren te communiceren. Men heeft niet zoveel nieuws en daarom is een informatievergadering niet noodzakelijk, maar een gewone brief aan de bewoners zou zeer nuttig zijn.

07.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank de minister voor haar antwoord en voor de precieze cijfers die zij heeft verschaft.

Het gaat om een totaalbedrag van 953 101,53 euro, dat tot vandaag nog altijd ten laste wordt genomen door de steden en gemeenten rond Wetteren. Ik begrijp dat die kosten vooral verbonden zijn aan de brandweer en andere prestaties, uitgevoerd door eigen diensten. Ik neem aan, vermits het onderzoek nog loopt, dat er langer gewacht zal moeten worden vooraleer men de eerste euro daarvan terugziet.

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

08 Questions jointes de

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la révision du Code ferroviaire et les implications éventuelles pour les lignes à caractère patrimonial, muséologique et touristique" (n° 4398)

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale

L'instruction est entre les mains du juge d'instruction. Infrabel ignore quelle est la situation concrète.

Les communes ont transmis des factures pour un montant total de 953 102 euros, sans compter les factures des services communaux. Infrabel n'a préfinancé que les prestations dont il a été chargé lui-même ainsi que les coûts des mesures urgentes et nécessaires.

07.04 Karin Temmerman (sp.a): Un bulletin d'information général ayant trait à l'état des lieux ne peut-il être envoyé aux Wetterenois?

07.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les communes voisines de Wetteren devront donc attendre la fin de l'enquête avant de revoir le premier euro des plus de 950 000 euros des frais qu'elles ont encourus.

des Chemins de fer Belges, sur "la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées" (n° 4675)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de Spoorcodex en de eventuele gevolgen voor de lijnen met een patrimoniaal, museaal of toeristisch karakter" (nr. 4398)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen" (nr. 4675)

08.01 Jean-Marc Delizée (PS): Madame la présidente, je poserai seulement ma seconde question, car Mme la ministre avait répondu en séance plénière à la première en me donnant, d'ailleurs, pleine satisfaction.

La loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées poursuit un objectif incontestablement positif: garantir la sécurité des nombreux voyageurs qui empruntent chaque année ces lignes patrimoniales, tout en comblant un vide juridique. Précisons que ce secteur ne relève pas des directives ferroviaires européennes en la matière, ni de la réglementation belge qui les transpose. Je n'ai pas connaissance de beaucoup d'accidents provoqués par ces trains, qui roulent à une vitesse très limitée. Néanmoins, il faut rester attentif à la sécurité et donc trouver un équilibre entre celle-ci et la pérennité du travail des bénévoles qui restaurent et font circuler, au grand bonheur du public, ces trains. Il importe de veiller à ce que les dispositifs ne mettent pas en péril la viabilité de ces associations et de leur activité.

À ma connaissance, quatre d'entre elles sont concernées: le *Stoomtrein* de Maldegem; l'association qui exploite une ligne touristique entre Termonde et Puurs; le patrimoine ferroviaire touristique qui exploite une ligne dans la Vallée du Bocq et, enfin, le Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées dans la région de l'Eau Noire, l'Eau Blanche et le Viroin. Je connais bien ce dernier, puisqu'il se situe dans ma région. Depuis quarante-deux ans, les bénévoles de cette ligne musée réparent et restaurent du matériel historique.

Cette exploitation touristique est une véritable ligne musée puisqu'elle comprend un musée situé au terminus de la ligne.

Il me revient que d'ici la date butoir du 13 juin 2015, les procédures d'exploitation et le système de gestion de sécurité doivent être avalsés par le SSICF - le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer. Tout doit être opérationnel à la date prévue faute de quoi les trains ne pourraient plus circuler sur ces lignes musées. L'échéance est vraiment dans quelques jours. Je ne cache pas qu'il y a une certaine angoisse des responsables de ces associations qui sont en dialogue avec les responsables de ce service SSICF depuis un certain temps. Je crois que les obligations qu'ils ont à rencontrer sont nombreuses et diverses, parfois assez drastiques, parfois assez coûteuses pour des associations de bénévoles avec des moyens limités.

Sachant que le rapport d'Infrabel qui constitue un des pré-requis pour pouvoir rentrer le dossier est seulement arrivé le 24 avril, ces associations n'ont pas eu beaucoup de temps pour rentrer leur dossier. Madame la ministre, quelle est votre philosophie par rapport

08.01 Jean-Marc Delizée (PS): De wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen strekt ertoe de veiligheid van de reizigers te waarborgen en tegelijkertijd een juridische leemte aan te vullen.

Deze sector valt noch onder de Europese spoorwegrichtlijnen, noch onder de Belgische regelgeving waarbij die richtlijnen in nationaal recht worden omgezet.

We moeten ervoor waken dat de wetsbepalingen het voortbestaan van de vrijwilligersverenigingen die dit historisch materieel onderhouden in gevaar brengen (de stoomtrein van Maldegem, de toeristische lijnen tussen Dendermonde en Puurs en in de vallei van de Bocq en de stoomtrein der Drie Valleien).

Naar verluidt zouden de exploitatieprocedures en het veiligheidsbeheersysteem tegen 13 juni 2015 door de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) moeten worden goedgekeurd. Soms moet er aan verregaande en dure eisen voldaan worden. Het verslag van Infrabel, zonder hetwelk het dossier niet kan worden ingediend, werd pas op 24 april ontvangen.

Zal men de verenigingen meer tijd gunnen? Welke toekomst hebben de vier genoemde verenigingen?

à ce délai? Un délai complémentaire sera-t-il admis, compte tenu du manque de temps qu'elles ont eu à subir? Quel sera l'avenir des quatre associations que j'ai mentionnées?

J'espère qu'on ne va pas sanctionner ces bénévoles d'associations qui ont, de bonne foi, négocié pour à la fois réparer les voies, faire passer les visites médicales aux conducteurs, et ce genre de choses. C'était assez lourd pour ces associations. J'espère que vous pourrez garantir leur pérennité.

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées a été portée par le secrétaire d'État M. Wathelet pour combler un vide législatif en la matière. Elle vise à prévenir des accidents comme celui du *Trimbleu* survenu le 5 octobre 1991 à Blégnay-Trembleur, qui a coûté la vie à sept personnes. Les dispositions de cette loi entrent en vigueur le 13 juin prochain sur les lignes musées déjà en exploitation.

Les associations touristiques ont été étroitement associées aux travaux de rédaction de cette loi. Des réunions d'information et de consultation ont ainsi eu lieu le 16 juillet 2012, le 23 novembre 2012 et le 20 février 2013. Le secrétaire d'État a informé individuellement chaque association de l'adoption du projet de loi par une lettre du 14 février 2014. Il les invitait dans ce courrier à entamer sans délai la préparation de leur dossier en soulignant que le SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer) était à leur disposition pour les guider et les aider dans ce travail. Le 15 septembre 2014, le SPF MT et le SSICF, qui n'avaient reçu jusque là aucune demande d'assistance, ont organisé une nouvelle session d'information à laquelle toutes les associations ont participé et pendant laquelle une réponse a été fournie à toutes leurs questions.

Le SSICF a reçu les dossiers de demande de quatre associations entre le 13 janvier et le 24 mars 2015. L'état de maturité de ces dossiers était très variable et en tout cas très insatisfaisant. Il était à ce moment trop tard pour envisager de modifier la loi avant le 13 juin, compte tenu du caractère particulièrement sensible de la matière. Quant au moratoire pur et simple demandé par certains, il aurait été irresponsable de faire perdurer plus longtemps le risque. En effet, l'expérience de ces derniers mois a amplement démontré que seule une pression intense est de nature à amener un véritable progrès dans la mise en conformité des conditions d'exploitation des lignes musées.

Conscient du double défi d'assurer prioritairement la sécurité des personnes mais aussi la pérennité économique des associations, le cabinet a obtenu d'Infrabel l'aide d'un spécialiste de haut niveau qui a été mis à disposition des associations pour progresser dans l'amélioration de leurs dossiers. À quelques jours de l'instant où le SSICF, organisme indépendant, faut-il le rappeler, rendra son verdict sur base de l'état effectif des dossiers, la maturité de ceux-ci continue à être très différente selon l'association.

Il appartient, désormais, au SSICF d'appliquer la loi avec pertinence et sagesse.

08.03 Jean-Marc Delizée (PS): Madame la ministre, je vous

08.02 Minister Jacqueline Galant: De toeristische verenigingen werden tijdens verscheidene vergaderingen betrokken bij het redigeren van de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Eind maart 2015 bleken de aanvraagdossiers die door vier verenigingen werden ingediend, ondermaats. Het was te laat om de wet nog te wijzigen. Een moratorium instellen, zoals door sommige verenigingen werd gevraagd, zou onverantwoord zijn. Er moet immers druk worden uitgeoefend om ze ertoe te bewegen de nodige aanpassingen te doen.

Mijn kabinet kreeg Infrabel zover dat er een specialist ter beschikking van de verenigingen werd gesteld om ze te helpen de kwaliteit van hun dossiers te verbeteren. Binnen enkele dagen moet de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS), die een onafhankelijke instantie is, zich uitspreken over die dossiers, waarvan het ene al meer op punt staat dan het andere.

08.03 Jean-Marc Delizée (PS):

remercie pour votre réponse. Certes, il y a une psychose de l'après-Trimbleu qui, au sens technique, n'est pas un train touristique comparable aux autres, car c'est davantage un tramway. Peu importe, c'était dramatique!

Je pense que dans le domaine des trains touristiques, il n'y a eu aucun accident ces 25 dernières années. Il n'en demeure pas moins que nous devons rester attentifs à certains éléments. Je prends le cas du Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées dans ma région. Il fonctionne depuis 42 ans sans avoir connu d'accident.

Vous me dites que l'état d'avancement des dossiers est différent selon les associations. À quelques jours de l'échéance, aucune n'est garantie de poursuivre son activité au-delà du 14 juin. Le rapport d'Infrabel n'est intervenu que le 24 avril. Il constituait un pré-requis pour la finalisation de leur dossier. Ce fait leur accorde-t-il un délai supplémentaire? C'est la question essentielle que je vous posais.

Nog geen enkele van de desbetreffende verenigingen is er zeker van na 14 juni haar activiteit te kunnen voortzetten. Het rapport van Infrabel was pas op 24 april klaar, ook al vormde het een voorwaarde voor het afhandelen van hun dossier. Zullen de verenigingen daardoor meer tijd krijgen?

08.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Je vous ai répondu!

08.04 **Minister Jacqueline Galant**: Ik heb u daarop geantwoord.

La **présidente**: La ministre estime avoir répondu!

08.05 **Jean-Marc Delizée** (PS): Dans ce cas, je relirai votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 **Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lutte contre l'alcool au volant" (n° 4405)**

09 **Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bestrijding van alcomobilisme" (nr. 4405)**

09.01 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, une étude récente de l'IBSR démontre que la conduite sous l'influence de l'alcool reste bien trop répandue dans notre pays.

09.01 **Daniel Senesael** (PS): België bengelt aan het staartje van de Europese klas wanneer het gaat over rijden onder invloed van alcohol, met 5.400 letselongevallen waarbij minstens een weggebruiker gedronken had. Om rijden onder invloed een halt toe te roepen stelt het BIVV voor een actiever strafbeleid te voeren in combinatie met een groter aantal niet-selectieve controles, een verplichte alcoholcontrole in te voeren bij verkeersongevallen, de boetes op te trekken of de rehabilitatieprogramma's voor overtreeders te intensiveren.

Ainsi, la Belgique se retrouve avec l'Italie, l'Espagne et le Portugal parmi les moins bons élèves en la matière au niveau européen.

Cette situation se traduit dans les statistiques dans la mesure où, selon l'étude, plus de 5 400 accidents corporels impliquent au moins un usager sous l'influence de l'alcool, soit plus de 12 % de l'ensemble des accidents. Vu cette situation, il est essentiel de prendre des mesures visant à augmenter la prise de conscience des automobilistes en la matière.

Madame la ministre, je ne doute pas un seul instant que vous avez pris connaissance de cette étude. Quel regard portez-vous sur les résultats qu'elle met en avant?

Zijn er suggesties waarop u zult ingaan?

Afin de diminuer la conduite sous influence, l'IBSR donne dans cette étude une série de recommandations: accroissement de l'activité en matière de politique criminelle en combinaison avec une hausse des tests non sélectifs, contrôles d'alcool obligatoires en cas d'accident et communication autour des contrôles, hausse du montant de la peine, intensification des programmes de réhabilitation pour les contrevenants, voire développement de programmes d'éthylotest anti-

démarrage avec suivi et accompagnement.

Envisagez-vous de suivre l'une ou l'autre de ces pistes? Si oui, lesquelles comptez-vous mettre en œuvre à court terme?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Senesael, j'ai pris connaissance de l'étude exploratoire *Good Practice Driving Under the Influence of Alcohol* qui a récemment été réalisée par l'IBSR et dont l'objectif est de mieux comprendre en quoi les autres pays européens ont été plus efficaces dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool.

La faisabilité, la transposition des mesures exposées doivent bien évidemment être examinées plus en détail.

À côté de l'abaissement récent du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs professionnels à 0,2 pour 1 000 et de l'augmentation de la perception immédiate pour les conducteurs avec une concentration d'alcool située entre 0,22 et 0,35 mg qui est passée de 150 à 170 euros, j'ai d'ores et déjà demandé à mon administration d'étudier l'opportunité de placer préventivement des éthylotests anti-démarrage sur les véhicules de transport de personnes en particulier dans les bus scolaires et d'examiner la manière de rendre plus efficace et plus répandu l'usage obligatoire de l'éthylotest anti-démarrage pour les contrevenants.

Les campagnes de prévention ainsi que les contrôles restent des outils indispensables pour lutter contre l'alcool au volant. L'année dernière, la police fédérale a atteint le nombre de contrôles alcool prévus dans le cadre des États généraux de la sécurité routière, soit plus de 240 000 contrôles par an.

Enfin, les chiffres de la dernière campagne Bob sont plutôt positifs. Le nombre de conducteurs contrôlés sous influence de l'alcool, soit plus de 0,5 grammes par litre de sang, est le niveau le plus bas depuis la création de cette campagne, soit 2,8 %. Cela correspond à 8 994 conducteurs sur les 321 156 qui ont été contrôlés pendant la campagne Bob en hiver. Il s'agit pour nous d'un signe supplémentaire qu'il existe une génération Bob. Nous ne pouvons que nous en féliciter, mais l'effort doit être maintenu.

09.03 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je dirais même que l'effort doit être poursuivi et intensifié.

Je vous sais gré également des instructions que vous allez donner à votre administration.

Il n'empêche que les autres recommandations prévues par l'IBSR devraient aussi être prises en considération. Je compte sur vous pour que vous poursuiviez l'effort en ce sens.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "fietspunten in stations" (nr. 4422)

09.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik heb kennisgenomen van de jongste studie van het BIVV waarin wordt nagegaan waarom de buurlanden meer succes oogsten bij de bestrijding van rijden onder invloed. Onlangs werd het toegelaten alcoholpercentage voor beroepschauffeurs verlaagd en werd het bedrag van de onmiddellijke inning voor chauffeurs met een alcoholgehalte van 0,22 tot 0,35 mg opgetrokken. Daarnaast wordt nagegaan of het mogelijk is voertuigen voor personenvervoer, en met name schoolbussen, uit te rusten met een alcoholslot.

De preventiecampagnes en de controles hebben hun nut bewezen. De politie heeft het vooropgestelde aantal controles per jaar (240.000) uitgevoerd. Het aantal geteste automobilisten die reden onder invloed van alcohol, is nog nooit zo laag geweest sinds het begin van de BOB-campagnes. Die inspanningen moeten worden voortgezet.

09.03 **Daniel Senesael** (PS): Ze moeten zelfs versterkt worden. Men zou ook de andere aanbevelingen van het BIVV kunnen bestuderen.

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande afbouw van de fietspunten" (nr. 4582)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schrapping van de middelen van vijftien fietspunten" (nr. 4639)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schrapping van de middelen van vijftien fietspunten" (nr. 4783)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de fietspunten" (nr. 4797)

10 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo dans les gares" (n° 4422)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le démantèlement programmé des points vélo" (n° 4582)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des moyens de quinze points vélo" (n° 4639)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des moyens de quinze points vélo" (n° 4783)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des points vélo" (n° 4797)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, de NMBS wil haar dienstverlening aanpassen aan de grootte van de stations en de parkings en zo beter tegemoetkomen aan de behoeften van de klanten. Dat klinkt mooi, maar het heeft blijkbaar wel consequenties voor de bestaande fietspunten. In dat kader en om een stabiele groei te verzekeren, wordt ook de dienstverlening van de fietspunten immers herbekeken.

Het directiecomité zou beslist hebben om drie categorieën van stations te creëren: A-stations met meer dan 2 500 reizigers per dag en meer dan 1 000 fietsstallingen, B-stations met meer dan 2 500 reizigers en minder dan 1 000 stallingen en, tot slot, de C-stations met minder reizigers en minder fietsstallingen dan 1 000. Dat zou betekenen dat er voor vijftien bestaande Vlaamse fietspunten geen financiële steun meer komt van de NMBS. Nochtans had u in een antwoord op een eerdere vraag, ergens in januari of februari, onderstreept dat de fietspunten een waardevolle dienstverlening leveren aan de reizigers en een meerwaarde zijn, bijvoorbeeld op het vlak van netheid, toezicht en orde in de fietsstallingen en de parkings. U bevestigde ook dat vanaf het najaar 2016 in kleinere stations zou worden gewerkt met punctuele acties, verspreid over een ruimer aantal stations.

Mevrouw de minister, ik vind het wat betreuenswaardig dat wij de sluiting van fietspunten via de pers moeten vernemen. Ook vind ik het betreuenswaardig dat wij via de pers moeten vernemen dat er loketten worden gesloten. Daarover is er straks nog een reeks vragen. Eigenlijk zijn dat voorafnames op het moderniseringsplan, waarnaar we met veel ongeduld uitkijken. Het moderniseringsplan moet de krijtlijnen uittekenen van wat wij van de NBMS verwachten inzake dienstverlening aan de reizigers de komende jaren. Dergelijke maatregelen zijn daarvan een voorafname. Ik betreur dat wel.

Ik hoop dat in het moderniseringsplan, dat later zal moeten worden vertaald in beheerscontracten, duidelijke engagementen worden opgenomen wat de fiets betreft en de combinatie van fiets en trein,

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB souhaite proposer un service mieux adapté à la taille des gares et des parkings. Ce choix n'est pas sans conséquence pour les points vélos et 15 d'entre eux ne bénéficieraient plus d'un soutien financier. Je déplore que nous ayons dû prendre connaissance de cette mesure en lisant la presse. Cette mesure s'inscrit dans le plan de modernisation et je le regrette. J'espère que le plan de modernisation qui devra ensuite être traduit en contrats de gestion, contiendra des engagements concrets en faveur de la promotion de l'option train-vélo qui constitue en effet la co-modalité de l'avenir.

La ministre a-t-elle connaissance de cette décision et a-t-elle pu donner son avis sur la question? Comment l'explique-t-elle? Quelles sont les conséquences pour les points vélo? Qu'entend-on précisément par les "actions ponctuelles" proposées pour remplacer les points vélo? Comment la ministre voit-elle l'avenir des points vélo? Comment va-t-elle traduire sa vision en la matière dans le plan de modernisation?

want dat is een combinatie voor de toekomst.

Ik heb hierover de volgende concrete vragen, mevrouw de minister. Bent u op de hoogte van de beslissing? Ik neem aan van wel. Is hierover overleg met u geweest?

Kunt u de beslissing die ik zopas heb toegelicht, bevestigen en eventueel verder verklaren?

Welke gevolgen zal de beslissing hebben voor de fietspunten? Welke dienstverlening zal in welk soort station door wie worden verleend? Kunt u toelichten wat juist wordt bedoeld met "punctuele acties verspreid over een ruimer aantal stations", wat blijkbaar als alternatief naar voren wordt geschoven?

Hoe ziet u, tot slot, de toekomst van de fietspunten? Welke stappen zult u ondernemen om uw visie vast te leggen in het moderniseringsplan?

10.02 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik sluit mij volledig aan bij de vraag van collega Van den Bergh.

Ik was enigszins verwonderd, omdat wij beiden de vraag over de fietspunten vorige keer al hadden gesteld. Uw antwoord was toen redelijk geruststellend. Ik heb het toen nog eens expliciet gevraagd en u zei dat de fietspunten zeker zouden blijven bestaan in de grootste stations. Dat blijkt nu ook uit de communicatie van de NMBS zelf, maar tot mijn verbazing worden er wel fietspunten gesloten.

De heer Van den Bergh heeft heel duidelijk uitgelegd dat wij de combinatie van trein en fiets absoluut moeten aanmoedigen, zeker in de buitengebieden, waar het openbaar vervoer sowieso al minder uitgebreid is, zeker gelet op de besparingen in Vlaanderen. Voor wie geen auto heeft, is de fiets soms nog het enige alternatief. Als men dan ook de fietspunten afschaft in de kleinere stations, dan krijgen wij een probleem.

Iedereen is voorstander van minder files. Uit vele studies is al gebleken dat de combinatie van fiets en trein heel hoog aangeschreven staat in dat opzicht.

Kunt u herhalen welke fietspunten effectief zullen worden gesloten? Er is immers nog heel veel onduidelijkheid over de criteria die hiervoor zijn gebruikt.

Volgens mij zijn de lokale besturen hiervan totaal niet op de hoogte. Als ik mij vergis, moet u dat rechtzetten. Mijn vraag is dan ook wanneer de lokale besturen hiervan op de hoogte zullen worden gebracht.

Ik wil ook graag meer informatie over de punctuele acties, zoals de heer Van den Bergh.

Ten slotte, veel fietspunten zijn ook een onderdeel van de projecten van lokale diensteneconomie.

We zijn er allemaal voor dat achtergestelde groepen werken, dat wij projecten uitschrijven om de betrokkenen aan het werk te helpen en

10.02 Karin Temmerman (sp.a): Des points vélo sont fermés alors même que la ministre s'était voulue rassurante dans le cadre des précédentes questions relatives aux points vélo. Il est pourtant important que la combinaison vélo et train soit encouragée, en particulier dans les zones éloignées des grands centres.

Quels points vélo seront effectivement fermés? Quand les pouvoirs locaux en seront-ils avisés? Qu'entend-on par "des actions ponctuelles"? Combien d'emplois seront ainsi perdus? Il s'agit en effet d'emplois dont la valeur sociale est inestimable.

vooral te houden. Fietspunten waren daarvoor een zeer waardevol instrument. Waar ik woon, zijn zeer goede resultaten geboekt met personen die al jaren werkloos waren. Via de fietspunten hebben zij een job geleerd, die zij ook kunnen houden.

De sociale tewerkstelling bij de fietspunten is dus zeer belangrijk. Kunt u zeggen hoeveel jobs in de sociale tewerkstelling bij het sluiten van de vijftien fietspunten verloren zullen gaan?

10.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, het is algemeen geweten dat de fietspunten hun nut hebben bewezen in het verleden, omdat ze verschillende taken vervullen. Voor de fietsgebruiker gaat het om kleine herstellingen en de bewaking, maar de fietspunten zijn ook nuttig voor de sociale tewerkstelling. Het betreft heel belangrijke projecten, die inderdaad af en toe wel wat geld kosten, maar de meerwaarde is volgens mij echt wel bewezen. Ik vind het dan ook heel opmerkelijk dat wij plots via de media moeten vernemen dat het voortbestaan van een aantal van die fietspunten is bedreigd en dat er zal worden ingegrepen in de financiering.

Lokale besturen hebben vaak inspanningen geleverd om aan de fietspunten mee te werken en staan daar ook achter. Zij moeten dat bericht ook maar via de pers vernemen, want zij werden niet op de hoogte gebracht. Volgens mij getuigt dat niet van goed bestuur.

Mevrouw de minister, ten eerste, welke redenen geeft de NMBS om de investering stop te zetten?

Ten tweede, hoeveel denkt de NMBS daarmee te besparen?

Ten derde, wat betekent dat precies voor de getroffen fietspunten? Op welke manier kunnen die alsnog blijven bestaan?

Ten vierde, hoe wil de NMBS de combinatie van fiets en trein verder promoten? Is dat geen prioriteit meer? Kiest de NMBS ervoor om iedereen zoveel mogelijk met de wagen naar de stations te laten komen? Als dat de optie is, dan moet dat ook maar duidelijk gezegd worden. Het is in ieder geval niet onze visie.

Ten vijfde, hoe zullen de gerichte bewakings- en onderhoudsacties eruitzien? Op welke stations zullen die dan nog worden ingericht en op welke niet meer? Welke criteria worden er gehanteerd om dat te bepalen?

Tot slot, zijn die plannen definitief of is er nog een onderhandelingsmarge? Bestaat de mogelijkheid nog dat de fietspunten hersteld worden in hun oude glorie met de nodige ondersteuning?

10.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La SNCB a annoncé qu'elle allait remettre en question ses apports financiers aux points vélos dès 2016. Si la situation à Bruxelles semble viable grâce à l'ASBL Cyclo, qui est financée par la Région bruxelloise, en Flandre, 15 des 41 points vélos existants seraient menacés. En Wallonie, les points vélos ne sont qu'au nombre de 7. C'est regrettable, mais la Région wallonne est responsable de ce manque de vitalité.

La question du financement par la SNCB de ces points vélos est donc

10.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Les points vélo sont utiles aux usagers du rail, mais ils constituent également une plus-value en tant que postes de travail social. C'est en lisant la presse que les administrations locales ont appris la suppression imminente de certains points vélo.

Pourquoi la SNCB souhaite-t-elle cesser d'investir dans ces points vélo? Quelles économies pense-t-elle réaliser ainsi? Les points vélo peuvent-ils subsister sans l'aide financière de la SNCB? La SNCB entend-elle cesser de promouvoir la combinaison du vélo et du train? Comment l'entretien et le contrôle ciblés seront-ils assurés et dans quelles gares exactement? Ces projets sont-ils définitifs ou renégociables?

10.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De NMBS kondigde aan dat ze haar financiële bijdragen voor de fietspunten opnieuw tegen het licht zou houden. Het ziet ernaar uit dat de fietspunten in Brussel levensvatbaar zijn, maar in Vlaanderen zouden 15 van de 41 fietspunten bedreigd zijn. In

stratégique. Dans l'accord de gouvernement, il est écrit que "l'intégration du vélo dans le transport multimodal recevra une attention particulière. Le train et le vélo doivent se compléter davantage." Nous en sommes loin, en particulier si la SNCB décide d'aller au bout de cette logique qui nous apparaît négative.

Madame la ministre, pensez-vous que cette décision de la SNCB soit compatible avec ces objectifs? Si une telle décision devait être maintenue, quel en serait l'impact réel sur les différents points vélos existants? Que proposez-vous concrètement pour améliorer l'intermodalité, qui représente une partie importante de votre déclaration gouvernementale, notamment entre le vélo et le train?

10.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, la SNCB encourage la combinaison train+vélo de différentes manières et elle s'efforce de continuer à investir dans de vastes parkings de qualité pour les vélos.

Le 1^{er} janvier 2015, la SNCB disposait de 87 602 places de parking pour vélos aux abords des gares. La SNCB offre des vélos partagés aux abords des gares en collaboration avec *Blue Mobility* et elle propose également des billets excursion train+vélos de location. Le client est autorisé à emporter gratuitement un vélo pliable dans le train ou il peut payer 5 euros pour un voyage simple avec un vélo ordinaire ou 8 euros pour emporter un vélo ordinaire dans le train toute la journée.

Le nouveau matériel ferroviaire et, dans la mesure du possible, le matériel roulant rénové disposent de voitures multifonctionnelles qui permettent d'embarquer des vélos.

Fietspunten zijn activiteiten die worden uitgebaat door speciale economische organisaties. De financiering van de fietspunten verloopt via verschillende stakeholders. De NMBS vergoedt deze organisaties alleen voor een aantal taken die betrekking hebben op de uitbating van de fietsenstallingen aan de stations.

In het kader van de optimalisatie van de dienstverlening aan haar klanten en van de interne optimalisatie van haar activiteiten splitst de NMBS de diensten van de fietspunten op in drie niveaus, met name A, B en C. In de A-stations behoudt de NMBS de opdrachten zoals vandaag. In de B-stations worden een aantal opdrachten, zoals de permanentie, als minder belangrijk beschouwd en worden deze afgebouwd. In de stations die het label C krijgen, zal de NMBS de activiteiten (...) laten voortzetten door de fietspunten vanaf september 2016. Er werd hiervoor geen voorafgaand overleg gepleegd met mij als minister. De NMBS heeft een ontmoeting gehad

Wallonië zijn er slechts 7 fietspunten.

In het regeerakkoord staat echter het volgende: "De fiets zal afdoende aandacht krijgen in het multimodaal vervoer. Trein en fiets moeten meer samen kunnen gaan."

Valt de beslissing van de NMBS te rijmen met die doelstellingen? Als die beslissing behouden wordt, wat zal de impact ervan zijn op de bestaande fietspunten? Wat stelt u voor om de intermodaliteit tussen fiets en trein te verbeteren?

10.05 Minister Jacqueline Galant: De NMBS promoot de combinatie trein + fiets.

Op 1 januari 2015 beschikte de NMBS over 87.000 fietsparkeerplaatsen bij de stations. De NMBS stelt deelfietsen ter beschikking in samenwerking met Blue-mobility en verkoopt dagtripkaartjes waarin het gebruik van de trein en een huurfiets inbegrepen zijn. Reizigers kunnen gratis een vouwfiets in de trein meenemen, of een gewone fiets meenemen tegen betaling van 5 euro voor een enkele reis of van 8 euro voor een hele dag.

Het nieuwe spoorwegmaterieel is voorzien van multifunctionele rijtuigen waarin fietsen kunnen worden vervoerd.

Les points vélo sont exploités par des organisations économiques particulières et financés par le biais de différentes parties prenantes. La SNCB ne paie à ces organisations qu'une indemnité pour les tâches liées à l'exploitation des parkings pour vélos dans les gares.

La SNCB scinde les services comme suit: dans les gares A, les missions actuelles seront maintenues; dans les gares B, certaines missions – comme la permanence – seront supprimées

met mijn medewerkers op woensdag 13 mei.

Van de 51 fietspunten die een contract hebben met de NMBS, zullen in 36 fietspunten met een hoger aantal reizigers of fietsers opdrachten blijven toevertrouwd worden voor de exploitatie van de fietsenstallingen. De NMBS zal bij het aflopen van de bestaande overeenkomsten in vijftien stations de gevraagde diensten niet meer opnieuw toewijzen via een overheidsopdracht. Het voortbestaan van vijftien andere fietspunten zal afhangen van de financiële balans van de betrokken organisaties. Het gaat hier over de stations van Mol, Geel, Sint-Truiden, Gent, Mortsel-Oude God, Turnhout, Torhout, Liedekerke, De Pinte, Ninove, Knokke, Londerzeel, Eeklo, Asse en Zele. Sommige taken daar zullen worden overgenomen door personeel van de NMBS, om efficiënter uitgevoerd te worden zonder meerkosten, terwijl andere diensten via een andere overeenkomst zullen worden uitgevoerd.

De NMBS was net begonnen met de communicatie naar de betrokken partners en stakeholders toen de pers die informatie publiceerde. De NMBS zoekt hier dus naar efficiëntiewinsten van ongeveer 25 %, daarbij vertrekkende van de vaststelling dat bepaalde taken door haar eigen personeel of efficiënter kunnen worden uitgevoerd.

Zo zal het poetsen van de fietsstallingen in de stations van type C door de eigen diensten van de NMBS worden uitgevoerd. De weesfietsenacties om het stallen van fietsen te beheren, zullen via de afzonderlijke raamovereenkomsten worden uitgevoerd. De organisaties die fietspunten uitbaten, kunnen eveneens inschrijven voor deelname aan deze overheidsopdracht.

Mevrouw Temmerman, de punctuele acties waarover ik het had, hebben betrekking op het weghalen van achtergelaten fietsen en op acties die gericht zijn op orde en netheid.

Het herstellen van fietsen is geen taak van de NMBS. De exacte impact op het personeel van de fietspunten is niet gekend bij de NMBS.

En dépit de la décision de la SNCB, mon cabinet veillera, dans le cadre du prochain contrat de gestion, à ce que l'intermodalité soit encouragée et que, dès lors, le développement du vélo soit soutenu aussi bien au Nord qu'au Sud du pays où l'usage du vélo est véritablement insuffisamment présent.

Les Régions et les communes concertées doivent être associées à cette dynamique et à ce soutien. Des réunions entre cabinets ont déjà été planifiées à cet égard.

et dans les gares C, la SNCB confiera la poursuite des activités aux points vélo à partir de septembre 2016. Ce point n'a pas fait l'objet d'une concertation préalable avec moi, mais une rencontre avec mes collaborateurs s'est déroulée le 13 mai.

Cinquante et un points vélo ont un contrat avec la SNCB. Dans les trente-six points vélo où le nombre de voyageurs ou de cyclistes est élevé, les contrats resteront en vigueur pour l'exploitation des parkings pour vélos. Dans quinze gares, la SNCB n'attribuera plus ces services par le biais d'un marché public et la survie des points vélo de Mol, Geel, Saint-Trond, Gand, Moortsel-Oude God, Turnhout, Liedekerke, De Pinte, Ninove, Knokke, Londerzeel, Eeklo, Asse et Zele dépendra du bilan financier des organisations concernées.

La SNCB commençait à communiquer des informations sur le sujet au moment même où la presse en a fait état. L'objectif de l'opération est de réaliser un gain d'efficacité d'environ 25 %.

Pour réaliser ce bénéfice, la SNCB entend mettre son personnel à contribution pour effectuer certaines tâches, et conclure des conventions cadres distinctes. Les actions ponctuelles concernent le ramassage des vélos abandonnés ainsi que des opérations axées sur l'ordre et la propreté. Les réparations de vélos ne font pas partie des missions de la SNCB. L'incidence exacte de ces mesures sur le personnel des points vélo n'est pas connue.

Niettegenstaande de beslissing van de NMBS zal mijn kabinet er in het kader van het volgende beheerscontract voor zorgen dat de intermodaliteit wordt aangemoedigd en dat de ontwikkeling van de fiets zowel in het Noorden als in het Zuiden van het land wordt gesteund.

Ik herhaal dat deze beslissingen in de raad van bestuur zijn genomen. De sp.a en CD&V zijn hierin vertegenwoordigd. Ik herhaal ook dat dit een operationele beslissing is.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik heb daarin toch een aantal positieve elementen gehoord.

De intermodaliteit en de compatibiliteit tussen fiets en trein worden blijkbaar beklemtoond, zoals dit ook in het regeerakkoord staat. Dit zal blijkbaar ook worden vertaald naar de nieuwe beheersovereenkomst. Dat lijkt mij een belangrijk punt.

Een tweede punt betreft de C-stations, waar een andere dienstverlening zal komen. Ik neem aan dat die dienstverlening ook zal worden aangeboden in stations waar vandaag nog een fietspunt actief is. Het betreft hier stations met veel fietsstallingen waar dikwijls ook nood is aan organisatie en opvolging.

Een bijkomende vraag is wat er met de Blue-bikes zal gebeuren. De fietspunten beheren meestal ook de Blue-bikes. Blijven die Blue-bikes aanwezig in de stations, zelfs als de fietspunten verdwijnen?

Tot slot, ik begrijp de operationele beslissing, zeker gezien de voorliggende besparingen. Ik blijf er echter bij dat de volgorde van beslissen en plannen niet helemaal is zoals het hoort.

10.07 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat efficiëntiewinsten het enige motto zijn en dat de dienstverlening niet meer op gelijke hoogte staat. Efficiëntiewinsten moeten ook in verband staan met de dienstverlening die men aanbiedt. Dit blijkt helemaal niet het geval te zijn.

U haalt telkenmale aan dat er ook een sp.a'er in de raad van bestuur zit, maar daarmee heb ik weinig te maken. Ik kijk alleen naar de dienstverlening in de stations. Die dienstverlening vermindert op alle punten, ook in de grote stations. Ik woon nabij een van de grootste stations van Vlaanderen, maar ook in dat station begint de dienstverlening te verminderen.

Ik vraag mij af of u dezelfde redenering volgt voor de autoparkings. Ik zou wel eens willen zien wat de kostprijs daarvan is en wat ze aan efficiëntiewinsten zouden kunnen opbrengen. Het zou een interessante oefening kunnen zijn om dat gegeven in verband te brengen met de fietsparkings en de fietspunten die nu zullen worden gesloten.

Mevrouw de minister, ik begrijp niet – en ik kan dit zelf getuigen – dat

De Gewesten en de geraadpleegde gemeenten moeten bij dit proces worden betrokken. Interdepartementale vergaderingen zijn gepland.

Ces décisions ont été prises par le Conseil d'administration où le sp.a et le CD&V sont également représentés.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Certes, comme le prévoit l'accord de gouvernement, l'accent est mis sur l'intermodalité et la compatibilité entre le train et le vélo. C'est un élément important.

Je comprends parfaitement la décision opérationnelle, mais la chronologie des décisions et des projets ne me semble pas optimale.

Je me demande également quel sera l'avenir des Blue-bikes puisque ce sont eux qui gèrent les points vélo.

10.07 Karin Temmerman (sp.a): Le gain d'efficacité est manifestement le mot d'ordre au détriment du service qui ne cesse de se dégrader. Un même raisonnement s'appliquera-t-il à la gestion des parkings automobiles? Va-t-on procéder à une analyse de leur coût et des possibilités de gains d'efficacité?

Au moment de la création des points vélo, c'était la SNCB qui avait demandé la collaboration des pouvoirs locaux. Aujourd'hui, elle prend une décision unilatérale sans les y associer. C'est inadmissible.

Selon la ministre, la décision de maintenir ou non les points vélo appartiendra aux pouvoirs locaux. Elle ferait mieux de reconnaître

bij de oprichting van de fietspunten door de NMBS aan de lokale besturen gevraagd is om ter zake samen te werken. De verdeling die toen tussen de verschillende stakeholders is gebeurd, is daar ook bepaald. Het was dus oorspronkelijk een vraag van de NMBS, waarop verschillende lokale besturen graag zijn ingegaan. Dat nu deze beslissing eenzijdig wordt genomen, zonder of pas achteraf de lokale besturen bij die beslissing te betrekken, is onaanvaardbaar.

U geeft aan dat het van de eigen organisatie en van de lokale besturen afhangt of die zaken worden voortgezet. U kunt eigenlijk beter toegeven dat die vijftien fietspunten gewoon zullen worden gesloten. Die eigen vzw's kunnen het immers niet opbrengen om de 40 % die de NMBS in die fietspunten steekt, zelf te betalen. De vele steden en gemeenten, zeker in Vlaanderen, kunnen dat ook niet. Ik kan mij over Wallonië en Brussel niet uitspreken, want ik ken de situatie daar te weinig. In Vlaanderen wordt echter door de Vlaamse overheid op zoveel zaken bespaard dat de steden zeker niet de middelen hebben om dat extra bedrag te geven.

Ik zou u dus willen vragen alsnog de dialoog met de lokale organisaties aan te gaan en met hen te proberen een oplossing te vinden.

Le président: On va attendre les répliques. Après vous pouvez dire un mot.

10.08 Jacqueline Galant, ministre: Comme je l'ai indiqué dans ma réponse, il y a eu des fuites dans la presse. Je ne rejette pas la faute mais il faudrait que les représentants au conseil d'administration défendent ces points. Le problème c'est que cela arrive chez moi quand la décision a été prise. Il est donc difficile de faire marche arrière.

10.09 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, nu moeten we nog medelijden hebben met u, omdat u wordt geconfronteerd met een dergelijke beslissing van de raad van bestuur, waarin uw partij absoluut niet is vertegenwoordigd.

Uw antwoord is ontgoochelend. U kunt wel zeggen hoe belangrijk het is te werken rond intermodaliteit en dat u daarvan een belangrijk punt zult maken bij de volgende beheersovereenkomst, maar hoe zult u wat vandaag wordt afgebroken in een volgende beheersovereenkomst opbouwen?

Als zaken worden gesloten, teruggedraaid of afgebroken, weten we allemaal dat het heel moeilijk wordt om ze daarna weer op te bouwen. Wat u in deze commissie komt vertellen, is totaal ongeloofwaardig.

Ik heb de indruk dat efficiëntiewinst een toverformule aan het worden is. Van elke maatregel die wordt genomen en die negatief is voor de dienstverlening, wordt gezegd dat het voor de efficiëntiewinst is. Dat klinkt goed. Dat is de newspeak van de N-VA, die in deze regering is doorgedrongen en die u stilaan overneemt. Alles is efficiëntie, maar onder het mom van efficiëntiewinsten bouwt men de dienstverlening stelselmatig af.

Mevrouw de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag hoeveel

que les points vélo vont tout bonnement disparaître. Etant donné les multiples économies imposées par l'État flamand, je ne pense pas que beaucoup de villes et communes flamandes auront les moyens de financer entièrement un point vélo. J'espère que la ministre entamera tout de même le dialogue avec les organisations locales et qu'une solution pourra être trouvée.

10.08 Minister Jacqueline Galant: De vertegenwoordigers in de raad van bestuur zouden die standpunten moeten bepleiten, want het dossier komt pas op mijn bureau terecht wanneer de beslissing al genomen is, en dan kan ze moeilijk worden teruggedraaid.

10.09 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je prends bonne note de l'engagement pris par la ministre d'insister sur l'importance de l'intermodalité quand le moment sera venu de conclure le prochain contrat de gestion, mais comment croire qu'elle restaurera dans un prochain contrat ce qu'elle démantèle aujourd'hui?

Sous couvert de 'gain d'efficacité' – un bel exemple de la novlangue N-VA qui percole dans les esprits de tous les membres du gouvernement –, le service à la clientèle est systématiquement réduit à néant. La ministre n'a donné aucune réponse à ma question portant sur le volume des économies réalisées grâce à cette décision mais il ne s'agira pas de dizaines de millions. Ce n'est que lorsque nous connaissons les

de NMBS door deze maatregel zal besparen. Ik denk niet dat het echt grote bedragen zullen zijn. Men zal geen tientallen miljoenen besparen door die maatregel te nemen.

Ik verneem graag hoeveel men daar bespaart en dan wil ik dat bedrag tegenover een aantal andere uitgaven stellen. Dan kunnen we discussiëren over de vraag welke maatregelen best worden genomen in het kader van het efficiënter maken van de NMBS.

Mevrouw de minister, mijn conclusie is dat u als minister daarop niet reageert. U laat dat gebeuren. Het is duidelijk dat deze regering een regering van de auto is, die zwaar bespaart op het spoor en op een aantal aspecten die met het fietsverkeer te maken hebben. Dat is de lijn van deze regering. Dat is heel duidelijk en dat is absoluut niet onze lijn.

10.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, vous comprendrez que, moi, je ne sais pas ce qui se passe au conseil d'administration de la SNCB. C'est un constat. D'abord, je n'y siége pas. Je m'en réjouis d'ailleurs tous les jours. Je pense que d'autres n'y siègent pas non plus, directement ou indirectement. Nous sommes donc condamnés à la lecture de la presse. Ce n'est pas une condamnation très dure, ni difficile. C'est plutôt, en ce qui concerne la SNCB, une source d'approvisionnement en informations que nous n'avons pas par d'autres voies, contrairement à certains.

Comme parlementaire, je peux essayer de contrôler le gouvernement. Vous contrôler, madame la ministre, est encore plus difficile. Mais que nous dit le gouvernement dans sa déclaration? Je cite: "L'intégration du vélo dans le transport multimodal recevra une attention particulière. Le train et le vélo doivent se compléter davantage." Je n'ai pas lu la traduction en néerlandais. Mais "davantage", j'ai l'impression que ça veut dire "plus et mieux" que ce qui existe. Dois-je donc comprendre que le conseil d'administration de la SNCB prend des décisions contraires à l'accord de gouvernement? Vous me direz que ça n'est pas grave en soi. Mais c'est quand même problématique quand on évoque le contrat de gestion, la dotation qui garantit un financement public de la SNCB et des missions de service public.

Vous nous dites "le prochain contrat de gestion". Je vais aller à l'essentiel. C'est fondamental ce prochain contrat de gestion. Vous vous imaginez déjà le nombre de fois qu'on y a fait allusion. Je vous invite, madame la ministre, à bien le négocier mais surtout à décréter une fois pour toutes et à le faire savoir au conseil d'administration via votre commissaire du gouvernement. Si je suis bien informé, il y a un commissaire du gouvernement au conseil d'administration de la SNCB. Il faut qu'il répercute là-bas le fait que des décisions ne peuvent quand même pas être prises comme ça, à l'inverse de ce qui est promu dans la déclaration gouvernementale, notamment en ce qui concerne le lien avec le vélo.

Je pense qu'il est de l'intérêt du développement durable dans ce pays et de la mobilité durable de faire plus pour le vélo et de ne pas laisser faire la SNCB quand elle se fourvoie dans ce domaine.

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

montants exacts que nous pourrions vérifier comment la SNCB peut réaliser des économies et dans quels secteurs elle peut les réaliser. Mais le gouvernement Michel est le gouvernement de l'automobile. Il préfère donc faire des économies au détriment du rail et du vélo.

10.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik weet niet wat er gebeurt in de raad van bestuur van de NMBS want ik zetel niet in dat orgaan. We moeten dus genoeg nemen met persberichten.

Als parlements lid kan ik proberen controle uit te oefenen op de regering. In het regeerakkoord stelt die echter dat 'trein en fiets meer samen moeten kunnen gaan'. Neemt de raad van bestuur van de NMBS dan beslissingen die strijdig zijn met het regeerakkoord? Als het gaat over het beheerscontract en de financiering van de NMBS, die opdrachten van openbare dienst vervult, is dat wel problematisch.

U verwijst naar 'het volgende beheerscontract'. Er zetelt al een regeringscommissaris in de raad van bestuur van de NMBS, die duidelijk moet maken dat er geen beslissingen mogen worden genomen die onverenigbaar zijn met de regeringsverklaring!

La **présidente**: Je demande aux collègues de respecter le timing des trois minutes, deux minutes, une minute sinon je vais devoir les interrompre. Pour le moment, nous en sommes à dix minutes pour chaque question.

Je vous signale que la ministre doit partir entre 17 h 30 et 18 h 00.

11 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wettelijke bepalingen inzake taalrol wat betreft het omroepen van reizigersinformatie in stations en op de trein" (nr. 4451)

11 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dispositions légales en matière de rôle linguistique pour la diffusion d'informations à l'attention des voyageurs dans les gares ou dans les trains" (n° 4451)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, reizigersinformatie wordt in stations en op de trein omgeroepen en op elektronische schermen vertoond. Het zou de regel zijn dat deze informatie enkel wordt verzorgd in de taal van het landsdeel waar de trein zich op dat moment bevindt. In de praktijk zorgt dit soms voor verwarring. Ik geef een voorbeeld uit mijn streek, de trein vanuit Brussel die in Kortrijk wordt ontkoppeld. Een aantal treinstellen gaat richting Poperinge, de andere richting Frankrijk naar Lille-Flandres. Die ontkoppeling wordt in Kortrijk enkel in het Nederlands aangekondigd, met als gevolg dat nogal wat Franstaligen de boodschap niet begrijpen en eigenlijk pas te laat tot de ontdekking komen in een verkeerd deel van de trein te zitten. In het kader van de herdenking van de Eerste Wereldoorlog zijn er ook heel wat Engelstaligen in de streek aanwezig, die dergelijke boodschappen ook helemaal niet begrijpen.

Mevrouw de minister, wat zijn de wettelijke bepalingen die worden gehanteerd? Acht u het wenselijk om hieraan eventueel aanpassingen door te voeren met het oog op de reizigers?

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les annonces dans les gares ou à bord des trains se font généralement dans la langue de la région où se situe la gare ou de l'endroit où circule le train à ce moment-là. Cette pratique est parfois source de confusion. À Courtrai par exemple, le découplage du train en direction de la gare de Lille-Flandre est exclusivement annoncé en néerlandais et il n'y a aucun message diffusé à l'intention des anglophones qui se trouvent dans la région pour la commémoration de la Première Guerre mondiale.

Quelles sont les dispositions légales en la matière? La ministre considère-t-elle qu'il faudrait éventuellement les adapter pour améliorer le service aux voyageurs?

11.02 Minister Jacqueline Galant: In stations met een internationaal karakter worden de treinen, wanneer dat gerechtvaardigd is, in vier talen aangekondigd in deze volgorde: eerst het Nederlands en dan het Frans of omgekeerd, daarna het Duits en ten slotte het Engels. De internationale treinen en treinen naar de luchthaven worden momenteel in vier talen aangekondigd in de drie grote Brusselse stations – Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid –, in de grote stations als ze over een automatisch aankondigingssysteem beschikken en in het station van Brussel-Nationaal-Luchthaven, gelet op het internationaal karakter van dit station.

Naast deze uitzonderingen moet het personeel van de NMBS de taalwet strikt naleven. In het Nederlandstalig taalgebied gebeuren de aankondigingen in het Nederlands, in het Franstalig taalgebied gebeuren de aankondigingen in het Frans, in het Duitstalig taalgebied gebeuren de aankondigingen eerst in het Duits en dan in het Frans, in het Franstalig taalgebied met faciliteiten gebeuren de aankondigingen in de beide landstalen en eerst in het Frans, in het Nederlandstalig taalgebied met faciliteiten gebeuren de aankondigingen in de beide landstalen en eerst in het Nederlands, en op het grondgebied van

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Dans les gares à vocation internationale, les trains sont, le cas échéant, annoncés dans 4 langues. L'ordre est le suivant: d'abord en néerlandais et ensuite en français ou inversement et ensuite en allemand et enfin en anglais.

Les trains internationaux et les trains en direction de l'aéroport sont pour l'instant annoncés dans 4 langues dans les 3 principales gares de Bruxelles, dans les grandes gares disposant d'un système d'annonce automatique et dans la gare de Bruxelles-Aéroport-National. Hormis ces exceptions, le personnel de la

Brussel-Hoofdstad gebeuren de aankondigingen in de beide landstalen en eerst in de taal van de taalrol van het personeelslid.

SNCB doit se conformer scrupuleusement aux lois linguistiques.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

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

12 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation provisoire" (n° 4466)

12 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorlopige inschrijving" (nr. 4466)

12.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, en Belgique, il n'est actuellement pas possible de déclarer l'immatriculation d'une voiture ou d'une moto pour une durée déterminée. Prenons l'exemple des caravanes, des voitures de collection, des cabriolets ou des motos que l'on sort uniquement durant quelques mois par an.

La plaque saisonnière est pourtant d'application dans plusieurs pays voisins. En Allemagne par exemple, la réglementation de la plaque de circulation temporaire existe depuis 1997 et deux millions d'automobilistes de ce pays ont pu en profiter jusqu'à aujourd'hui. C'est ainsi qu'à droite de la plaque sont imprimés deux chiffres qui indiquent les mois entre lesquels le véhicule est immatriculé et peut dès lors être mobilisé sur la voie publique. L'utilisateur de la route paie ses taxes de circulation en fonction de ses intentions de roulage qui peuvent aller de deux mois à dix mois par an.

Jusqu'à présent, l'administration perçoit la taxe pour une année entière en avance et restitue en cas de radiation de la plaque de circulation le montant non utilisé après quelques mois, ce qui constitue pour elle, vous vous en doutez, un surplus de travail non négligeable.

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes.

Quelle est votre opinion vis-à-vis de cette réglementation? Opportunité ou non de celle-ci, ou opportunité de réforme? Est-ce envisageable d'établir une telle réglementation en Belgique?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, madame Jadin, parallèlement aux avantages que vous énumérez, il existe quelques inconvénients au système des immatriculations temporaires.

Ainsi, l'immatriculation temporaire engendre le risque que la plaque temporaire puisse être utilisée après l'expiration du délai de validité entraînant de ce fait un accroissement sensible des contrôles nécessaires. Par ailleurs, l'introduction d'un système de plaques temporaires aurait un impact important sur la taxe de circulation, compétence désormais régionale. En effet, le système belge actuel prévoit qu'une plaque d'immatriculation ne peut être radiée qu'après rétrocession physique de cette plaque par son titulaire, la taxe de circulation restant due tant que cette opération n'est pas effectuée.

12.01 Katrin Jadin (MR): In België is het momenteel niet meer mogelijk om een auto of motorfiets voor een bepaalde tijd in te schrijven.

In verscheidene buurlanden zijn er nochtans seizoenskentekens in gebruik.

De administratie int de belasting voor een volledig jaar, en betaalt dan het niet-gebruikte bedrag terug wanneer een kenteken wordt geschrapt, wat heel wat extra werk meebrengt.

Wat is uw mening met betrekking tot die reglementering? Overweegt u een dergelijke reglementering in te voeren in België?

12.02 Minister Jacqueline Galant: Met het systeem van de tijdelijke inschrijving bestaat het risico dat het tijdelijke kenteken na afloop van de geldigheidsperiode verder wordt gebruikt. Bovendien zou de invoering van zo een systeem grote gevolgen hebben inzake de verkeersbelasting, die een gewestmaterie is, de technische keuring, eveneens een gewestmaterie, en de verzekeringen.

Een dergelijke maatregel zou een grootschalig overleg met de

L'immatriculation temporaire aurait également une influence sur le contrôle technique, relevant également des compétences régionales, ainsi qu'en matière d'assurances.

Gewesten en andere partners vergen. Ik ben er niet zeker van dat die tijdelijke inschrijving zoveel voordelen zou opleveren.

Vous l'aurez compris, une telle mesure exigerait une concertation d'envergure avec les Régions et d'autres partenaires, tels que les assureurs ou le GOCA. Je ne suis donc pas certaine que les avantages de l'immatriculation temporaire soient si importants ni qu'ils engendrent une simplification des procédures administratives actuelles.

12.03 Katrin Jadin (MR): Merci beaucoup madame la ministre, je communiquerai ces informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Chers collègues, nous sommes arrivés au point 19, qui compte dix questions jointes.

Un même collègue a parfois deux questions à poser; il les posera en même temps. Je parle de MM. Geerts et Cheron et de Mme Poncelet. Je vous arrêterai après quatre minutes pour ceux qui ont deux questions et après trois minutes pour ceux qui ont une question. Sinon, nous n'avancerons pas.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het auditrapport Eurostation" (nr. 4485)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de audit van Ernst & Young met betrekking tot de dochtermaatschappijen van de NMBS en Infrabel" (nr. 4494)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de vastgoeddochter van de NMBS" (nr. 4535)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mismanagement bij de twee dochterondernemingen van de NMBS" (nr. 4668)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitvloeisels van de audit die Ernst & Young bij de vastgoeddochter van de NMBS heeft uitgevoerd" (nr. 4801)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op de dochterondernemingen van de NMBS" (nr. 4931)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit bij Eurostation" (nr. 4936)
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onthullingen over het beheer van de dochterondernemingen Eurostation en Euro Immo Star" (nr. 4953)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van Ernst & Young" (nr. 4976)

13 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 rapport d'audit relatif à Eurostation" (n° 4485)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'audit conduit par Ernst & Young sur les filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 4494)
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit réalisé dans les filiales immobilières de la SNCB" (n° 4535)
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des manquements graves de gestion dans deux filiales de la SNCB"

(n° 4668)

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de l'audit conduit par Ernst & Young au sein des filiales immobilières de la SNCB" (n° 4801)

- 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 contrôle des filiales de la SNCB" (n° 4931)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit au sein d'Eurostation" (n° 4936)

- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les révélations faites à propos de la gestion des filiales Eurostation et Euro Immo Star" (n° 4953)

- 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'audit d'Ernst & Young" (n° 4976)

13.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb een vraag over de timing. Ik heb de andere vragen gelezen. Moet ik ze allemaal in één keer stellen?

La **présidente**: Monsieur Geerts, si vous faites l'exposé introductif et qu'il n'est pas repris par vos collègues, je serai peut-être plus coulante avec vous. Allez-y.

13.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, via de pers, weeral, hebben wij een aantal echo's opgevangen over het auditrapport. Vorige week heb ik u, samen met een aantal andere collega's, hierover tijdens de plenaire vergadering vragen gesteld. Wij kregen echter niet zo concrete antwoorden, niet zo concreet als de kranten *L'Echo* en *De Tijd* wel hadden. Ik veronderstel dus dat er niet alleen vertegenwoordigers van sp.a, CD&V en de MR, maar ook van *L'Echo* en andere kranten in de raad van bestuur zetelen, want zij beschikken wel over de documenten en wij niet.

Een ander nieuw element ten opzichte van vorige week is dat de voormalige CEO van de NMBS, de heer Vinck, zei dat de voorzitter van de raad van bestuur in een dergelijk klimaat onmogelijk kan aanblijven. Nog een ander nieuw element in de discussie is de vraag wat Eurostation nu eigenlijk bijbracht, een meer- of minwaarde, zodat ook dat aspect kan worden besproken.

Ik heb enkele zeer concrete vragen, mevrouw de minister. Kunt u de audit gedetailleerd toelichten in het Parlement? Dat hoeft daarom vandaag niet. U mag de audit ook gewoon aan ons bezorgen, want ook Parlementsleden zijn belangrijk, naast de kranten.

Hoeveel personeelsleden kregen een sanctie?

Wat zijn de onregelmatigheden? Hoe konden zij gebeuren? Hoe konden de controle omzeilen?

Welke verdere stappen zal de NMBS zetten?

Vindt u dat de voorzitter van de raad van bestuur nog kan functioneren?

Wat was het nettoresultaat van Eurostation voor de jaren 2012, 2013 en 2014? Wat was de financiële impact voor de NMBS?

13.02 David Geerts (sp.a): Nous avons pu obtenir davantage de précisions – une nouvelle fois par voie de presse – sur le rapport d'audit relatif à Eurostation. Les quotidiens ont en tout état de cause publié des informations plus concrètes que les réponses aux questions que nous avons posées à ce sujet lors de la séance plénière de la semaine passée. Dans l'intervalle, M. Vinck, l'ancien CEO de la SNCB, a déclaré que le président du conseil d'administration ne pouvait être maintenu dans ses fonctions.

Quel est l'avis de la ministre sur la question? Peut-elle expliciter cet audit au Parlement? Quelles mesures la SNCB va-t-elle prendre? Quels résultats financiers Eurostation a-t-il enregistrés en 2012, 2013 et 2014?

13.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente,

13.03 Marcel Cheron (Ecolo-

madame la ministre, il y a quelques jours, M. Cornu annonçait que l'audit conduit par Ernst & Young au sein des filiales immobilières de la SNCB avait relevé "un ensemble d'anomalies dont la nature et la gravité sont variables." Suite à cela, nous apprenions le limogeage des directeurs juridique et financier d'Eurostation, quelques semaines après celui de M. Persoons.

L'autre jeudi, *L'Écho* et *De Tijd* ont détaillé le contenu de cet audit – auquel les parlementaires n'ont pas accès –, après des révélations "croustillantes" faisant notamment état de frais de représentation et de bouche complètement disproportionnés et malvenus, de délégations de signatures non conformes, de notes de frais injustifiées et d'investissements douteux à l'étranger. À ce stade, sauf enquête judiciaire, ces comportements semblent, selon moi, flirter avec la légalité et dépassent très largement les bornes de la bonne gouvernance.

Alors que la SNCB est dans la situation qu'on connaît – je ne vais pas rappeler le ralentissement des investissements fondamentaux tels que le RER, la suppression d'un certain nombre de services aux citoyens (fermetures de guichets, diminution de l'offre sur les petites et moyennes lignes) et l'augmentation des tarifs –, ce type de comportement est tout simplement scandaleux et donne une image pathétique de la SNCB. Celle-ci remplit pourtant une mission essentielle pour la société à tous niveaux: environnemental, économique et social.

Au-delà des personnes mises en cause jusqu'à présent, il me semble que des décisions drastiques doivent être prises sans attendre le plan de modernisation. En effet, les dirigeants actuels des filiales dont il est question ainsi que le président du conseil d'administration de la SNCB sont mis directement en cause et restent pourtant en place.

Madame la ministre, en attendant d'éventuelles poursuites judiciaires, des mesures disciplinaires fortes seront-elles prises à l'encontre des dirigeants des filiales mis en cause et du président du conseil d'administration? Suite à l'avis juridique rendu par une société, les dirigeants de la SNCB ont-ils la possibilité de dénoncer les faits à la justice sur base des éléments du rapport? Choisiront-ils cette voie la plus logique? Avez-vous donné des instructions particulières en ce sens au commissaire du gouvernement auprès de la SNCB? Sans attendre le fameux plan de modernisation, qui traîne un peu, ce type d'audit sera-t-il programmé au sein de toutes les filiales de la SNCB?

Madame la présidente, j'ai fait au plus vite et au mieux en même temps.

13.04 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, je résume les deux questions en une seule puisque la mise en contexte a été très bien réalisée par mes collègues.

Je rejoins la demande de présentation de cet audit au Parlement.

Est-on certain que les faits révélés sont limités à ces deux sociétés? Des enquêtes complémentaires sont-elles en cours?

Des poursuites sont-elles entamées contre les responsables des faits reprochés dans l'audit? Il s'agit quand même de sanctions pénales

Groen): Volgens de heer Cornu heeft de audit van Ernst & Young bij de vastgoeddochter van de NMBS een reeks onregelmatigheden van verschillende aard en ernst aan het licht gebracht. Daarop werden de juridische en de financiële directeur van Eurostation ontslagen. In de audit wordt er gewag gemaakt van abnormaal hoge restaurant- en representatiekosten, ondertekening van documenten door niet-bevoegde personen, ongerechtvaardigde onkostennota's en dubieuze investeringen in het buitenland.

Gelet op de situatie van de NMBS, die het aanbod wil terugschroeven en de tarieven wil optrekken, zijn die praktijken aanstootgevend en slecht voor de reputatie van het bedrijf. De huidige bestuurders van de betrokken dochterondernemingen en de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS zijn hierbij in opspraak gekomen, maar blijven zitten.

Zullen er, in afwachting van eventuele strafrechtelijke vervolging, tuchtmaatregelen worden genomen? Kunnen de bestuurders van de NMBS feiten bij het gerecht aangeven op grond van elementen in het rapport? Heeft u de regeringscommissaris bij de NMBS instructies in die zin gegeven?

Zullen alle dochterondernemingen van de NMBS aan een dergelijke audit onderworpen worden?

13.04 Isabelle Poncelet (cdH): Die audit zou aan het Parlement bezorgd moeten worden.

Is men er zeker van dat de onthulde feiten tot die twee dochterondernemingen beperkt blijven? Worden er bijkomende onderzoeken uitgevoerd? Werden er vervolgingen ingesteld tegen de personen naar wie er in de audit

lourdes.

Quelles sont précisément les mesures prises pour renforcer la bonne gestion des filiales et des moyens mis à leur disposition?

Madame la ministre, quelles initiatives allez-vous prendre pour éviter que de tels faits puissent encore se reproduire?

13.05 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, de collega's hebben de kwestie al ingeleid, dus ik zal het kort houden.

We beschikken nu over een audit van Ernst & Young, maar in 2012 werd er door het Rekenhof reeds een audit uitgevoerd en daarin stonden al verschillende praktijken die nu opnieuw aan het licht komen, zoals de niet-naleving van de wetgeving op de overheidsopdrachten, het gebrek aan toezicht en controle op de dochterondernemingen, het ontbreken van contracten bij bepaalde projecten en de hoogte van de gefactureerde prestaties door Eurostation. Nu lezen wij in de pers dat er in de audit van Ernst & Young nog een aantal zaken bijkomen, zoals misbruik van bedrijfsmiddelen voor persoonlijk plezier, restaurant- en hotelkosten.

Het toezicht op de dochterondernemingen heeft dus duidelijk gefaald. Nochtans formuleerde het Rekenhof in 2012 de aanbeveling om de interne opvolging van al de dochterondernemingen op veralgemeende en eenvormige wijze uit te oefenen voor heel de NMBS-groep. De CEO greep in door de governanceregels te verscherpen.

Mevrouw de minister, hoe zult u de interne controle op de dochterondernemingen verbeteren?

Welke concrete wijzigingen heeft de raad van bestuur van de NMBS doorgevoerd in de governanceregels?

Klopt het dat de raad van bestuur van de NMBS zich op 19 juni uitspreekt over de juridische gevolgen van de audit van Ernst & Young?

13.06 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, je ne vais pas commenter ce que mes collègues ont décrit. Je m'en voudrais de ne pas mettre en évidence combien ces révélations mettent à mal vos récents propos visant à être de plus en plus en phase avec les réalités économiques et budgétaires, plus particulièrement pour ce qui concerne la construction de nouvelles gares en inadéquation avec l'offre ferroviaire.

À l'heure où l'on entend rehausser les tarifs voyageurs, ces dépenses fastueuses de dirigeants de la SNCB apparaissent scandaleuses et ternissent l'image du service public. Le parti que je représente avait déjà, lors de la dernière législature, souligné combien cet écheveau de filiales multiples du Groupe SNCB risquait à terme de devenir incontrôlable et portait atteinte à la crédibilité financière de l'entreprise publique. La Cour des comptes avait d'ailleurs, de manière fouillée, épinglé ces dérives.

Le fait que le président du conseil d'administration de la SNCB, assurément impliqué dans ces manquements de gestion, soit de la même couleur politique que vous, madame la ministre, n'est

met een beschuldigende vinger wordt gewezen? Welke maatregelen zal u nemen om een herhaling te voorkomen?

13.05 Inez De Coninck (N-VA): L'audit auquel a procédé la Cour des comptes en 2012 a déjà mis en lumière le manque de surveillance et de contrôle et le non-respect de la législation sur les marchés publics. Ce nouvel audit ajoute encore l'abus de biens d'investissement à des fins de gratification personnelle.

Malgré les recommandations de la Cour des comptes, la surveillance des filiales a donc échoué. Comment la ministre compte-t-elle remédier à cette situation? Le conseil d'administration va-t-il se prononcer le 19 juin sur les conséquences juridiques de ce rapport accablant pour Eurostation?

13.06 Véronique Caprasse (FDF): Die onthullingen werpen een schaduw op uw voornemen om, met name bij de bouw van nieuwe stations, beter rekening te houden met de economische en budgettaire context.

In het licht van de aangekondigde tariefverhogingen zijn de buitensporige uitgaven van de NMBS-directie een ware schande. Dat de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, die ongetwijfeld bij die onregelmatigheden is betrokken, dezelfde politieke kleur heeft als uzelf is louter anekdotisch. Wat erg is, is het totale gebrek aan controle.

qu'anecdotique. Ce qui est grave, c'est l'absence totale de contrôle, d'évaluation des politiques publiques menées au sein des ces filiales et l'impression désagréable que la gouvernance de ces filiales échappe totalement au Groupe SNCB. Je conçois cependant qu'il ne puisse vous être reproché, en votre qualité de ministre de tutelle, une responsabilité dans des faits relatés par ces audits Ernst & Young datant de la période 2010-2014. Néanmoins, l'accord de gouvernement fédéral se veut clair: les nombreuses activités réalisées au travers des filiales et participations de la SNCB et d'Infrabel seront rigoureusement analysées en fonction des tâches essentielles des entreprises publiques et supprimées progressivement où cela s'avère utile.

Quelles sont les mesures concrètes que vous comptez prendre dans ce dossier? Une suite judiciaire à ces manquements est-elle envisagée? De manière plus générale, comptez-vous proposer un plan précis d'économie et de rationalisation au sein de ces filiales conformément à l'accord de gouvernement?

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, er is al veel toelichting gegeven en er zijn al heel wat vragen gesteld. Ik voeg er nog enkele aan toe.

Ten eerste, wat was de precieze opdracht van de audit? Welke concrete onderzoeksvragen werden aan Ernst & Young voorgelegd?

Ten tweede, op basis van de audit kregen twee personeelsleden hun ontslag. Wat wordt hun precies verweten? Die vraag is hier nog niet aan bod gekomen. Worden zij beticht van misbruik van bepaalde middelen voor wat sommige collega's "vertier" noemen, of worden zij verantwoordelijk geacht voor het misbruik van de middelen door anderen? Over wie zou dat dan wel gaan? Waarom worden zij dan niet ter discussie gesteld?

Ik heb nog een ander element. Met de audit zijn nu twee dochterondernemingen doorgelicht. De bedoeling was om het geheel van de dochters van de NMBS-groep in het vizier te nemen, na te gaan of de organisaties goed werk leveren en of ze ook in de toekomst nog nuttig kunnen zijn. Worden er nog verdere stappen gezet inzake andere dochterondernemingen? Zo zijn er nog talloze, ik denk bijvoorbeeld aan Ypto. Een doorlichting van die andere dochterondernemingen zou misschien ook wel interessante resultaten kunnen opleveren.

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

13.08 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, dès ma prise de fonction, j'ai été interpellée par le fonctionnement interne et, à la suite des échanges par presse interposée entre le CEO et le président de la SNCB, j'ai adressé, en date du 9 mars 2015, un courrier demandant à la SNCB et ses organes de gestion de recourir à un audit sur trois filiales de la SNCB: Eurostation, Eurogare et Euro Immo Star.

Après une consultation publique du marché, la SNCB a confié la mission à Ernst & Young en date du 30 mars. Cet audit portait sur une analyse des flux financiers entre la SNCB et les trois filiales, le respect des dispositions légales, le respect de la gouvernance

Welke concrete maatregelen zult u nemen? Zullen die tekortkomingen een juridisch staartje krijgen? Meer in het algemeen: bent u van plan een duidelijk besparings- en rationalisatieplan voor te stellen?

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Quelle était la mission concrète de l'audit? Comment justifie-t-on le licenciement de deux membres du personnel? Les autres filiales seront-elles également auditées?

13.08 Minister Jacqueline Galant: Bij mijn aantreden al verbaasde ik me over de woordenwisselingen tussen de CEO en de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, en op 9 maart heb ik de NMBS en haar beheersorganen gevraagd drie dochterondernemingen van de NMBS, namelijk Eurostation, Eurogare en Euro Immo Star, te laten doorlichten.

interne, le respect des règles évidentes de bonne gestion.

Dans ce cadre, Ernst & Young a examiné en détail:

- les flux financiers relatifs aux projets entre la SNCB, Infrabel et les autres tiers et filiales;
- les sources de financement, les frais généraux, les risques des contrats en cours;
- les règles internes permettant d'identifier les risques des nouveaux projets et le respect des pouvoirs de signature;
- le *reporting* vers la maison-mère.

Op donderdag 28 mei, de dag waarop de raad van bestuur van de NMBS bijeenkwam, ontving ik het definitieve rapport. Per kerende brief heb ik meteen herhaald dat het er mij om te doen was om transparantie te verkrijgen met betrekking tot de dochterondernemingen. Aan de raad van bestuur, die ter zitting kennisnam van mijn brief, heb ik eveneens gevraagd om de waarachtigheid te bevestigen en de ernst te evalueren van eventuele feiten of handelingen die als interpellierend zouden overkomen.

Ik herhaal het, als soeverein orgaan behoort het de raad van bestuur van de NMBS en uitsluitend die raad toe om een passende conclusie te trekken. Dat is de reden waarom de raad van bestuur na de voorstelling van de conclusies van het rapport een juridisch advies heeft ingewonnen met de vraag of er verdere stappen moesten worden overwogen boven op de interne maatregelen die de gedelegeerd bestuurder heeft voorgesteld.

Die interne maatregelen betreffen onder meer, zoals u reeds kon lezen in de pers, het ontslag van twee managers van Eurostation, nieuwe regels inzake bestuur en het instellen van interne procedures tussen de moederonderneming en haar dochtermaatschappijen.

De volgende vergadering van de raad van bestuur, van 19 juni, zal de ontvangen juridische adviezen moeten beoordelen, alsook het gevolg dat hieraan moet worden gegeven. De raad van bestuur zal tevens de herziening van de governance moeten finaliseren.

Hoewel ik mij als minister niet mag mengen in het intern bestuur van de overheidsondernemingen, wil ik toch herhalen dat ik transparantie wil in heel het bestuur van de NMBS. Daarom blijf ik werken aan een moderniseringsplan, of beter aan een ware strategische visie voor de komende jaren.

Certains d'entre vous souhaiteraient une copie de ces rapports d'audit ou, à tout le moins, qu'ils soient consultables en commission. Je me

Na een marktraadpleging vertrouwde de NMBS die opdracht op 30 maart toe aan Ernst & Young, dat ermee belast werd de financiële stromen tussen de NMBS en haar drie dochterondernemingen te analyseren en de naleving van de wettelijke bepalingen, de interne governance-regels en de regels inzake goed bestuur te toetsen.

J'ai reçu le rapport définitif le 28 mai, date à laquelle s'est réuni le conseil d'administration de la SNCB. J'ai rappelé par retour de courrier au conseil d'administration que je réclamais la transparence absolue en ce qui concerne le fonctionnement des filiales et je lui ai demandé de confirmer la véracité des faits et d'en évaluer la gravité.

En sa qualité d'instance suprême, le conseil d'administration de la SNCB est le seul à pouvoir tirer les conclusions appropriées dans cette affaire. Le conseil a consulté des juristes en leur demandant si, outre les mesures internes, il convenait d'envisager d'autres démarches.

Les mesures internes prévoient notamment le licenciement de deux directeurs d'Eurostation, la mise en place de nouvelles règles de gestion et l'instauration de procédures internes entre la société mère et ses filiales.

Le 19 juin, le prochain conseil d'administration devra se prononcer sur les avis juridiques et finaliser la révision du code de déontologie.

Je répète que j'exige la transparence à tous les niveaux de la gestion de la SNCB et que c'est précisément pour cette raison que je prépare actuellement un plan de modernisation pour les prochaines années.

De rapporten van Ernst & Young blijven confidentieel. Het valt te

dois de préciser que les rapports signés de la main d'Ernst & Young restent confidentiels. On peut d'ailleurs déplorer que la presse en dispose aussi rapidement.

Seul le conseil d'administration est compétent pour demander la levée de la confidentialité du rapport, qui a été commandé par le comité d'audit. Les conditions générales de la convention qui lie la SNCB et Ernst & Young prévoit que Ernst & Young devra donner son accord préalable pour toute utilisation autre que celle prévue dans la mission de base.

Laissons donc le soin au conseil d'administration de lui réserver la suite voulue. J'ajoute que déposer le rapport au Parlement rendrait inopérant tout dépôt ultérieur de plainte. Il serait impossible pour le parquet d'effectuer des devoirs d'enquête efficace si tous les éléments sont d'ores et déjà connus de tous, avec éventuellement disparition de preuves ou collusion de témoins.

Quant à la question de savoir si un audit complémentaire doit être réalisé sur d'autres filiales du Groupe SNCB, je ne pense pas utile à ce stade de poursuivre cet examen. L'essentiel ne réside-t-il pas dans la prise de mesures correctrices et la volonté d'un changement radical de culture et de gouvernance? Cet audit en a été l'élément déclencheur. Je resterai, cependant, plus qu'attentive à la mise en œuvre effective de ces mesures et décisions.

À mon tour et en ce qui me concerne, je préfère me concentrer maintenant sur l'avenir en apportant une vision stratégique aux deux entreprises publiques, centrant toute notre action sur l'approche et la satisfaction du client.

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

Ik begin met een repliek op uw antwoord inzake de juridische verantwoordelijkheid voor het al dan niet geven van het rapport aan het Parlement. U zegt dat dit consequenties zou hebben voor het eventueel strafrechtelijk vervolg.

Dat klopt, maar ik stel vast dat die nota wel werd gelekt naar de kranten, waarschijnlijk vanuit het kernkabinet. Daar ligt ook een enorme verantwoordelijkheid. Wat u zonet hebt gezegd over de juridische verantwoordelijkheid, zou u volgens mij ook aan de leden van het kernkabinet moeten zeggen.

13.10 Minister Jacqueline Galant: (...)

13.11 David Geerts (sp.a): Ik beschik niet over die audit, vandaar dat ik erom vraag. Als ik daags na het kernkabinet de kranten lees, weet ik echter vanwaar de wind waait.

U verwijst naar de oorsprong van de audit. Dat was de correspondentie tussen de CEO en de voorzitter van de raad van bestuur. Ik heb u daarover een vraag gesteld. U hebt geantwoord dat u de vraag om een audit zou steunen.

Ik heb u op dat moment ook gevraagd in welke mate de voorzitter van de raad van bestuur zijn functie dan met volheid van bevoegdheid kan

betreuren dat de media ze zo snel in handen krijgen. Enkel de raad van bestuur is bevoegd om de opheffing van het vertrouwelijke karakter te vragen voor het door het auditcomité bestelde rapport. Voor ieder gebruik dat afwijkt van het in de basisopdracht bepaalde gebruik, is de instemming van Ernst & Young vereist. Als het Parlement inzage wordt gegeven in het rapport, zouden klachten in een later stadium tot niets leiden, omdat het parket dan geen efficiënt onderzoek kan voeren.

Ik vind een aanvullende audit van andere dochterondernemingen van de NMBS-Groep niet nuttig; wat telt is dat er nu bijgestuurd wordt, en dat de cultuur en de manier van besturen radicaal worden veranderd. Deze audit heeft die trein in beweging gebracht.

Ik zal voor beide overheids-bedrijven een strategische toekomstvisie uitwerken waarin de klantentevredenheid centraal zal staan.

13.09 David Geerts (sp.a): La ministre a évoqué les implications juridiques d'une éventuelle consultation du rapport par le Parlement. Cette analyse est exacte, mais la note a bel et bien été divulguée, probablement par un membre du cabinet restreint, aux quotidiens. Ce principe de responsabilité juridique est également applicable aux membres du cabinet restreint!

13.11 David Geerts (sp.a): Sur la base des informations que j'ai lues dans les quotidiens, le président du conseil d'administration est cité nommément dans l'audit.

Si tel est bien le cas, le commissaire du gouvernement ne devrait-il pas récuser le président lors du prochain conseil d'administration?

blijven uitoefenen. Andere collega's hebben dat vandaag opnieuw gevraagd.

Ik stel nu alleen vast, op basis van krantenartikels, want ik kan de audit niet lezen, dat de voorzitter van de raad van bestuur daarin met naam en toenaam wordt genoemd. Als dat klopt, moet uw regeringscommissaris dan op 19 juni niet optreden om ten minste de voorzitter van de raad van bestuur te wraken?

Men kan niet tegelijkertijd rechter en partij zijn. Als de raad van bestuur een beslissing moet nemen waarin de voorzitter van de raad van bestuur wordt genoemd, als ik die artikels mag geloven, dan kan dat juridisch niet.

Vandaar dat ik u bijkomend vraag of u uw regeringscommissaris een opdracht zult geven, met instemming van de volledige regering, opdat de voorzitter van de raad van bestuur op 18 juni om 23 u 59 een stap opzij zet in het licht van de raad van bestuur van 19 juni.

13.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai essayé de bien tout écouter attentivement. Je suis le premier à reconnaître que vous avez pris une initiative avec ce courrier qui a suscité l'audit en question. Ce sont les faits.

Cet audit a produit un certain nombre de choses dont nous sommes au courant d'un point de vue parlementaire, et en ce qui me concerne uniquement, je dirais même exclusivement, par la presse. Ce que j'apprends aussi par la presse, c'est qu'il ne s'agit pas de faits totalement anodins. Un avis juridique a été demandé sur base de l'audit (ce n'est donc pas l'audit lui-même, c'est un avis juridique) et la question posée était en gros: est-ce que ceci, c'est-à-dire les contenus avérés par l'audit, justifie ou pas une démarche supplémentaire, mais alors là, vis-à-vis du pouvoir judiciaire? On va donc essayer de respecter et Monstesquieu, et le droit du Parlement, le rôle du ministre et le conseil d'administration. L'avis juridique ne tranche pas, il dit "c'est possible". Si on dit cela, c'est que manifestement, il y a des éléments qui peuvent être interprétés comme relevant du pouvoir judiciaire. C'est ce que je retiens.

Vous avez parlé de ce que vous avez fait, c'est-à-dire la démarche qui a suscité l'audit. C'est le passé. Vous parlez beaucoup de l'avenir. Je comprends, mais moi, j'ai envie de parler du présent parce que le présent, c'est toujours ces personnes-là, membres du conseil d'administration de la SNCB et de tout ce qui en découle, au travers des filiales qui sont toujours là. J'ai appris que les mêmes personnes souvent reproduisent les mêmes erreurs. Ça m'inquiète.

Et donc, moi aussi, j'ai envie de vous poser la question du rôle du commissaire du gouvernement. J'entends bien qu'on est dans une zone difficile d'un point de vue juridique et du respect des pouvoirs. Le rôle du conseil d'administration est le rôle du conseil d'administration. Mais on ne va quand même pas me dire que le gouvernement est totalement impuissant. Où sommes-nous? Si le gouvernement est impuissant, alors là, il y a vraiment péril en la demeure. À tout le moins, le commissaire du gouvernement n'est pas obligé d'être muet au conseil d'administration. Il a une voix consultative certes, mais personne ne lui enjoint de se taire. J'espère quand même que sur

Ce dernier ne peut être juge et partie. La ministre va-t-elle donner cette mission au commissaire du gouvernement?

13.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U heeft inderdaad een initiatief genomen door die brief te schrijven, die tot de audit heeft geleid.

De feiten zijn niet geheel onbeduidend. Er werd juridisch advies ingewonnen om te bepalen of de vaststellingen van de audit een gerechtelijke procedure rechtvaardigen.

Dezelfde personen zetelen nog steeds in de raad van bestuur van de NMBS. Ik heb geleerd dat dezelfde personen vaak dezelfde fouten begaan. Dat baart me zorgen.

Wat de inachtneming van de bevoegdheden betreft, liggen de zaken inderdaad gevoelig. Maar de regering staat toch niet totaal machteloos en de regeringscommissaris mag zijn mond toch opendoen in de raad van bestuur?

Ik hoop dat er terdege zal worden nagedacht over de follow-up die er aan die zaak moet worden gegeven.

De zaak is ernstig op zich, maar ze is dat nog meer in een context waarin men voor de spoorwegmaatschappij een rol weggelegd ziet op het stuk van mobiliteitsbeleid. De geloofwaardigheid van

base des faits tels qu'ils sont constatés et d'un avis juridique -et là je m'adresse peut-être indirectement au conseil d'administration puisque je ne peux pas m'adresser directement à lui-, il y aura une bonne réflexion sur le suivi qu'il appartient de donner à cette affaire.

Car l'affaire est grave; elle est grave par elle-même, mais elle l'est encore plus dans un contexte où nous souhaitons une SNCB moderne, avec une bonne gouvernance qui justifie; pour les voyageurs, une véritable politique de mobilité. C'est de cela dont il s'agit. Mes collègues ont été nombreux à faire le lien entre ce qui a été révélé autour de cette filiale et les débats actuels sur les hausses des tarifs et sur les lignes auxquelles on va toucher.

Je pense que nous ne sommes pas les seuls à faire ce lien. Il y va de la crédibilité du pouvoir politique et de la SNCB elle-même car cette dernière bénéficie d'une dotation publique qui justifie que le gouvernement ne reste pas impuissant.

13.13 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je rejoins évidemment les commentaires de mes collègues.

Ne serait-il pas possible, madame la présidente, madame la ministre, que les résultats de cet audit soient présentés en commission, à huis clos afin de respecter la confidentialité. Cela pourrait avoir lieu après le conseil d'administration, le 19 juin. Nous ne devons pas accepter de ne pas recevoir une information complète après des faits aussi graves, même si je trouve dommage que l'on doive en arriver là.

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

Ik hoor de collega's in hun repliek spreken over de brief tussen de CEO en de voorzitter, die de aanleiding vormde voor deze audit. Ik had het in mijn vraag ook over de audit van het Rekenhof in 2012. Zelf zat ik hier toen nog niet, maar anderen wel en het is mij echt een raadsel hoe het komt dat dit nu pas aan het licht komt. Hoelang waren die praktijken al aan de gang? Wij zouden dat graag weten.

Mevrouw de minister, wij wensen u veel succes. U bent eigenlijk de eerste minister die tot op het bot wil gaan en die transparantie wil in de dochterondernemingen. Dit lijkt mij volkomen terecht, want het gaat over overheidsbedrijven die werken met overheidsmiddelen. Ik meen dat dit de evidentie zelf is.

Ik hoop dat de bestuurders op 19 juni hun verantwoordelijkheid nemen en de juiste beslissing zullen nemen, want heel deze zaak is heel slecht voor het imago van ons spoorbedrijf, voor de reizigers en voor de werknemers. Ik heb nog geen enkel positief artikel in de pers kunnen lezen over Eurostation en dat zegt op zich al genoeg.

Wij zullen dit dossier verder blijven opvolgen.

13.15 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, merci pour votre réponse. Vous avez entrepris de nombreuses démarches, mais quoi de plus normal? Vous êtes en devoir de demander la transparence dans cette affaire. Cela dit, je n'ai pas eu de réponse à ma question concernant l'éventuelle suite judiciaire à lui donner.

de politiek en van de NMBS zelf staan op het spel.

13.13 Isabelle Poncelet (cdH): Kunnen de resultaten van die audit niet worden voorgesteld tijdens een commissievergadering met gesloten deuren? Na zo ernstige feiten moeten we volledige informatie eisen.

13.14 Inez De Coninck (N-VA): La Cour des comptes a déjà organisé un audit à ce sujet en 2012. Je me demande vraiment pourquoi nous ne nous en inquiétons que maintenant. Depuis combien de temps de telles pratiques ont-elles cours?

Cette ministre est la première à vouloir aller jusqu'au bout des choses et renforcer la transparence au sein des filiales. J'espère que les conducteurs assumeront leurs responsabilités le 19 juin, car toute cette affaire nuit gravement à l'image de notre société des chemins de fer.

13.15 Véronique Caprasse (FDF): Enerzijds wil u het mes in de uitgaven zetten en anderzijds zijn er zoveel misstanden. Er moet dus nog veel werk verzet worden! Via een hoorzitting met gesloten

Lorsque l'on sait toutes les économies que vous voulez faire au niveau de la SNCB, quand on voit les abus commis au sein de ses filiales, on se rend compte qu'il y a encore énormément de travail à faire. Je rejoins les propos de M. Cheron: il y a encore pas mal de démarches à entreprendre. Il faut absolument que la situation soit claire. Une audition à huis clos serait probablement un bon moyen d'obtenir toute la clarté nécessaire.

deuren zouden we misschien meer duidelijkheid over die zaak krijgen...

13.16 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, même si je sais que le Parlement a le dernier mot, je voudrais rappeler que c'est au conseil d'administration de décider des suites de cet audit. C'est pour cela qu'avant le 19 juin, il nous sera impossible de décider quoi que ce soit. Il appartiendra aux administrateurs de statuer sur les éventuelles poursuites.

13.16 Minister **Jacqueline Galant**: De raad van bestuur van de NMBS moet besluiten op welke manier er gevolg aan die audit moet worden gegeven. Vóór 19 juni kan er dus niets besloten worden! De bestuurders moeten zich over mogelijke vervolgingen uitspreken.

Nous pourrions en reparler, mais après le 19 juin.

La **présidente**: Chers collègues, Mme la ministre vous invite donc à reparler de ce sujet après le conseil d'administration.

13.17 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, j'ai appris une chose en entrant au parlement, c'est que le parlementaire a toujours le dernier mot.

13.17 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): U kan de regeringscommissaris toch richtlijnen geven, ook al beschikt hij maar over een raadgevende stem!

La **présidente**: C'est la raison pour laquelle je vous accorde encore une minute.

13.18 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je sacrifie trente secondes pour me réjouir d'avoir le dernier mot. Et j'utiliserai les dernières trente secondes pour dire ceci à Mme la ministre: certes, mais vous avez un commissaire du gouvernement. Il ne vous est pas interdit de lui parler. Il ne vous est pas interdit de lui donner des instructions, même s'il n'a qu'une voix consultative.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: Avant de passer la parole à Mme Poncelet pour sa question sur les pilotes de ligne, je voudrais signaler à la commission que les deux interpellations à l'ordre du jour doivent obligatoirement être développées cette semaine, au risque de ne pas respecter le Règlement.

À 17 heures, je passerai donc aux interpellations prévues.

14 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation des pilotes de lignes" (n° 4507)

14 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opleiding van verkeersvliegers" (nr. 4507)

14.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, le transport aérien, malgré les catastrophes récentes, reste le mode de déplacement le plus sûr au monde. Le métier a fortement évolué. Il est partagé entre les vols long-courrier et ceux qui permettent un aller-retour en un seul jour. On peut compter jusqu'à quatre décollages et atterrissages au cours d'une même journée pour un même pilote. C'est très fatigant, tant d'un point de vue physique que nerveux. La question de la formation est donc primordiale.

14.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Het geprivilegieerde traject om piloot te worden loopt via een opleiding bij een aantal luchtvaartmaatschappijen, maar het aantal plaatsen is beperkt. Ook een aantal privéscholen biedt een opleiding aan. Men kan er een

Pour devenir pilote, il existe une filière privilégiée au sein de certaines compagnies aériennes, mais peu de places sont disponibles. Une autre solution consiste à passer par une école privée. Il en existe plusieurs en Belgique, qui permettent à un pilote de se former en un peu moins de deux ans pour un coût d'environ 90 000 euros. Les formations données dans ces écoles privées répondent aux exigences de l'Europe qui a simplifié les différents programmes en établissant voici douze ans un cursus commun minimum. Les candidats doivent passer l'examen imposé par l'Europe. Celui-ci est constitué d'un QCM, dont toutes les questions se trouvent sur internet. Le taux de réussite se situe entre 90 et 95 %.

Face à ces informations, nous pouvons nous interroger quant au niveau des pilotes ayant obtenu leur diplôme via ces écoles privées.

Madame la ministre, pouvez-vous confirmer le taux de réussite des candidats pilotes inscrits dans des écoles privées? Le niveau de formation des pilotes ayant obtenu leur licence est-il contrôlé? Les prestations données dans les écoles sont-elles vérifiées? Existe-t-il un examen d'entrée dans toutes ces écoles? À combien s'élève le nombre de détenteurs d'une licence belge "Frozen ATPL" sans qualification de type avion de transport? Quel est le nombre de détenteurs d'une même licence avec une qualification de type d'avion de transport, payée par eux-mêmes? Quel est le taux de réussite des épreuves théoriques ATPL? Quel est le taux d'échec aux épreuves de pilote professionnel et de vol aux instruments? Quelle est votre position concernant la question de la formation des pilotes?

14.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, le taux de 90 % de réussite mentionné est bien réel, mais il est à nuancer. Il convient de noter que toute personne qui participe à un examen théorique pour obtenir une autorisation de vol dispose de quatre sessions par module pour réussir, qui doivent se dérouler endéans une période de dix-huit mois. En principe, la licence de pilote de ligne ne peut être obtenue qu'après une formation dans une organisation européenne de formation agréée. Ces ATO sont encadrés à la fois par les autorités nationales (DGTA) et internationales (EASA).

Les programmes de formation sont standardisés et doivent, auparavant, être approuvés par la DGTA. Le contrôle est exercé par la DGTA sur la base d'audits réguliers des ATO. La fréquence des audits est déterminée par un règlement européen. Au cours de ces audits, le fonctionnement et les performances de l'ATO sont examinés.

Après la formation, le candidat est testé par un examinateur indépendant pour déterminer s'il répond aux exigences minimales et possède les compétences nécessaires pour obtenir une licence de vol. Les ATO sont tenus, avant le début de la formation intégrée pour pilote d'avion, de tester les candidats sur leurs connaissances en physique, mathématiques et anglais. On compte 769 détenteurs d'une licence belge sans qualification de type d'avion de transport. La DGTA ne possède pas l'information quant au nombre de détenteurs d'une licence belge avec une qualification de type d'avion de transport, payée par eux-mêmes.

L'examen théorique ATPL complet se compose de quatorze modules.

tweejarige opleiding volgen, mits betaling van ongeveer 90.000 euro. De kandidaten moeten deelnemen aan het door Europa opgelegde examen, waarvan alle vragen op internet te vinden zijn. Het slaagpercentage ligt tussen 90 en 95 procent.

Bestaat er controle op het opleidingsniveau van de piloten? Hoeveel personen zijn er houder van een Belgische licentie 'frozen ATPL' zonder kwalificatie van het type transportvliegtuig? Hoeveel zijn er houder van zo een licentie met een kwalificatie van het type transportvliegtuig, die ze op eigen kosten behaalden? Wat is het slaagpercentage voor de theoretische ATPL-proeven? Welk percentage van de deelnemers slaagt er niet voor de proeven voor beroepspiloot en instrumentvliegen? Wat is uw standpunt met betrekking tot de pilotenopleiding?

14.02 Minister Jacqueline Galant: Het door u aangehaalde slaagpercentage van 90 procent klopt, maar daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat elke kandidaat die aan een theoretisch examen deelneemt per module over vier sessies beschikt om te slagen, over een periode van achttien maanden. In beginsel kan men de licentie lijnpiloot enkel behalen na een opleiding in een erkende Europese organisatie.

De opleidingsprogramma's moeten door het DGLV goedgekeurd worden. Na de opleiding moet de kandidaat een test afleggen die door een onafhankelijke examinator geëvalueerd wordt. De *Approved Training Organisations* (ATO) testen de kandidaten op hun kennis van fysica, wiskunde en Engels.

Er zijn 769 houders van een Belgische vergunning zonder kwalificatie voor een vrachtvliegtuig. Het DGLV beschikt niet

Chaque candidat a droit à quatre sessions pour réussir un cours. S'il ne l'a pas réussi après quatre sessions, il doit présenter à nouveau tous les modules. Le système actuel d'examen ne permet pas de générer des statistiques sur le niveau du candidat.

Globalement, les statistiques 2014 indiquent que le taux de réussite pour la majorité des sujets se situe entre 60 et 80 %. L'expérience nous apprend que le taux de réussite après trois sessions de rattrapage se situe à environ 90-95 %. Le taux d'échec aux épreuves en vol CPL et IR est proche de 0 %.

Ce résultat est la combinaison de la possibilité offerte de repasser l'examen un nombre illimité de fois et de la très haute motivation des candidats, proportionnelle aux montants déboursés à ce stade. La DGTA applique scrupuleusement la volumineuse réglementation européenne sur le sujet. Il apparaît, cependant, qu'elle est davantage du niveau d'un baccalauréat professionnel, alors que la réglementation belge se rapprochait plus du niveau d'un master.

over informatie betreffende het aantal houders van een vergunning met een kwalificatie voor een vrachtvliegtuig die die vergunning op eigen kosten gehaald hebben.

Elke kandidaat mag maximaal vier keer aan een examen voor een module van het theorie-examen *Airline Transport Pilot License* (ATPL) deelnemen.

Uit de statistieken voor 2014 blijkt dat het slaagpercentage 60 à 80 procent bedraagt. Na drie herexamens ligt dat percentage tussen 90 en 95 procent. Het percentage niet-geslaagden voor de proeven in vlucht in het kader van de test voor de *Commercial Pilot License* (CPL) en de *Instrument Rating* (IR) bedraagt vrijwel 0 procent.

Het DGLV past de Europese reglementering toe. Naar verluidt stemt het niveau daarvan eerder overeen met een professioneel bachelordiploma, terwijl de Belgische reglementering eerder bij het niveau van een masteropleiding aansluit.

14.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je ferai part de cette réponse très technique aux intéressés.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

15 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise de fonction du nouveau CFO de la SNCB" (n° 4508)

15 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het in functie treden van de nieuwe financieel directeur van de NMBS" (nr. 4508)

15.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, au mois de décembre 2014, le Conseil d'administration de la SNCB nommait Olivier Henin, actuellement chef de cabinet du vice-premier ministre Didier Reynders, au poste de directeur financier de la SNCB en remplacement de Michel Allé dont le mandat arrivait à échéance à la fin du mois d'avril 2015. Olivier Henin devait initialement prendre ses fonctions le 2 mai dernier. La presse révèle qu'il ne prendra ses fonctions qu'à la fin de cet été. Actuellement, Michel Allé œuvrerait toujours à la SNCB comme consultant.

15.01 Isabelle Poncelet (cdH): De Raad van bestuur van de NMBS heeft in december 2014 de kabinetschef van minister Reynders, Olivier Henin, aangesteld als financieel directeur, ter vervanging van Michel Allé, wiens mandaat eind april afliep. De heer Henin zou oorspronkelijk

Madame la ministre, pour quelles raisons Olivier Henin n'a-t-il pas pris ses fonctions le 2 mai dernier? Vu que M. Henin n'est pas encore entré en fonction à la SNCB, pouvez-vous nous confirmer qu'il n'est pas encore rémunéré pour cette fonction?

op 2 mei in dienst treden, maar zou dat uiteindelijk pas aan het eind van de zomer doen.

Waarom is de heer Henin op 2 mei jongstleden niet in dienst getreden? Kunt u bevestigen dat hij voor die functie nog geen salaris ontvangt?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le contrat de M. Henin entre en vigueur le 1^{er} septembre prochain et il ne reçoit aucune rémunération avant son entrée en service.

15.02 **Minister Jacqueline Galant**: Het contract van de heer Henin gaat in op 1 september en hij ontvangt voor hij in dienst treedt geen salaris.

15.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Voilà qui est clair et précis.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

16 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne Marbehan - Croix-Rouge - Valvert" (n° 4510)**

16 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de lijn Marbehan - Croix-Rouge - Valvert" (nr. 4510)**

16.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, en 1997 était inaugurée la ligne industrielle 289 reliant la ligne 155 à hauteur de la bifurcation dite de Saint-Lambert. Elle permet de desservir l'usine à eaux Valvert, située dans le zoning industriel de Gantaufet à Étalle. Cet investissement a été à 80 % pris en charge financièrement par la Région wallonne

16.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): In 1997 werd de industriële lijn Marbehan–Croix-Rouge–Valvert in gebruik genomen. De aanleg ervan werd voor 80 procent door het Waals Gewest gefinancierd. In 2010 hebben de verantwoordelijken voor de site van Valvert Infrabel gemeld dat de spoor-aansluiting zou worden opgeheven. Men vreest voor de toekomst van die lijn. Nochtans zou het jammer zijn dat die na de sproeiwerken en de reactivering van de signaallichten aan de overwegen zou verdwijnen. Bovendien zouden er andere operatoren dan B Logistics klanten voor die lijn trachten te werven.

En 2009, le trafic d'eaux a été stoppé depuis Valvert. En juillet 2010, la société gérant le site de Valvert a informé Infrabel de l'abandon de son raccordement ferroviaire. Il apparaît suivant certaines rumeurs que le dossier de suppression définitive des lignes 155 et 289 reviendrait sur le tapis dans le cadre de la restructuration des installations devenues inutiles et inutilisées depuis plus de cinq ans. On peut donc craindre quelque peu pour l'avenir de cette ligne Marbehan-Croix-Rouge-Valvert.

Weet u wat Infrabel met die lijn van plan is? Zal u voor het behoud ervan pleiten?

Ce serait dommage de la voir disparaître d'autant que l'année dernière, d'importants travaux de désherbage y ont été entrepris, avec également une réactivation des feux de signalisation des passages à niveau. Il me revient également que d'autres opérateurs que B-Logistics prospecteraient des nouveaux clients sur cette ligne. Une suppression anéantirait dès lors leurs espoirs et serait également dommageable pour le développement et les activités de la gare de Marbehan.

Madame la ministre, êtes-vous informée des intentions d'Infrabel quant à une suppression de cette ligne? Envisagez-vous d'intervenir pour le maintien de cette ligne?

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Poncelet, il ne s'agit

16.02 **Minister Jacqueline Galant**:

pas de la suppression de la ligne 289 mais bien d'une mise hors service. Il n'y a plus aucun trafic sur la ligne depuis l'abandon par Valvert du transport d'eau par voie ferrée. La mise hors service vise à éviter les coûts liés au maintien de la parcourabilité d'une ligne, entre autres les frais liés à l'alimentation en énergie de la signalisation, la visite et l'entretien des voies et appareils de voie, les renouvellements nécessaires. Un entretien minimum est néanmoins appliqué: désherbage, entretien des ouvrages d'art pour la sécurité des tiers.

Une réouverture est naturellement toujours envisageable et nécessitera des travaux requis par l'état de l'infrastructure à ce moment.

16.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie pour cette réponse. Cela me rassure: il y a toujours de l'avenir.

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

De **voorzitter**: Het volgende punt op de agenda is vraag nr. 4523 van de heer Geerts.

16.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, gelet op de drukke agenda zal ik deze vraag omzetten in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het fietspunt van het station Lier" (nr. 4534)

17 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point vélo de la gare de Lierre" (n° 4534)

17.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hoorden daarstraks al een ruime inleiding over de fietspunten. Deze vraag handelt over een meer specifiek geval, in die zin dat de opdeling in categorieën is gebeurd. In de hoogste categorie gaat het over stations die dagelijks meer dan 2 500 reizigers tellen en waar meer dan 1 000 plaatsen beschikbaar zijn in de stalling.

Ingevolge de uitgevoerde evaluatie zou het station van Lier voor het fietspunt in elk geval naar categorie B gaan. Alleen werd deze evaluatie uitgevoerd met oude cijfers en die gelden niet meer, want zoals u weet telt het station van Lier vandaag meer dan 1 000 plaatsen in de fietsstalling en voldoet het op basis daarvan eigenlijk aan de voorwaarden van categorie A, zoals daarnet werd toegelicht.

Mevrouw de minister, kunt u de beslissing inzake het fietspunt van het station van Lier bevestigen, gelet op het feit dat die op basis van foute cijfers is genomen?

Ten tweede, zult u de opdracht geven tot een nieuwe evaluatie, op basis van de actuele cijfers?

Ten derde, wat is de timing voor de definitieve beslissing, rekening houdend met het feit dat er verkeerde cijfers zijn gebruikt?

*Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.*

Het gaat niet over een afschaffing maar over een buitengebruikstelling van die lijn, waarover er geen verkeer meer loopt. Zo moet men geen uitgaven meer doen om dat spoor berijdbaar te houden. Er wordt in een minimaal onderhoud voorzien en het kan altijd opnieuw in gebruik worden genomen.

16.03 Isabelle Poncelet (cdH): Nu ben ik gerustgesteld.

Le **président**: La question n° 4523 de M. Geerts est transformée en question écrite.

17.01 Bert Wollants (N-VA): Parce qu'elle utilise des chiffres dépassés, la SNCB a relégué le point vélo de la gare de Lierre de la catégorie A à la catégorie B. Avec un parking pour vélos comportant plus de 1 000 emplacements, ce point vélo pourrait pourtant se trouver dans la catégorie A.

La ministre confirme-t-elle la décision de la SNCB? Va-t-elle demander une nouvelle évaluation basée sur les chiffres actuels? Quand tombera la décision définitive?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, wat het fietspunt van Lier betreft, werd de fietsstalling zeer recent uitgebreid tot meer dan 1 000 plaatsen voor fietsen. De NMBS laat mij weten dat een aanpassing van de beslissing kan worden geëvalueerd op basis van de aangepaste toestand, maar ze kan hiervoor nog geen timing geven.

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le parking pour vélos de la gare de Lierre a été récemment agrandi et peut désormais accueillir 1 000 vélos. La SNCB fait savoir qu'elle peut revoir sa décision à la lumière de la nouvelle situation. Aucun calendrier n'a cependant encore été fixé à cet effet.

17.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, dat is goed nieuws. De NMBS heeft zelf in de pers aangegeven dat het aandeel fietsers in Lier hoog is, namelijk 26 %. Dat is heel wat. Wij kijken dus uit naar een nieuwe evaluatie.

17.03 **Bert Wollants** (N-VA): Nous attendons impatiemment une nouvelle évaluation. Lierre atteint en effet un score remarquable avec ses 26 % de cyclistes.

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

18 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staking van 27 tot 29 mei 2015" (nr. 4549)**
18 **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 du 27 au 29 mai 2015" (n° 4549)**

18.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, over de staking van het ASTB heb ik al een vraag gesteld tijdens de plenaire vergadering van 5 maart, waarop u antwoordde dat de eisen van het ASTB een budgettaire impact zouden hebben van 40 miljoen. De NMBS verklaarde op 20 mei echter dat de onredelijke eisen een impact zouden hebben van 15 miljoen euro per jaar.

18.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Le Syndicat autonome des conducteurs de train (SACT) agit à nouveau une menace de grève. Dans une précédente réponse, la ministre avait déclaré que les revendications salariales de ce syndicat auraient une incidence budgétaire de 40 millions d'euros, mais le 20 mai dernier, la SNCB avançait le chiffre de 15 millions d'euros. La ministre peut-elle expliquer cet écart?

Intussen verscheen in de media dat het ASTB opnieuw dreigt met een staking. Binnen de drie dagen moet de NMBS-directie een ernstig antwoord formuleren op de gestelde eisen, anders wil men opnieuw staken, al is niet nader bepaald wanneer dat zou zijn.

L'une des doléances exprimées par le SACT concerne l'indemnité d'ancienneté allouée aux conducteurs de train qui devraient désormais attendre 18 ans pour l'obtenir alors qu'ils la percevaient autrefois après 12 ans. Quelles sont les raisons de cette modification?

Een van de grieven betreft de loonopslag voor treinbestuurders, die van twaalf jaar anciënniteit naar achttien jaar is gebracht. Daarnaast klaagt het ASTB het ondoorzichtige premiesysteem aan, en het feit dat het niet vertegenwoordigd is in het sociaal overleg, dat een duopolie is van de ACOD en het ACV.

Desondanks hebben de treinbestuurders een grote impact op het treinverkeer. Bij de vorige staking reed een groot aantal treinen, maar zodra zo'n staking wordt aangekondigd, is het kwaad al geschied, want dan zoeken de reizigers een andere oplossing.

Wij zitten dus in een patstelling, mevrouw de minister, en vandaar mijn vragen.

Ten eerste, wat verklaart het verschil tussen 40 miljoen en 15 miljoen euro? Wat is de correcte impact van de eisen?

Ten tweede, wordt de loonopslag voor treinbestuurders van twaalf jaar anciënniteit naar achttien jaar gebracht? Zo ja, werd die wijziging ook voor de andere beroepscategorieën doorgevoerd?

Waarom werd die wijziging doorgevoerd? Hoe zult u deze patstelling doorbreken?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, het ASTB heeft in juli 2014 het dossier "Treinbestuurder, een boeiend beroep. Dossiers, premies en herwaardering van de loopbaan", overgemaakt aan de Belgische Spoorwegen. Hierin werd een nieuw loopbaanplan voorgesteld voor alle besturingspersoneel, namelijk de treinbestuurders, de bestuurders-rangeringen en de bevorderingsgraden binnen deze personeelscategorie.

Voor het voltallig besturingspersoneel werden nieuwe barema's en voordelen gevraagd. Al deze eisen werden geraamd op een jaarlijkse meeruitgave voor het treinbesturingspersoneel van 40 miljoen. In een latere fase verminderde het ASTB de looneisen en beperkte het zich tot drie punten, wat toch nog een jaarlijkse verhoging van de bezoldigingskosten met 15 miljoen euro betekende.

De overgang naar een hogere bezoldigingsschaal gebeurde vroeger voor 15 % van de treinbestuurders na twaalf jaar. Vanaf 1 januari 2000 werd de hogere schaal toegekend aan alle treinbestuurders, niet meer na twaalf jaar maar na twintig jaar. De periode van twintig jaar werd vanaf 2001 herleid tot achttien jaar. Dezelfde wijziging gebeurde ook voor de onderstationschefs. Ook voor deze categorie werd tot 1999 aan een beperkt aantal onderstationschefs de hogere schaal toegekend. Vanaf 2000 werd de hogere schaal toegekend aan alle onderstationschefs, tegen dezelfde voorwaarden.

Het sociaal overleg behoort tot de bevoegdheid van de verantwoordelijken van de Belgische Spoorwegen.

18.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het duidelijk antwoord. Wij hopen dat er een doorbraak uit de patstelling komt, want wij zijn het slachtoffer van een oorlog tussen de vakbonden. Alleen de reiziger is de dupe daarvan.

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

19 **Question de Mme Sophie Wilmès à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vents et l'utilisation de la piste 01" (n° 4565)**

19 **Vraag van mevrouw Sophie Wilmès aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en het gebruik van baan 01" (nr. 4565)**

19.01 **Sophie Wilmès** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, comme vous le savez, les avions doivent atterrir, en principe, face au vent. À ce titre, différentes pistes sont utilisées en fonction de la direction de celui-ci.

La piste 01 qui s'étend dans un axe sud-nord est normalement utilisée

18.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Dans son dossier de juillet 2014 consacré à la profession de conducteur de train, le SACT a proposé un nouveau plan de carrière pour l'ensemble du personnel de conduite. Ces propositions entraînaient une dépense supplémentaire annuelle de 40 millions d'euros. Ces revendications ont ensuite été revues à la baisse et ne représentaient plus qu'une dépense supplémentaire de 15 millions d'euros par an.

Dans le passé, une augmentation de traitement était accordée à 15 % des conducteurs de train après douze ans de carrière. À partir de 2000, cette augmentation a été octroyée à tous les conducteurs, mais après vingt ans; ce délai a ensuite été ramené à dix-huit ans, en 2001. Le même scénario a été suivi pour les sous-chefs de gare.

La concertation sociale est de la compétence de responsables des Chemins de fer belges.

18.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Nous espérons une sortie rapide de l'impasse qui s'éternise dans ce dossier, car ce sont toujours les voyageurs qui sont les dindons de la farce.

19.01 **Sophie Wilmès** (MR): In principe moeten de vliegtuigen tegen de wind in landen. Baan 01, die noord-zuid georiënteerd is, wordt gebruikt als secundaire landingsbaan, wanneer de rugwind

pour les atterrissages lorsque le vent arrière sur la piste 25 R dépasse sept nœuds. Il s'agit donc bien d'une piste secondaire. Le choix de cette piste est donc déterminé en fonction des normes de vent.

Si l'on peut encore discuter des normes applicables actuellement, il faut admettre que, sans instruction contraire, ces normes doivent être respectées. Madame la ministre, le sont-elles vraiment? En effet, lors du mois d'avril 2015, la piste 01 a été utilisée quasiment non-stop alors que les conditions de vent ne l'imposaient pas. Je pense ici plus précisément à la période allant du 18 au 23 avril dernier. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi? Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour que cela ne se reproduise pas?

19.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, je ne souhaite pas déroger au principe des pistes 25 à Bruxelles-National comme pistes préférentielles et à la piste 01 comme piste alternative. Cette dernière doit donc uniquement être utilisée quand la sécurité aérienne le commande ou quand les normes de vent arrière et/ou traversier sont dépassées, soit 7 nœuds de vent arrière, rafales comprises, ou 20 nœuds de vent traversier. Ce fut malheureusement le cas durant ces dernières semaines.

Nous avons demandé à Belgocontrol, organisme qui s'occupe de gérer le trafic aérien, de nous fournir les raisons ou objectivations qui justifient les dérogations au système préférentiel d'utilisation des pistes de ces dernières semaines.

À côté des raisons purement météorologiques, il faut souligner qu'il peut y avoir d'autres raisons pour utiliser une piste secondaire: la fermeture d'une piste préférentielle ou du taxiway qui y conduit, des pistes humides, des vents qui, en finale, peuvent représenter un danger pour des atterrissages en toute sécurité, une visibilité réduite, etc.

J'ai demandé à Belgocontrol, en plus de celui sur le moratoire, un monitoring détaillé sur l'utilisation de la piste 01, qui est publié également sur le site *batc.be*.

19.03 **Sophie Wilmès** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'utilisation de la piste 01 pose un problème pour nombre de communes qui sont, soit directement impliquées, soit dans l'axe. Il importe donc que chacun respecte les normes en vigueur.

J'entends bien que la météo soit un facteur majeur. Or, dans cette période en particulier, la météo ne pouvait pas expliquer l'humidité des pistes car il faisait magnifique cette semaine-là. Je me demande dans quelle mesure, lorsque les normes ne sont plus rencontrées, ne se pose pas la difficulté de changer de dispositif.

J'entends que vous n'avez pas du tout l'intention de déroger au principe d'utilisation de la piste préférentielle 25, ce qui rassurera nombre de mes collègues.

19.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Malheureusement, la visite de Belgocontrol prévue pour ce vendredi a été reportée, faute de

snelheid op baan 25R hoger ligt dan zeven knopen.

Worden die windnormen nageleefd? Tussen 18 en 23 april werd baan 01 bijna non-stop gebruikt, terwijl de windomstandigheden daar niet toe noopten. Hoe komt dat? Welke maatregelen zal u nemen om dat in de toekomst te vermijden?

19.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik ben niet voornemens af te wijken van het principe dat er bij voorkeur wordt geland op baan 25L en baan 25R, en dat baan 01 een alternatieve landingsbaan is. Die baan mag dus slechts worden gebruikt wanneer de veiligheid van het luchtverkeer dat vereist, of wanneer de rug- of dwarswindnormen worden overschreden. Dat was hier het geval. We hebben Belgocontrol gevraagd welke redenen of objectieve factoren de recente afwijkingen van het preferentiële banengebruik rechtvaardigen.

19.03 **Sophie Wilmès** (MR): Het gebruik van baan 01 creëert overlast voor een heleboel gemeenten. De geldende normen moeten worden nageleefd.

Dat de banen nat waren, kan op de gegeven datums het veranderen van baan niet verklaren! Ik stel mij de vraag in welke mate, als de normen niet langer worden nageleefd, de regeling niet kan worden aangepast.

U wilt niet afwijken van de regel preferentiële baan 25 te gebruiken; dat stelt ons gerust.

19.04 **Minister Jacqueline Galant**: Het bezoek aan Belgocontrol dat

combattants. Je pense que si les parlementaires s'intéressaient vraiment aux institutions qui gèrent notre ciel, ils comprendraient mieux l'utilisation de certaines pistes.

vrijdag zou plaatsvinden, is jammer genoeg uitgesteld, omdat er niet genoeg geïnteresseerden waren.

La **présidente**: Mais cette visite se fera; elle n'est pas reportée à jamais.

De **voorzitter**: Wat dat bezoek betreft: uitstel is geen afstel.

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

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak in verband met de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 4569)

- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de Belgische Staat in het proces over de vliegroute '07 rechtdoor'" (nr. 4977)

20 Questions jointes de

- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement dans le cadre de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 4569)

- Mme Sybille de Coster-Bauchau à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la position de l'État belge dans le procès de la route '07 Tout droit'" (n° 4977)

20.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, we weten ondertussen allemaal dat er half mei 2015 een uitspraak is gevallen over de befaamde vliegroute Leuven Rechtdoor, nadat een aantal gemeenten een procedure in kort geding tegen die vliegroute hadden gestart.

We hebben hier al eerder over de problematiek van gedachten kunnen wisselen.

Op 6 mei 2015 bleek uit uw antwoord op een mondelinge vraag die ik toen stelde, dat er wel degelijk een advocatenkantoor werd belast met het verdedigen van de belangen van de Staat. Uit de berichtgeving over de uitspraak blijkt echter dat de Staat bij verstek werd veroordeeld tot het herstellen van de vliegroutes die vóór de invoering van de vliegroute Leuven Rechtdoor van kracht waren. Dat bericht lijkt enigszins met uw antwoord in contrast te staan.

De vraag die iedereen bezighoudt, is natuurlijk of u verzet zult aantekenen. Ziet u, daarnaast, de terugkeer naar de oude situatie effectief als een langetermijnoplossing of werkt u aan een alternatief?

Daarbij kan het al dan niet aantekenen van verzet inderdaad een factor van belang zijn. Bovendien kan ik mij indenken dat ook andere bewonersgroepen, zowel in de bewuste als in andere regio's, een juridische strijd tegen de nieuwe of herstelde routes zullen aangaan.

Ik heb daarbij een aantal vragen.

Is het vonnis ondertussen betekend? Ik dacht van wel. Wat zijn de exacte gevolgen van de uitspraak?

Gaat het inderdaad om een veroordeling bij verstek?

20.01 Bert Wollants (N-VA): La justice s'est prononcée à la mi-mai 2015 sur la route aérienne 'Louvain tout droit', après l'action en référé menée par plusieurs communes. L'État a été condamné par défaut à rétablir les routes aériennes utilisées avant la mise en service de la route aérienne incriminée.

La ministre va-t-elle se pourvoir en appel contre cette décision? Veut-elle réellement un retour à l'ancienne situation ou réfléchit-elle à une alternative? Quelles sont les conséquences précises de cette décision judiciaire et en étant réaliste, à quelle échéance pourra-t-elle être concrètement exécutée? S'agit-il effectivement d'une condamnation par défaut et quel a été le rôle du bureau d'avocats désigné pour défendre les intérêts de l'État? À quelle date a-t-il été chargé du dossier? Quelles démarches juridiques la ministre compte-t-elle entreprendre pour restaurer la sérénité dans ce dossier?

Welke rol heeft het advocatenkantoor, waarvan u op 6 mei 2015 melding maakte, gespeeld? Wanneer werd het aangesteld?

Zult u tegen de beslissing verzet aantekenen?

Is de uitspraak van de rechtbank voor u een definitieve oplossing of bekijkt u momenteel andere pistes?

Op welke termijn kan, realistisch gezien, de uitspraak worden uitgevoerd?

Er is sprake van een dwangsom binnen drie maanden. Het lijkt mij echter enigszins onrealistisch om op die termijn de wijzigingen concreet te kunnen uitvoeren.

Ten slotte, welke stappen zet u om in dit dossier opnieuw rust en stabiliteit te brengen, zeker gelet op het feit dat het niet ondenkbaar is dat ook andere bewonersgroepen met de twee uitspraken over Brussel en Leuven in het achterhoofd tot actie zullen overgaan? Ik bedoel daarmee wel degelijk juridische actie.

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

20.02 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Madame la présidente, madame la ministre, la Justice a rendu des arrêts exigeant la suppression de la route dite 07 "tout droit" ou "Leuven Rechtdoor", à la demande des communes de Rotselaar, Haacht et Holsbeek, et de la ville d'Aarschot. Cette route consiste à laisser des avions décoller de la piste 07 et poursuivre tout droit avant de virer vers le sud au-delà de Louvain contournant cette dernière par l'est et survolant ainsi la dernière zone *non aedificandi* autour de l'aéroport national. Ce caractère non constructible des lieux était consacré par les plans d'implantation régionaux flamands mais n'a pas été respecté à certains endroits.

Cette décision n'est pas sans conséquences pour les communes de l'ouest et du sud-ouest de Louvain qui étaient survolées de 2004 à 2014 à la faveur du plan Anciaux, et également pour les communes du Brabant wallon. Effectivement, si les avions ne continuent pas tout droit, ils vont évidemment bifurquer, reprendre cette ancienne route et survoler les communes du Brabant wallon puisqu'ils vont être renvoyés sur la balise d'Huldenberg.

De lourdes astreintes de 50 000 euros par jour d'infraction sont prévues en cas de non-respect de la règle endéans les trois mois. Vu le temps nécessaire pour modifier les routes empruntant la piste 25N, il est fort peu probable que le SPF Mobilité et Belgocontrol parviendront à respecter ce délai. Qu'en pensez-vous et que comptez-vous faire?

Par ailleurs, l'État va-t-il faire opposition à ces jugements? Le médiateur s'étonne de la facilité avec laquelle le juge a rejeté cette route 07 tout droit alors qu'il dit que cette route est une solution équitable. Pouvez-vous nous faire un état des lieux des alternatives à cette piste 07 tout droit? Pensez-vous revenir à la situation qui prévalait avant la mise en œuvre de la phase 7 du plan Wathelet?

20.02 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Het gerecht heeft met een aantal arresten afvliegroute 7, Leuven rechtdoor geheten, geschrapt. Op vliegroute stijgen de vliegtuigen op van op baan 7, waarna ze rechtdoor afvliegen en voorbij Leuven zuidwaarts afzwenken, en dus de laatste niet-bebouwde zone rond de nationale luchthaven overvliegen. Die beslissing heeft gevolgen voor de gemeenten ten westen en ten zuidwesten van Leuven, die van 2004 tot 2014 werden overvlogen met toepassing van het plan-Anciaux, alsook voor de Waals-Brabantse gemeenten.

Er werd een dwangsom van 50.000 euro per dag opgelegd, die opeisbaar wordt als de regel over drie maanden niet wordt nageleefd. Aangezien een routewijziging heel wat tijd vergt, is het weinig waarschijnlijk dat de FOD Mobiliteit en Belgocontrol die termijn zullen kunnen respecteren. Wat zal u ondernemen?

Zal de Staat verzet aantekenen tegen die vonnissen? De ombudsman verbaast zich erover dat de rechter vliegroute 07 rechtdoor

Quel est votre sentiment à l'égard de toutes ces décisions de justice à répétition qui démontrent, à mon avis, un problème sérieux? En effet, petit à petit, le problème du survol des habitations est renvoyé d'un groupe de riverains à un autre groupe de riverains. Cela laisse de moins en moins de manœuvre aux autorités politiques pour proposer des solutions structurelles satisfaisantes vers lesquelles vous tendiez.

zomaar heeft verworpen. Kunt u ons een overzicht geven van de alternatieven voor die baan? Zult u terugkeren naar de regeling die van toepassing was voor de invoering van fase 7 van het plan-Wathelet?

Wat vindt u van de opeenvolgende gerechtelijke beslissingen? Het probleem wordt telkens verplaatst van het ene buurtcomité naar het andere. Dat geeft de politieke overheden almaar minder speelruimte.

20.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, les jugements des 07-Rotselaar et 11-Haacht-Holsbeek-Aarschot contraignent l'État à cessé d'utiliser la route 07 tout droit ou Leuven rechte door dans les trois mois de leur signification, laquelle pour le jugement du 11 mai 2015 est intervenue le 1^{er} juin 2015. L'État a jusqu'au 1^{er} septembre 2015 pour s'exécuter. Après, il devra payer une astreinte de 50 000 euros par jour de retard.

20.03 **Minister Jacqueline Galant**: Op grond van de vonnissen over 07 Rotselaar en 11 Haacht-Holsbeek-Aarschot mag de Staat de baan 07 rechte door niet langer gebruiken. De Staat heeft tot 1 september 2015 de tijd om dat vonnis ten uitvoer te brengen.

Belgocontrol et la Direction générale Transport aérien examinent d'ores et déjà les différentes alternatives possibles, étant entendu qu'une cessation pure et simple de l'utilisation de cette route, sans qu'on lui substitue d'autres routes, aurait des conséquences catastrophiques pour l'exploitation de l'aéroport.

Belgocontrol en het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) onderzoeken de alternatieven, wetende dat een stopzetting van het gebruik van die route rampzalige gevolgen zou hebben.

Le défaut de l'État n'est évidemment pas voulu et résulte d'un hiatus involontaire, et qui ne se reproduira pas, dans la communication entre le cabinet, le SPF et le cabinet d'avocats Stibbe.

Dat de overheid bij verstek werd veroordeeld, is het gevolg van een onopzettelijke hiaat in de communicatie tussen het kabinet, de FOD en het advocatenkantoor Stibbe. Ik ga na of het opportuun is om verzet aan te tekenen tegen dat vonnis.

J'évalue actuellement l'opportunité de faire opposition à ce jugement. Puisque vous me demandez mon sentiment sur ces jugements à répétition et les astreintes qui les accompagnent, je puis vous dire que je suis très sensible aux légitimes revendications des habitants de la périphérie de l'aéroport, quelle que soit la Région dans laquelle ils vivent, qui souhaitent voir réduire autant que faire se peut les nuisances sonores inhérentes à la vie dans ou à proximité d'une grande ville comme Bruxelles et spécialement de son aéroport.

Wat mijn persoonlijke mening over die herhaalde veroordelingen betreft, kan ik u bevestigen dat ik zeer gevoelig ben voor de terecht eisen van de omwonenden.

In mijn hoedanigheid van federaal minister belast met Mobiliteit, en dus onder meer belast met de luchthaven Brussel-Nationaal, behoort het tot mijn taak ervoor te zorgen dat de luchthaven in stand wordt gehouden en haar activiteiten verder kan ontwikkelen. Men mag immers niet vergeten dat die luchthavenactiviteiten een uitzonderlijke economische hefboom voor ons land zijn, alsook een bron van tewerkstelling voor duizenden mensen. Daarom ligt het in mijn bedoeling om, samen met het DGLV en Belgocontrol, en overeenkomstig het regeerakkoord, een formule voor de vluchten boven de rand van de luchthaven op tafel te leggen die tegelijk het beste tegemoetkomt aan het welzijn van zijn inwoners en het meest

En ma qualité de ministre de la Mobilité, je suis tenue de faire en sorte que l'aéroport de Bruxelles-National puisse développer ses activités vu les intérêts en jeu en matière d'économie et d'emploi. Dès lors, j'entends élaborer, en concertation avec la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et Belgocontrol, le meilleur plan de vol possible pour les

verenigbaar is met de activiteiten van de luchthaven.

habitants comme pour l'aéroport.

20.04 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga ervan uit dat wij er nog op zullen terugkomen.

20.05 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Madame la ministre, je vous remercie.

Je suis enchantée d'entendre que vous comptez faire opposition. Cela me paraît judicieux dans un premier temps. Toutefois, il conviendrait peut-être également que vous remettiez autour de la table les différents riverains ou les différentes associations. Il semblerait quand même que cette piste 07 tout droit, même si ceux qui sont survolés ne sont pas d'accord, soit une solution équitable. Je pense qu'il faudrait à nouveau une concertation et une rencontre pour pouvoir avancer de ce côté-là.

20.05 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Het verheugt me dat u daartegen verzet wil aantekenen. Misschien zou het ook passend zijn dat men weer met de omwonenden of de verenigingen om de tafel zou gaan zitten. Die baan 07 rechts lijkt een billijke oplossing te bieden. Om vooruitgang te kunnen boeken is er overleg nodig.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Interpellation et questions jointes de

- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la fermeture de 33 guichets peu fréquentés" (n° 50)
- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets de gare dans 33 communes" (n° 4659)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets" (n° 4660)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture progressive de 33 guichets peu fréquentés à partir du 1er juillet 2015" (n° 4839)
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perspectives d'avenir des gares dont les guichets vont fermer" (n° 4862)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle stratégie de vente de billets de transport de la SNCB" (n° 4876)
- 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 guichets dans certaines gares namuroises" (n° 4920)
- 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 fermeture des guichets par la SNCB" (n° 4930)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets dans 33 gares" (n° 4933)
- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de guichets dans des gares SNCB situées en zones rurales" (n° 4956)
- 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 fermeture de 33 guichets" (n° 4974)

21 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- mevrouw Vanessa Matz tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de sluiting van 33 weinig bezochte loketten" (nr. 50)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van de stationsloketten in 33 gemeenten" (nr. 4659)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 4660)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geleidelijke sluiting van 33 weinig bezochte loketten vanaf 1 juli 2015" (nr. 4839)

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstpotentieel van stations waarvan de loketten zullen sluiten" (nr. 4862)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe strategie voor de verkoop van treinticketten van de NMBS" (nr. 4876)
- de heer Benoît Dispa aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in enkele stations in de provincie Namen" (nr. 4920)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketfunctie door de NMBS" (nr. 4930)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van loketten in 33 stations" (nr. 4933)
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van de loketten in stations in landelijke gebieden" (nr. 4956)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 4974)

21.01 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, nous avons très récemment appris que la SNCB fermerait, dès le 1^{er} juillet prochain, pas moins de 33 guichets ou points de vente jugés comme peu fréquentés, afin d'optimiser le réseau. Nous ne pouvons encore une fois que regretter cette décision. En fait d'optimisation, il s'agit une nouvelle fois de diminuer l'attractivité des petites lignes et d'aboutir finalement à leur suppression pure et simple. Vous connaissez le mécanisme: moins d'attractivité, moins de voyageurs, donc moins d'investissements sur les lignes, les trains vont moins vite ... donc encore moins de voyageurs. Et au final, on diminue très fortement l'offre. Je sais très bien que la suppression d'une ligne dépend d'une décision du gouvernement et que le conseil d'administration de la SNCB ne peut pas décider purement et simplement de la supprimer.

À nouveau se pose la question du service public et du service au public. On va avoir un service au public différencié suivant qu'on habite dans une zone plus ou moins densément peuplée.

Ce dossier est difficile, j'en conviens. Par exemple, en ce qui concerne un point de vente qui me préoccupe particulièrement, celui d'Aywaille, ma commune, la SNCB a fait valoir des pourcentages de personnes qui viennent y chercher leur ticket. Il n'en reste pas moins que pour ceux qui viennent, c'est un besoin absolu. Je pense aux personnes âgées, qui ne manipulent pas forcément les bornes électroniques d'une manière optimale. Au-delà de cela, je parle d'un service qui va au-delà de la simple vente d'un ticket de transport, à savoir un accompagnement du client. En outre, il s'agit d'une région touristique accueillant des touristes qui ne connaissent pas toujours les tenants et aboutissants du fonctionnement d'une gare en milieu plus rural.

Madame la ministre, j'aimerais que vous puissiez, par votre réponse, confirmer ou infirmer la décision du conseil d'administration. Avalisez-vous celle-ci? Ne pensez-vous pas que certains points de vente devraient être préservés pour les raisons que je viens de soulever?

J'aurais aimé que vous puissiez nous exposer une motivation autre

21.01 Vanessa Matz (cdH): Per 1 juli sluit de NMBS 33 loketten of verkooppunten die als weinig beklant beschouwd worden. We kunnen die beslissing alleen maar betreuren. Onder het mom van optimalisatie worden de kleine lijnen eens te meer minder aantrekkelijk gemaakt, met als gevolg dat het aantal reizigers zal dalen, dat de investeringen zullen verminderen, enz. Uiteindelijk komt het erop neer dat het aanbod fors ingekrompen wordt, wat vragen doet rijzen over de dienstverlening.

Voor het verkooppunt van Aywaille beroept de NMBS zich op het aantal klanten die daar hun treinticket kopen, maar voor die mensen is die loketservice een absolute noodzaak! Naast de verkoop moet men ook oog hebben voor de begeleiding van de klant, zeker als het over bejaarden of toeristen gaat.

Steunt u de beslissing van de raad van bestuur? Zou het niet aangewezen zijn sommige verkooppunten in stand te houden om de redenen die ik juist vermeld heb?

Kunt u een ander dan een louter budgettair argument aanvoeren? De dienstverlening aan de bevolking moet voor iedereen

que purement budgétaire.

Dois-je vous rappeler que le service au public est quelque chose d'important. Il doit être le même pour tous, également sur des lignes moins fréquentées.

21.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, collega Jiroflée kan op dit moment niet meer aanwezig zijn. Onze vragen gaan echter in dezelfde richting als die van collega Matz.

Wij hebben vernomen dat er loketten worden gesloten. Daar schuilt een filosofie achter waarvoor ik de collega's van de meerderheid al heb gewaarschuwd in deze commissie. Men zegt dat er niet zal worden bespaard op de dienstverlening. Collega's, hier wordt wel degelijk bespaard op de dienstverlening.

Ik geef het voorbeeld van mensen die informatie nodig hebben over hun abonnementsformule, zoals studenten die twifelen of zij een tienrittenkaart van huis naar school moeten kopen. Zeker bij co-ouderschap is een volledig abonnement immers misschien niet rendabel. Wel, 's morgens kan men die informatie niet vragen, want dan staan er lange wachtrijen en in de namiddag of 's avonds is het loket reeds gesloten. Op het moment dat u hier over een aantal weken of maanden opnieuw staat, zoals reeds is gebeurd bij de begrotingsbesprekingen, waarbij u uit volle borst 2,1 miljard euro besparingen komt verdedigen, kom dan niet met het argument dat de reiziger het niet zal voelen en dat er geen vermindering zal zijn van de dienstverlening aan de reiziger.

Wat u hier ziet, is reeds een voorafname op wat wij vrezen, met name op wat deze regering heeft beslist. Daarbij is, enerzijds, de werkende mens niet meer belangrijk, want men kan overal automaten zetten, en wordt, anderzijds, een reiziger steeds meer een last. Voorts bekijkt de regering hoe ze de liberalisering kan voorbereiden. Dat is volgens mij de achterliggende reden voor dit verhaal. De regering zegt gewoon tegen de burger dat hij of zij haar niet interesseert en dat hij een last is geworden.

Nadat ik die achterliggende idee heb geschetst, kom ik terug tot mijn concrete vraag over de loketten.

Is de gepubliceerde lijst met 33 loketten een definitieve lijst of volgen er nog sluitingen?

Wat is de budgettaire impact?

Wat is de geschatte impact voor de reizigers en voor het personeel?

Op basis van welke criteria werden die stations gekozen?

In welke mate worden de betrokken gemeenten als stakeholders geraadpleegd? Bij de invoering van de nieuwe uurregeling werden er roadshows gehouden, maar nu worden de gemeenten opnieuw koudweg gepakt.

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal mij beperken tot mijn vragen, want de problematiek is ondertussen afdoende geschetst.

dezelfde zijn.

21.02 David Geerts (sp.a): Alors que la majorité affirme que les économies ne toucheront pas le service aux voyageurs, c'est pourtant bien ce qui se passe lorsqu'on ferme des guichets. Le voyageur en pâtira certainement. Cela préfigure, à nos yeux, la véritable philosophie de ce gouvernement: l'usager est de plus en plus considéré comme une charge et les travailleurs n'ont pas d'importance puisqu'ils peuvent être remplacés par des robots. C'est ainsi que l'on prépare la libéralisation.

Quels guichets fermeront et quelle en sera l'incidence sur le budget, les usagers et le personnel? Les communes concernées seront-elles consultées?

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Cette communication est peu respectueuse. Les com-

Mijn eerste vraag is een belangrijke vraag. Wat is uw reactie op de manier waarop die sluitingen werden aangekondigd? Wij hebben de communicatie al besproken naar aanleiding van de vraag over de fietspunten. Op een bepaalde donderdag, twee weken geleden, vernam iedereen, inclusief de betrokken steden en gemeenten, via een Belgabericht dat het stationsloket in hun gemeente zou worden gesloten.

Mevrouw de minister, vindt u dat die werkwijze getuigt van respect voor de partners – de gemeenten en steden zijn immers partners van de NMBS – en de inwoners? Hoe reageert u daarop?

Ik stoer mij heel erg aan die werkwijze; ik vind dat geen manier van doen. Sta me toe om een vergelijking te maken met de sluiting van een groot aantal postkantoren, enkele jaren geleden. Ook dat was een moeilijke operatie. Welnu, voorafgaandelijk werd contact opgenomen met de betrokken gemeenten.

Mevrouw de minister, u bent zelf ook burgemeester, hoewel momenteel in die functie niet actief, maar u weet hoe gevoelig dat op lokaal niveau ligt. Daarom vraag ik u of u die werkwijze normaal vindt en of u daaraan als minister iets kunt veranderen. Er mag op gewezen worden dat die werkwijze niet getuigt van een goede omgang met de steden en gemeenten, want aan de andere kant heeft de NMBS de steden en gemeenten juist heel vaak nodig. Dat is mijn eerste belangrijke vraag.

Ten tweede, op basis van welke criteria werd de beslissing tot sluiten genomen? Waarom precies die loketten?

Ten derde, een van de argumenten voor de sluiting is dat klanten steeds meer hun treinbiljetten kopen aan de automaten en via online verkoopkanalen. Zijn er cijfers over die evolutie? Ik wil dat aannemen, maar kunt u cijfers geven inzake de grotere verkoop online en de verminderde verkoop aan de loketten?

Ten vierde, ik kijk nu even naar mijn provincie, West-Vlaanderen. Is er nog een mogelijkheid voor de loketten van Poperinge, Wervik en Koksijde die zouden sluiten, om op bepaalde dagen nog halve dagen of tijdens bepaalde uren open te blijven? Zo ja, wat zijn de criteria daarvoor?

Ten vijfde, betekent het sluiten van de loketten dat ook de wachtruimte verdwijnt en reizigers buiten zullen moeten wachten op de trein? Of wordt dat opgevangen, zodat men ergens droog op de trein kan wachten?

Ten zesde, is het correct dat de gebouwen van Wervik en Poperinge eigendom zijn van de NMBS? Wanneer zal men dan met de gesprekken starten in verband met de verdere benutting, eventueel de verkoop van die gebouwen?

Het stationsgebouw van Koksijde is eigendom van de gemeente Koksijde. Die gemeente heeft het gebouw in 2011 nog volledig gerenoveerd en er een modern station van gemaakt, met een horecazaak voor de reizigers. Dat loket zou dus ook worden gesloten. Welke strategie zal men hanteren in de onderhandelingen met

munes des gares qui perdront leurs guichets n'ont été informées, comme tout un chacun, que par le biais d'un communiqué de presse. Cette méthode m'irrite au plus haut point. Quelle est la position de la ministre en la matière?

Sur la base de quels critères les guichets ont-ils été sélectionnés? La ministre peut-elle démontrer chiffres à l'appui que les clients achètent plus souvent leurs billets à un distributeur ou en ligne qu'aux guichets?

Serait-il possible que les guichets qui seront fermés, par exemple à Poperinge, Wervik et Koksijde, puissent tout de même être ouvert à certaines heures? Les salles d'attente correspondantes seront-elles également fermées? Quand les discussions relatives à l'affectation future ou à la vente des bâtiments commenceront-elles? Comment se déroulera la concertation avec Koksijde, où le bâtiment de la gare, qui appartient à la commune, a été récemment rénové et agrémenté d'un établissement horeca? Les communes peuvent-elles maintenir les guichets ouverts? La fermeture du guichet de Poperinge signifie-t-elle que la ligne Poperinge-Courtrai est menacée?

Koksijde?

Intussen wordt in de getroffen gemeenten gezocht naar mogelijkheden om de bedreigde dienstverlening aan de inwoners op te vangen. De mogelijkheden kunnen zijn om de verkoop ten dele of voor bepaalde diensten uit te besteden. Sommige gemeentes, waaronder de mijne, zeggen dat ze misschien zelf het loket op bepaalde uren open kunnen houden. Kan dat eigenlijk?

Ik kom tot mijn laatste vraag. Wat het eindstation Poperinge betreft, kunt u de garantie geven dat het sluiten van een aantal loketten op die lijn niet betekent dat in de toekomst de lijn Poperinge-Kortrijk bedreigd zou kunnen zijn?

21.04 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, madame la ministre, ma question fait suite à l'annonce par la SNCB de réorganiser trente-trois gares en Belgique, en remplaçant notamment les guichets traditionnels par des guichets automatiques.

Je ne reviendrai pas sur les raisons qui ont guidé la SNCB dans sa décision ni sur la manière dont elle a été annoncée. L'essentiel est de savoir si les arrêts des trains seront maintenus aux gares concernées. Vous nous rassurerez sur ce point.

En revanche, je voudrais revenir sur les intentions de la SNCB quant à l'avenir de ces gares. Dans la perspective de l'installation de guichets automatiques, il est primordial que ces lieux ne deviennent pas des chancres, des lieux abandonnés mais qu'ils se reconvertissent en de nouveaux pôles d'attractivité multifonctionnels.

Comment la SNCB compte-t-elle impliquer et associer les forces vives locales dans la reconversion de ces gares et faire en sorte qu'elles contribuent au développement social et économique du territoire des communes concernées?

21.05 Benoît Dispa (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, dans la foulée des questions posées par mes collègues, je voudrais, à mon tour, revenir auprès de vous au sujet de la problématique de la fermeture de guichets et en particulier, étant élu de la province de Namur, des cinq guichets visés dans cette province.

Madame la ministre, il ne vous aura pas échappé que les employés et les usagers des gares concernées ont eu du mal à comprendre la décision de la SNCB. Un certain nombre de témoignages ont été répercutés dans la presse pour souligner que les automates qui sont annoncés posent très souvent des problèmes techniques et n'offrent donc pas le même service que les employés présents sur place.

Selon la SNCB, l'objectif de ces fermetures est d'optimiser le réseau de vente mais cela risque surtout de diminuer l'attractivité des petites lignes. Or on sait qu'après la perte d'attractivité se profile souvent une suppression pure et simple des lignes concernées.

En toute hypothèse, quel que soit l'avenir, cette décision est un nouveau coup dur pour la mobilité dans les zones rurales ou semi-rurales. Je crois pouvoir dire que l'ensemble des collègues députés de la province de Namur partagent cette vive inquiétude.

21.04 Gilles Foret (MR): De NMBS heeft aangekondigd dat 33 stations gereorganiseerd zullen worden. De loketten in die stations worden vervangen door ticketautomaten, en dus moet ervoor worden gewaakt dat ze verworden tot stadskankers.

Op welke manier zal de NMBS de lokale stakeholders betrekken bij de herbestemming van die stations en ervoor zorgen dat ze de sociale en economische ontwikkeling van de betrokken gemeenten ten goede komen?

21.05 Benoît Dispa (cdH): De werknemers en de treingebruikers begrijpen de beslissing van de NMBS niet. Er zijn heel wat technische problemen met de automaten. Alle collega-volksvertegenwoordigers van de provincie Namen zijn verontrust door die beslissing, waardoor rurale en semirurale gebieden worden getroffen.

Werd u vóór die beslissing geïnformeerd? Keurt u ze goed? Hoeveel denkt men te besparen? Zijn er andere loketten met sluiting bedreigd?

Madame la ministre, je voudrais comprendre le processus de décision. Avez-vous été informée préalablement à la décision ou avez-vous, vous aussi, été mise devant le fait accompli comme la plupart des intéressés? Quelle que soit la réponse, approuvez-vous, en tant que ministre de tutelle, cette décision de fermeture de guichets? Quelles sont les économies escomptées? J'imagine que la SNCB en a fait une évaluation. Enfin, d'autres guichets sont-ils menacés de fermeture dans les années à venir? On sait que les guichets qui viennent d'être supprimés s'inscrivent dans une longue suite de suppressions. En outre, au cours des dernières années, des décisions en ce sens avaient, malheureusement, déjà été prises.

21.06 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la SNCB a annoncé sa volonté d'implémenter de nouvelles stratégies concernant la vente des billets de transport. L'entreprise veut recourir à l'utilisation accrue des canaux de vente alternatifs pour ses usagers.

Se basant sur le constat que de plus en plus de voyageurs ont recours aux automates, au site internet de la SNCB ou encore à l'application mobile afin d'acheter leur titre de transport, la SNCB prévoit de fermer des guichets dans trente-trois gares à partir de juillet 2015. Elle prévoit de réorganiser l'affectation de son personnel en conséquence. Par ailleurs, vingt-cinq autres gares verront se modifier les heures d'ouverture de leurs guichets. En d'autres termes, la SNCB va réduire les heures d'ouverture de ses guichets. La SNCB déclare que ces mesures lui permettront d'optimiser ses services de vente.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer dans quelles gares ces trente-trois guichets seront fermés? Quel est l'agenda prévu pour ces fermetures? La SNCB parle de réaffectation du personnel concerné là où elle le juge nécessaire. Qu'entend-elle exactement par là? Quelles sont les vingt-cinq gares qui subiront une réduction des heures d'ouverture de leurs guichets? Dans quelle mesure auront lieu ces réductions? Une communication est-elle prévue à l'intention des voyageurs pour annoncer ces changements? Si oui, laquelle? Enfin, comment la SNCB peut-elle parler d'optimisation des services de vente alors que les clients auront désormais affaire à des machines et non plus à du personnel formé aux services aux usagers? Comment la SNCB compte-t-elle offrir un meilleur service avec moins de personnel dans les gares et des horaires réduits d'ouverture des guichets?

21.07 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, de collega's hebben de problematiek al geschetst. Ik beperk mij tot mijn vragen over de sluiting van de loketten.

Hoe heeft men bepaald welke loketten gesloten zullen worden? In de pers is een lijst met 33 stations verschenen.

Welke stappen zal de NMBS zetten tussen de aankondiging en de effectieve sluiting van de loketten? Sommige sluitingen zijn namelijk al gepland vanaf 1 juli. Daar zijn wij nog maar een paar weken van verwijderd.

Wat is het totale budgettaire voordeel van die operatie?

21.06 Laurent Devin (PS): De NMBS wil meer gebruikmaken van de alternatieve verkoopkanalen en wil daarom haar personeel anders gaan inzetten. De NMBS stelt dat de verkoopdiensten dankzij die maatregelen zullen kunnen worden geoptimaliseerd.

In welke stations zullen die 33 loketten worden gesloten? Wat verstaat de NMBS onder de 'reffectatie van personeel waar ze dat nodig acht'? In welke stations zullen de loketten minder lang open zijn? Hoe denkt de NMBS haar dienstverlening te verbeteren met minder personeel in de stations en kortere openingstijden van de loketten?

21.07 Inez De Coninck (N-VA): Selon quels critères a-t-on décidé de fermer certains guichets? Quelle procédure sera suivie jusqu'à leur fermeture effective? Quel est l'avantage budgétaire total de cette opération? Pourquoi fermer les guichets juste avant l'été, période à laquelle ils sont le plus utilisés? Que fera la SNCB de ses gares?

Waarom plant men de sluiting van vele loketten vóór de zomervakantie? Ik meen namelijk dat net tijdens de zomermaanden meer mensen van het loket gebruikmaken, zoals dagjestoeristen, in tegenstelling tot de pendelaars in andere periodes. Waarom is er net voor gekozen om de sluiting vóór de vakantie door te voeren?

Aan welke alternatieven denkt de NMBS voor haar stationsgebouwen?

21.08 Jean-Marc Delizée (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je m'associe aux collègues qui sont déjà intervenus. Comme M. Dispa, je m'inquiète aussi de la tendance de fermeture de ces guichets et ses conséquences.

Dans la liste des gares mentionnée dans la presse, je suis frappé par le fait qu'il s'agit de gares dans des villes de taille moyenne. Ce ne sont plus des petites gares dans des petits villages! La question est de savoir où s'arrêtera le processus. Comment assure-t-on le service public? On nous dit qu'on optimise mais, en réalité, les automates remplacent le contact humain. On déshumanise le service public, le service rendu est de moindre qualité et les clients sont ou seront livrés à eux-mêmes. Cela ne va pas dans le sens de l'attractivité du rail, bien entendu. Que du contraire!

Dans les mesures alternatives, comment les inconvénients de ces fermetures seront-ils gérés par la SNCB? On va vendre les billets mais ces appareils vendront-ils des abonnements, des Go Pass et Rail Pass, ou les voyageurs devront-ils se rendre dans les gares les plus proches? Si je prends la ligne 132, dans ma région, de Couvin, il faudra aller à Charleroi pour se procurer un abonnement. Quels services seront-ils rendus par ces machines?

Je présume que ni les Régions ni les communes n'ont été concertées et que tout le monde l'a appris par la presse. C'est, en général, de cette façon que ça se passe.

Comment l'information des voyageurs sera-t-elle assurée? Quel est le calendrier de fermeture de ces trente-trois guichets? Y aura-t-il d'autres vagues de fermetures?

On va se retrouver avec des locaux vides dans les gares. Quelle sera la politique de reconversion de ces bâtiments? Jusqu'à présent, les salles d'attente étaient maintenues mais qu'en sera-t-il à l'avenir? Ces locaux seront-ils sécurisés et feront-ils l'objet d'une surveillance? Comment éviter les dégradations dans ces bâtiments? Les villes et communes pourraient avoir un rôle à jouer mais dans le cadre d'un dialogue avec la SNCB. Ce dialogue est-il envisagé?

Comme d'autres collègues, je crains que par la fermeture de ces guichets, on n'entre dans un cercle vicieux. Il y aura moins d'attractivité, donc moins de public et moins de service. Finalement, on en arriverait à fermer d'autres gares de taille moyenne sur le réseau. C'est la crainte que vivent beaucoup de voyageurs. C'est toute la question du service public offert par la SNCB qui se pose ici!

21.08 Jean-Marc Delizée (PS): In de gepubliceerde lijst staan ook stations in middelgrote steden. De vraag rijst wanneer men zal stoppen met de sluitingen. Op deze manier wordt de openbare dienstverlening ontmenselijkt en de kwaliteit van de dienstverlening gaat erop achteruit. Dat zal het spoor uiteraard niet aantrekkelijker maken.

Hoe gaat de NMBS om met de negatieve gevolgen van de sluitingen? Welke diensten zullen er via de automaten worden verleend?

Ik veronderstel dat er hierover noch met de Gewesten noch met de gemeenten werd overlegd.

Hoe zal de informatie aan de reiziger worden verzekerd? Wat is het tijdpad voor de sluiting van de voornoemde 33 loketten? Zullen er nog meer sluitingen volgen?

Welk herbestemmingsbeleid zal er worden gevoerd met betrekking tot deze gebouwen? Tot nog toe werden de wachtzalen behouden, maar zal dat zo blijven? Zullen de desbetreffende lokalen worden beveiligd? Hoe zal worden vermeden dat er verloedering optreedt? De steden en gemeenten zou daarin een rol kunnen vervullen; zal er met hen worden overlegd?

Ik vrees dat de sluiting van loketten de aantrekkelijkheid van het spoor zal verminderen, dus het aantal klanten zal doen dalen en derhalve ook afbreuk zal doen aan de dienstverlening. De vraag die hier rijst is, is welke openbare dienst de NMBS moet verlenen.

21.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, de meeste elementen zijn aan bod gekomen in de vele vragen van de collega's. Donderdag 28 mei was in elk geval een woelige dag voor de NMBS. De audits werden toen voorgesteld en de heer Cornu heeft toen ook de benchmarkstudie voorgesteld. Een beetje later kwam bovendien het persbericht van de NMBS dat er 33 stations gesloten zouden worden.

Mijn vraag sluit aan bij die van de collega's. Welke criteria werden gehanteerd om te bepalen welke loketten gesloten worden? Betekent het eveneens dat de wachtruimtes in die stations niet langer toegankelijk zullen zijn?

Ik sluit mij uitdrukkelijk aan bij collega Lahaye-Battheu inzake de betrokkenheid van de gemeentebesturen en de burgemeesters. Ik meen dat de manier van communiceren aan de betrokken burgemeesters niet voor herhaling vatbaar is. Integendeel, ik meen dat er dringend met hen in dialoog getreden moet worden, zoals collega Lahaye-Battheu al aanhaalde. Zij zijn tenslotte partners voor het aanbod van de NMBS.

Over het alternatief van de automaten zijn de meeste vragen al gesteld. Meer in het algemeen wil ik een stelling herhalen die ik daarstraks al aanhaalde toen het ging over de fietspunten. U doet alweer een voorafname op de toekomst van de NMBS. Welke toekomstvisie hebben wij op de NMBS? De grote lijnen moeten in het moderniseringsplan geformuleerd worden. Reeds daarvoor bepaalde stappen ondernemen, is eigenlijk de verkeerde volgorde.

Tot daar mijn vragen, die aansluiten bij die van de collega's.

21.10 Minister Jacqueline Galant: Ik kan u bevestigen dat ik samen met de NMBS en Infrabel alles in het werk stel om de modernisering van beide ondernemingen uit te breiden en om de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten te verhogen.

Ik bevestig nogmaals dat er geen sprake is van een sluiting van de landelijke lijnen. De aangehaalde beslissingen werden genomen door de raad van bestuur van de NMBS. Daarin zijn de meeste politieke partijen, waaronder de uwe, vertegenwoordigd.

Het gaat om een besluit van een autonoom overheidsbedrijf dat vaststelt dat de klanten alsmaar vaker gebruikmaken van alternatieve aankoopmogelijkheden in de plaats van de loketten om hun vervoersbewijzen te kopen, zoals de automaten, de internetsite van de NMBS en de mobiele applicatie.

De nieuwe verkoopmodaliteiten kunnen trouwens door alle klanten worden benut, ongeacht of zij in de stad of op het platteland leven.

Met het besluit wil de raad van bestuur van de NMBS inspelen op de gewoonten van de klanten door nieuwe strategieën te implementeren voor de verkoop van de vervoersbewijzen.

En effet, pour rappel et selon la SNCB, la part des automates dans différents canaux de vente a quadruplé en moins de deux ans pour atteindre 35 %. Durant la même période, la part des guichets dans la vente a diminué pour passer de 72 à 57 %.

21.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Le jeudi 28 mai a été une journée mouvementée pour la SNCB, avec la présentation de l'analyse comparative et des audits. Peu de temps après, nous apprenions que 33 gares fermentaient définitivement leurs guichets. D'après quels critères ces 33 gares ont-elles été choisies? Les salles d'attente de ces gares ne seront-elles dès lors plus accessibles?

Je souhaite également insister sur l'importance d'une communication convenable avec les bourgmestres concernés.

Quelle vision d'avenir avons-nous de la SNCB? Les grandes lignes doivent être formulées dans le projet de modernisation du Groupe SNCB, mais les mesures actuelles anticipent déjà l'avenir. Nous procédons à l'envers.

21.10 Jacqueline Galant, ministre: De concert avec la SNCB et Infrabel, je travaille d'arrachepied à la modernisation de ces deux entreprises et à l'amélioration qualitative du service à la clientèle.

La fermeture de lignes rurales n'est pas d'actualité. Les décisions sont prises par le conseil d'administration de la SNCB où siègent des représentants de la plupart des partis politiques. Il est apparu qu'un nombre croissant de voyageurs abandonnent les guichets au profit d'autres instruments pour acheter leurs billets et l'entreprise veut être à la page.

Volgens de NMBS is de verkoop via automaten in twee jaar tijd verviervoudigd en gestegen tot 35 procent. De verkoop aan de

Dans le cadre de cette stratégie, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de fermer progressivement 33 guichets peu visités, à partir du 1^{er} juillet 2015.

Plus concrètement, selon les informations communiquées par la SNCB, il s'agit de 23 guichets qui fermeront progressivement en 2015 et, ce à partir de juillet. Dix autres points de vente fermeront plus tard, une fois que le personnel aura été transféré.

En outre, les heures d'ouverture des guichets de 25 gares moins fréquentées seront réduites, généralement durant l'après-midi ou/et pendant le week-end.

Selon le conseil d'administration de la SNCB, il est à chaque fois question de gares où le temps d'inactivité au guichet, qui peut atteindre 90 %, est élevé, vu le nombre de transactions. Le personnel concerné pourra travailler dans d'autres gares afin de renforcer l'information aux clients.

Comme vous l'avez indiqué, il est évident que tous les clients devront avoir accès à un automate. La SNCB rappelle à cet effet que, depuis mi-2013, elle investit de manière continue dans l'installation de nouveaux automates et, aujourd'hui, 532 arrêts de la SNCB sur un total de 555 sont déjà équipés d'au moins un distributeur.

Évidemment, la SNCB doit également continuer à moderniser ses autres canaux de vente, comme son site internet et son application mobile dont font de plus en plus usage les clients de tout âge.

Met het oog op de sluiting van loketten heeft de CEO van de NMBS alle betrokken burgemeesters aangeschreven, teneinde samen de toekomstige bestemming van de ongebruikte stationsgebouwen te onderzoeken.

Tot slot heb ik eveneens vernomen dat de raad van bestuur van de NMBS zich ook heeft gebogen over de mogelijke heropening van verkooppunten in Zaventem en Schaarbeek.

Je suis d'accord avec vous, madame Lahaye. Un réel problème de communication se pose entre la SNCB, ses clients et les pouvoirs locaux. Il n'est pas normal que cette information soit tombée subitement. L'information aux mandataires des communes concernées aurait dû être préalable à ce communiqué de presse.

Je pense aussi qu'il faut faire une distinction entre l'offre de services qui est maintenue et l'activité dans la gare. Ce qui est important, c'est l'offre ferroviaire et le service offert aux clients.

21.11 Vanessa Matz (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour ces réponses. Toutefois, nous n'apprenons rien de neuf.

Vous avez l'air de décrire une entité, différente de vous, d'accord, mais sur laquelle vous n'avez aucune prise, aucune demande à

loketten is in dezelfde periode teruggelopen van 72 naar 57 procent.

De NMBS heeft beslist 33 weinig gebruikte loketten te sluiten: 23 vanaf juli 2015 en 10 later, wanneer het betrokken personeel overgeplaatst zal zijn.

De openingsuren van de loketten van 25 minder druk bezochte stations zullen worden beperkt, vooral in de namiddag en het weekend. Het gaat volgens de NMBS telkens om stations waar het loketpersoneel gedurende zeer lange periodes inactief is. Het personeel zal in andere stations kunnen worden ingezet om de reizigersinformatie te verbeteren.

Vandaag zijn 532 van de 555 stopplaatsen met minstens een automaat uitgerust. De NMBS moet zich blijven toeleggen op de modernisering van haar andere verkoopkanalen, zoals haar website en haar mobile app.

Le CEO de la SNCB a adressé un courrier à tous les bourgmestres concernés pour examiner avec eux quelle affectation pourrait être donnée aux gares qui seront fermées.

Le conseil d'administration de la SNCB s'est aussi intéressé à la possible réouverture des points de vente à Zaventem et à Schaerbeek.

Mevrouw Lahaye, de mandatarissen van de betrokken gemeenten hadden inderdaad vóór de publicatie van het persbericht geïnformeerd moeten worden.

Wat telt, zijn het treinaanbod en de dienstverlening aan de reizigers.

21.11 Vanessa Matz (cdH): Het lijkt wel of u een orgaan beschrijft waar u hoegenaamd geen vat op heeft. Wie zwijgt, stemt toe!

formuler, aucun ajustement à faire. Vous relatez les décisions prises par le conseil d'administration qui ont été communiquées via la presse et communiquées aux communes par un certain nombre de courriers partis vers les bourgmestres qui ont, pour leur part, transmis vers leurs conseils communaux. Nous continuons de regretter cette décision au sujet de laquelle vous avez l'air d'accord. En tout cas, je le suppose car qui ne dit mot, consent. En tout cas, vous ne formulez aucune opposition, vous ne demandez aucune analyse supplémentaire à la SNCB au sujet des trente-trois guichets concernés.

Même si vous affirmez qu'il y aura des guichets automatiques partout, je prétends que ce n'est pas le cas. Par ailleurs, on sait que le service ne sera pas le même car les personnes âgées, par exemple, ne manipulent pas ces automates de la même manière qu'un jeune public très rodé à internet. Je continue de regretter vivement cette décision.

Il est clair qu'elle n'influence pas directement les services ferroviaires. Il ne s'agit pas d'une fermeture de ligne mais vous savez comment cela se passe à chaque fois! Le même scénario se reproduit inévitablement! Une diminution progressive du service au public entraîne moins de voyageurs, ce qui provoque alors une interrogation de la SNCB sur l'opportunité de l'offre de transport proposée sur cette ligne. C'est chaque fois le même raisonnement qui est appliqué! Et cette décision va encore dans ce sens! Diminuer l'offre sur les lignes les plus fragilisées par leur situation géographique.

Nous sommes bien sûr opposés à cette décision relativement brutale et nous avons déposé une motion de recommandation au terme de l'interpellation pour demander que le gouvernement revoie cette décision ou, en tout cas, donne des injonctions au conseil d'administration pour qu'il revoie la sienne.

21.12 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je serai très concis.

Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses, mais elles appellent de nouvelles questions.

Tout d'abord, quel est votre rôle à l'égard de cette entreprise publique? Vous nous répétez ce que nous avons appris par les journaux. Au-delà de cet aspect, qu'en est-il des gares concernées? Quelles sont-elles? Nous l'ignorons toujours. Que va-t-il en advenir et quand? Les délais sont assez longs.

Ensuite, ne prenons-nous pas le problème à l'envers? Notre crainte à tous est que la fermeture de ces guichets ne soit le prélude à celle de ces gares. Le désinvestissement actuel ne va-t-il pas légitimer des décisions de fermeture de gares et de lignes secondaires demain?

Au final, la question de fond – que je vous poserai ultérieurement – est de savoir si vous n'êtes pas en train de préparer aujourd'hui le démantèlement de demain.

21.13 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, in alle vriendschap – als ik dat zeg, is dat niet zoals Bart De Wever tegen Pieter De Crem – vind ik dat u er zich met uw antwoord iets te gemakkelijk

Zelfs als er, zoals u zegt, overal automaten zullen worden geplaatst, is dat een ander niveau van dienstverlening. Een minder goede dienstverlening leidt tot een daling van het aantal reizigers, waarna het aanbod op de lijn in kwestie ter discussie wordt gesteld. Zo gaat het elke keer!

We hebben een motie van aanbeveling ingediend waarin we de regering verzoeken die beslissing te herzien of de raad van bestuur te gelasten diens beslissing te herzien.

21.12 Laurent Devin (PS): Wat is uw rol ten aanzien van dat overheidsbedrijf? Over welke stations gaat het? Wat zal er met die stations gebeuren, en wanneer?

Wordt het probleem hier niet verkeerd aangepakt? Zal het terugschroeven van de investeringen waartoe men vandaag besluit, morgen niet als reden worden aangevoerd voor een sluiting?

21.13 David Geerts (sp.a): La ministre s'en sort avec une pirouette. Si je jette un œil à la

van afmaakt. U zegt dat er geen impact is op de sluiting van landelijke lijnen. Als ik de lijst van de aangehaalde stations lees, vrees ik echter dat men een soort selffulfilling prophecy krijgt, waarbij de dienstverlening er in de landelijke gebieden wel op achteruitgaat. Ofwel worden de loketten voor een halve dag gesloten, ofwel worden zij voor de hele dag en een hele periode gesloten.

Met de beste wil van de wereld, een automaat heeft nog nooit geantwoord op de vraag of men een abonnement dan wel een tienrittenkaart moet kopen voor een student. Door dergelijke maatregelen stelselmatig te nemen, zorgt u wel degelijk voor een impact en dat is ook de bedoeling van de regering. De regering wil immers de groei die vroeger in het reizigersverkeer werd vastgesteld – tussen 2001 en 2010 was er een groei van 53 % en de prognose was 2 % per jaar volgens het Planbureau – stoppen. De maatregelen gaan in die richting.

Met uw antwoord hebt u eigenlijk de paraplu geopend. U zegt dat het een beslissing is van de raad van bestuur. Is de raad van bestuur dan ook verantwoordelijk voor de besparingen van 2,1 miljard euro voor de twee bedrijven, want hij zal dan uitvoering moeten geven aan de regeringsmaatregelen? Het feit dat de regering vandaag beslist om in het begrotingsjaar 2015 188 miljoen euro te besparen, is niet de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur, maar van de regering.

21.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u op mijn beurt voor het antwoord.

Eerst ga ik even in op de manier waarop de beslissing werd gecommuniceerd. U deelt onze verontwaardiging. Ik begrijp dat ook ten volle. U kent de lokale gevoeligheden zeer goed. Ik vraag u dan ook om duidelijk het signaal te geven dat het anders zal moeten, dat de NMBS respectvol moet omgaan met de lokale besturen en niet meer op een dergelijke wijze mag handelen.

Ten tweede zijn er de criteria. Waarom moesten precies de opgesomde 33 loketten sluiten? U hebt een aantal cijfers genoemd maar dan tamelijk algemeen. Ik weet dat transparantie belangrijk is voor u en ik zou u toch willen vragen om ons de cijfers loket per loket te bezorgen. Zo niet, dien ik daarvoor wel een opvolgingsvraag in. U zegt dat er voor bepaalde loketten tot 90 % inactiviteit was. Ik ga volledig mee in de redenering dat een dergelijke inactiviteit onaanvaardbaar is, maar het Parlement heeft wel het recht om meer transparantie te krijgen over de criteria die gehanteerd werden om precies die 33 loketten te sluiten.

Een laatste punt betreft de uitbesteding van de verkoop. Is dat een denkspoor? Ik heb mij laten vertellen dat de verkoop eigenlijk wettelijk is vastgelegd en dat enkel en alleen de NMBS de producten kan verkopen. Is het eventueel mogelijk om het voorbeeld van bpost te volgen, dat werkt met postpunten bij zelfstandigen, om de dienstverlening, die wij allemaal in ons hart dragen, toch deels te behouden?

21.15 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, de votre réponse.

Je retiens quatre choses. Premièrement, il n'y a pas de fermeture de gares prévue. C'est essentiel pour le maintien de la capacité

liste des gares, le service à la clientèle régressera incontestablement dans les zones rurales. Aucun robot ne pourra jamais me conseiller le titre de transport qui me convient le mieux. De telles mesures impacteront indiscutablement les lignes rurales. Le gouvernement prend cette mesure sciemment car elle lui permettra d'atteindre son objectif: stopper la croissance du trafic voyageurs.

La ministre ouvre son parapluie lorsqu'elle dit que c'est une décision du conseil d'administration. Mais le CA porte-t-il la responsabilité des 2,1 milliards d'euros d'économies imposées à la SNCB?

21.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La ministre partage notre indignation quant à la manière dont la décision a été communiquée. Va-t-elle également demander à la SNCB de se comporter autrement avec les administrations locales?

Quels sont les critères qui ont pesé dans la décision de fermeture de ces guichets? La ministre peut-elle nous fournir les chiffres par guichet?

L'externalisation de la vente des tickets est-elle envisagée? Est-il exact que la loi stipule que seule la SNCB est habilitée à vendre ses produits? Ne serait-il pas possible, à l'instar de ce qui a été fait chez bpost, de créer des points de vente indépendants?

21.15 Gilles Foret (MR): Ten eerste worden er dus geen stations gesloten. Dat is van cruciaal belang voor de instandhouding

ferroviaire sur ces lignes rurales. Deuxièmement, le personnel ne sera pas affecté. Troisièmement, l'obligation d'accès à des automates performants et aux nouveaux moyens de communication doit être améliorée et garantie. Enfin, le conseil d'administration et le management doivent améliorer la communication avec les autorités locales.

Madame la ministre, je suis convaincu que vous mettrez tout en œuvre et toute votre énergie pour éviter des scénarios malheureux de friche et de gares abandonnées et que vous ferez en sorte de faciliter la reconversion de ces lieux, qu'elles soient des reconversions gagnantes. Ces quartiers de la gare sont vitaux et ne peuvent se limiter à de simples opérations immobilières de vente qui ne prendraient pas en compte le rôle primordial de ces gares dans le développement social et économique du territoire.

21.16 Benoît Dispa (cdH): Madame la présidente, notre collègue, M. Foret, se satisfait de quatre points qu'il vient de mettre en exergue. Je dirais qu'il est vite content. Pour ma part, je ne veux pas être désobligeant, n'étant pas un membre permanent de la commission. J'ai cependant posé quatre questions auxquelles je n'ai obtenu aucune réponse.

J'ai demandé une réponse chiffrée concernant l'économie escomptée par la SNCB. Aucun chiffre ne m'a été communiqué. De même, j'ai posé trois autres questions qui pouvaient trouver réponse par oui ou non mais je n'ai eu ni l'un, ni l'autre.

Madame la ministre, je vous sens un peu gênée aux entournures. Je peux le comprendre. Vous vous abritez derrière le conseil d'administration de la société, signalant au passage que tous les partis sont représentés. C'est un peu facile. Les administrateurs de la société sont là d'abord pour défendre non pas les intérêts de leur parti mais les intérêts de la société. Et dans le cadre de l'enveloppe budgétaire dont ils bénéficient, ils sont sans doute amenés à prendre des décisions qui ne rencontrent pas nécessairement les intérêts du public. Or, votre rôle est là. Il est de faire la balance entre les intérêts à court terme de la société et les intérêts du public auquel un service doit être rendu. Je trouve que vous ne jouez pas ce rôle ou alors de manière tellement évanescence que l'on peut franchement continuer à s'inquiéter. Je ne suis pas rassuré sur le sort qui sera fait aux bâtiments qui seront en quelque sorte désertés. De même, je ne suis pas rassuré sur l'attention que la SNCB et sa ministre de tutelle porteront à l'avenir sur le maintien d'un service de qualité et en quantité suffisante, notamment dans les zones rurales qui, on le sait, sont le plus exposées.

21.17 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sluit mij aan bij collega Foret.

U hebt duidelijk gezegd dat het verdwijnen van de loketfunctie niet betekent dat ook de spooractiviteit in de betrokken landelijke gebieden verdwijnt. Voor ons is het belangrijkste dat de stopplaatsen blijven en dat er een aanbod is van openbaar vervoer. Dat de loketfunctie verdwijnt, betekent niet dat een stationsgebouw – sommige stationsgebouwen zijn heel pittoresk – geen andere functie kan vervullen in de lokale gemeenschap. Daar zijn voorbeelden van, een kunstencentrum in Lissewege, een jeugdhuis in Sint-Genesius-

van de rurale lijnen. Er zullen ook geen gevolgen zijn voor het personeel. Voorts moet de toegang tot de automaten en de nieuwe communicatiemiddelen worden gegarandeerd. Tot slot moet de NMBS beter communiceren met de lokale overheden.

Ik ben ervan overtuigd dat u voluit gaat voor een succesvolle reconversie van de stations. Die stations vervullen een belangrijke rol in de sociale en economische ontwikkeling van die gebieden.

21.16 Benoît Dispa (cdH): Op vier van mijn vragen heb ik geen antwoord gekregen, en u hebt me meer bepaald geen cijfers gegeven over de besparing die de NMBS hoopt te realiseren.

U verschuilt zich achter de raad van bestuur. De bestuursleden moeten de belangen van de onderneming verdedigen, en vanwege de budgettaire situatie zijn ze verplicht beslissingen te nemen die indruisen tegen de belangen van het publiek. Uw rol is erin gelegen een evenwicht te zoeken tussen de belangen van de onderneming en die van het publiek. Dat doet u niet. Ik blijf ongerust over de toekomst van die gebouwen en over het behoud van een kwalitatief hoogstaande en kwantitatief toereikende dienstverlening, vooral in landelijke gebieden.

21.17 Inez De Coninck (N-VA): Je rejoins M. Foret.

Il est impératif que la fermeture d'un guichet ne soit pas synonyme de disparition de l'arrêt ou empêche de donner une nouvelle affectation au bâtiment de la gare.

À condition toutefois que les voyageurs ne soient pas dupes de

Rode en horecazaken.

Voor ons is de voorwaarde daarbij wel dat de reiziger een klantvriendelijk alternatief heeft voor het kopen van een ticket. Na de heisa over de toeslag van 7 euro moet het wel duidelijk zijn dat de reiziger er zeker niet de dupe van wordt.

U hebt toegegeven dat de communicatie beter kon. Daar sluit ik mij zeker bij aan. In heel de discussie ontstond er ook op Twitter een rel. Ik citeer een tweet: "Straks gaan sp.a en Groen nog vragen om de drankautomaten te vervangen door een ambtenaar die vers fruitsap perst." Dat citaat is tekenend voor de discussie hier.

21.18 Jean-Marc Delizée (PS): Madame la ministre, comme plusieurs collègues, je pensais en apprendre un peu plus que ce que la presse avait rapporté. Or je n'ai pas entendu de réponses précises à certaines questions qui avaient été posées.

Certains collègues se demandent quel est votre rôle à l'égard de la SNCB et de ses décisions. J'ai l'impression que vous êtes le notaire des fermetures.

Nous allons avoir, semble-t-il, des automates performants. Vendront-ils des Go Pass, des Rail Pass, des abonnements ou bien faudra-t-il parcourir cinquante ou soixante kilomètres pour en acheter?

S'agissant des locaux, je suis aussi très inquiet. Je n'ai pas perçu l'ébauche d'une démarche visant à consulter les villes et les communes afin de trouver une solution. Je n'ai pas entendu l'amorce d'une réponse à ce sujet. Un bâtiment vide pose, à moyen ou long terme, d'énormes difficultés. Il faudra aussi régler cette question.

Plusieurs remarques de fond ont été émises sur le service en tant que tel. La fracture numérique existe. Beaucoup de gens auront des difficultés avec ces appareils. La qualité et l'attractivité du rail sont donc au cœur du problème.

Les inquiétudes sur l'avenir des gares ne sont pas non plus dissipées.

Nous sommes donc vraiment partis sur la mauvaise voie. C'était ma conclusion, madame la présidente.

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

De verwijzing naar de raad van bestuur stoort mij toch wel een beetje. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Dispa. De mensen in de raad van bestuur hebben een andere opdracht dan de mensen hier in het Parlement, die de lijnen voor de toekomst van ons openbaar vervoer willen uitzetten.

Ik ben blij dat u ondersteunt dat dit niet de meest aangewezen manier was om met de lokale besturen om te gaan. Wij rekenen erop dat dit in de toekomst verbeterd.

Ik denk dat de inactiviteit van de mensen achter het loket terecht wordt geëvalueerd. De voorwaarde is dan wel dat er goede alternatieven zijn. De automaten moeten een voldoende aanbod

ces décisions et aient à leur disposition une alternative conviviale pour acheter leur ticket.

21.18 Jean-Marc Delizée (PS): U is de notaris van de sluitingen!

Ik heb niet eens een aanzet tot raadpleging van de steden en gemeenten met betrekking tot de lokalen gezien.

Voor veel mensen zullen de automaten problemen opleveren. De kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het spoor staan op het spel.

We zitten op het verkeerde spoor!

21.19 Jef Van den Bergh (CD&V): La mission des membres du conseil d'administration diffère de celle des membres du Parlement.

Je me félicite d'entendre que la ministre admet que la communication vis-à-vis des pouvoirs locaux n'a pas été optimale.

L'inactivité des préposés aux guichets fait à juste titre l'objet d'une évaluation, mais il convient dans ce cas de trouver d'autres solutions acceptables. Les

kunnen genereren. Er moet ook goed worden nagedacht over de 8 euro toeslag voor mensen die opstappen in een station waar geen loket meer is. Ik weet dat het om een proefperiode gaat, waarna een evaluatie volgt. Wij kijken uit naar de evaluatie van de toeslag van 8 euro, want wij vragen ons af of dit een klantvriendelijke oplossing is.

De invulling van de gebouwen is een zeer belangrijke uitdaging. Er zijn vandaag al heel wat leegstaande stations. Er komen er nog een hele reeks bij. Dit is een belangrijke uitdaging waarvoor een duidelijke visie moet worden ontwikkeld door de NMBS. Misschien kan dat aspect mee in het moderniseringsplan worden opgenomen.

Het sluiten van loketten is niet iets van deze legislatuur. In de vorige legislatuur werden ook al heel wat loketten gesloten, onder andere in mijn eigen gemeente. Ik vind de manier waarop de socialisten hier commentaar geven op de sluiting van loketten nogal gemakkelijk, terwijl in de vorige legislatuur ook heel wat loketten werden gesloten.

Ik herinner mij zelfs een persbericht van een collega die stelde dat als wij niet aan de dienstverlening willen raken en er toch moet worden bespaard, het sluiten van loketten een van de mogelijke opties was. Ik vind de commentaren in die zin toch iets te gemakkelijk op een moment dat wij moeten bekijken of alles even efficiënt verloopt.

21.20 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je serai très bref car j'évoque ce problème dans mon interpellation qui va suivre.

Je partage ce que mes collègues ont dit. J'ai bien entendu les réponses de la ministre. Je souhaiterais ajouter un élément qui n'a pas été abordé, me semble-t-il. Il s'agit de l'application du nouveau système dit "tarif à bord". J'espère qu'au *minimum minimorum*, quelle que soit la décision prise qui, je l'espère, inversera la précédente décision du conseil d'administration, on pourra immuniser les personnes concernées par ces guichets supprimés du système d'application du tarif à bord, en tout cas pendant une période transitoire. Madame la ministre, il me paraît essentiel que vous relayiez cet élément.

Pour le reste, j'ai signé la motion déposée par Mme Matz.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

21.21 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, je voudrais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure concernant la très mauvaise communication de la part de la SNCB.

Je vais demander à la SNCB qu'elle me fournisse le taux d'inactivité pour chaque guichet concerné. Vous disposerez ainsi d'une information transparente. Je la transmettrai aux différents collègues ayant posé une question sur le sujet.

Des alternatives doivent être proposées avant que ces fermetures ne soient définitives.

Je rappelle aussi qu'il faut opérer une distinction entre l'offre dans la gare et l'offre ferroviaire. C'est fondamental.

distributeurs automatiques doivent être opérationnels. De plus, nous ne pouvons faire l'économie d'une réflexion sur la surtaxe imposée aux voyageurs qui montent dans le train dans une gare dépourvue de guichets.

Il est nécessaire de développer une vision claire en ce qui concerne l'avenir des bâtiments.

Je voudrais également faire remarquer que de nombreux guichets ont été fermés au cours de la précédente législature, à un moment où les socialistes faisaient partie du gouvernement.

21.20 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik hoop op zijn minst dat de personen die hun loket afgeschaft zien, kunnen worden vrijgesteld van de toepassing van het boordtarief. Voor het overige heb ik de door mevrouw Matz ingediende motie ondertekend.

21.21 Minister Jacqueline Galant: Ik herhaal wat ik zo-even heb gezegd over de bijzonder slechte communicatie van de NMBS.

Ik zal vragen dat de spoormaatschappij me de inactiviteitsgraad bezorgt voor elk loket waarvan de afschaffing of de beperking van de openingsuren is gepland. Er moet voor alternatieven worden gezorgd voor er loketten worden afgeschaft.

Monsieur Dispa, je ne suis pas gênée mais fâchée de la manière dont cela s'est passé, dont ce dossier a été géré. C'est la raison pour laquelle le CEO de la SNCB a pris contact avec chaque bourgmestre pour voir comment des alternatives et des formules peuvent être trouvées afin de permettre la poursuite d'un service de qualité à tous les clients.

Je voudrais me joindre à certains propos tenus aujourd'hui. Il s'agit d'opérationnel. C'est le conseil d'administration qui a pris cette décision. Personnellement, je ne suis pas gênée et je parle en toute modestie et en toute transparence puisque mon parti a voté cette décision. Mais les administrateurs qui représentent d'autres partis ont voté pour également!

Men moet een onderscheid maken tussen het aanbod in het station en het treinaanbod.

Mijnheer Dispa, ik zit niet verveeld met de manier waarop dit dossier werd aangepakt, ik wordt er boos van! Ik spreek in alle bescheidenheid en met volledige openheid, want mijn partij heeft voor die beslissing gestemd. Maar de bestuurders die andere partijen vertegenwoordigen, hebben ook voorgestemd!

Moties

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Vanessa Matz et MM. David Geerts, Laurent Devin, Benoît Dispa, Jean-Marc Delizée et Marcel Cheron et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Vanessa Matz

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges,

demande au gouvernement de ne pas suivre la volonté de la SNCB de supprimer les guichets dans 33 gares peu fréquentées.

Cette volonté se justifie par plusieurs éléments:

- le maintien d'un contact humain entre les utilisateurs du rail et les membres de la SNCB. Un aménagement des fonctions et des emplois du temps doit être pensé afin de mieux répondre aux besoins des utilisateurs;

- les difficultés d'utilisation des distributeurs automatiques rencontrées par les personnes plus âgées non habituées à ce genre de dispositif;

- la non-présence de distributeurs automatiques dans toutes les gares du pays ne permettant ainsi pas aux utilisateurs d'acheter leur ticket afin de monter à bord du train, tout en sachant que depuis quelques mois, un montant de 7 euros supplémentaire est dû pour tout voyageur qui achète son billet dans le train.

Par conséquent, la Chambre des représentants demande au gouvernement de ne pas laisser la SNCB supprimer les guichets de vente dans le réseau SNCB, et ce afin de continuer à offrir un service de qualité à tous les utilisateurs du rail en préservant le transport rural. La suppression de guichets moins fréquentés dans l'optique 'd'optimiser les réseaux de vente' revient encore une fois à privilégier le transport de masse de grandes villes à grandes villes. Le transport rural sera défavorisé, puisque l'offre y sera réduite."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Vanessa Matz en de heren David Geerts, Laurent Devin, Benoît Dispa, Jean-Marc Delizée en Marcel Cheron en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Vanessa Matz

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

vraagt de regering de NMBS niet te volgen in haar voornemen om de loketten in 33 weinig bezochte stations te sluiten.

Dat verzoek is ingegeven door de volgende overwegingen:

- er moet menselijk contact blijven bestaan tussen de treingebruikers en het spoorwegpersoneel. De functies en de openingstijden moeten worden herzien teneinde beter aan de noden van de treingebruikers tegemoet te komen;

- oudere mensen, die het niet gewend zijn met zulke toestellen om te gaan, ondervinden moeilijkheden bij het gebruik van de ticketautomaten;

- doordat niet alle stations in het land met ticketautomaten zijn uitgerust, kunnen reizigers niet overal een ticket kopen voordat ze op de trein stappen. En dat terwijl alle reizigers die een ticket kopen op de trein, sinds enkele maanden een boordtoeslag van 7 euro moeten betalen.

De Kamer van volksvertegenwoordigers vraagt de regering derhalve de NMBS ervan te weerhouden de bemande verkooppunten in haar netwerk te sluiten, opdat de spoorwegmaatschappij kwalitatief hoogstaande diensten zou kunnen blijven leveren aan alle treingebruikers en het aanbod in de landelijke gebieden zou kunnen blijven bestaan. Met de sluiting van minder bezochte loketten met het oog op een 'optimalisering van de verkoopnetten' wordt nog maar eens voorrang gegeven aan het vervoer van grote reizigers aantallen tussen de grote steden. Het vervoer in de landelijke gebieden zal worden achtergesteld, aangezien het aanbod er zal worden beperkt."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Inez De Coninck et Sabien Lahaye-Battheu et par MM. Emmanuel Burton, Gilles Foret et Jef Van den Bergh.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Inez De Coninck en Sabien Lahaye-Battheu en door de heren Emmanuel Burton, Gilles Foret et Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

22 Interpellation et question jointes de

- **M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la situation tourmentée à la SNCB et l'agenda concret du Plan de modernisation tant annoncé par Madame Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges" (n° 52)**

- **Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard pris dans la conception du plan de modernisation des structures de la SNCB" (n° 4969)**

22 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- **de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de heel moeilijke situatie waarin de NMBS verkeert en de concrete agenda aangaande het moderniseringsplan dat al zo vaak is aangekondigd door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" (nr. 52)**

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging bij het opstellen van een moderniseringsplan voor de NMBS-structuur" (nr. 4969)**

22.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, je vais essayer de résumer mon interpellation. Vous l'avez reçue sous format écrit, et j'espère que ce texte vous a inspiré.

La situation actuelle me préoccupe. Il ne se passe pas un jour sans que la SNCB ne soit au centre de l'attention médiatique. Les annonces, les polémiques autour des problèmes de ponctualité, de conflit social, de gouvernance, des performances financières, des filiales, des reports d'investissements, de politique tarifaire et autres plans de modernisation se succèdent. On vient de parler de la saga des guichets.

Depuis de nombreux mois, de nombreux dossiers importants sortent dans la presse avec comme conséquence une perte réelle de confiance au sein de l'entreprise et de la part des utilisateurs du réseau. En tant que colonne vertébrale de la politique de mobilité en Belgique, la SNCB mérite mieux. Je suis cependant un optimiste et je soulève à ce titre que le déballage médiatique a au moins l'avantage de permettre aux députés de l'opposition d'avoir accès à des

22.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ons spoorweglandschap maakt een ernstige crisis door, die is begonnen met een drastische besparing aan het begin van deze legislatuur: een gecumuleerd bedrag van 2,1 miljard euro aan dotaties op vijf jaar, zonder enige objectieve grondslag. Er worden rapporten en audits afgerond. Daarin is er sprake van beperkte inkomsten uit commerciële activiteiten, kosten die te hoog zouden zijn en een productiviteit die onder het Europese gemiddelde ligt. Al die factoren samen lijken het debat over een aanpassing van het tariefbeleid, een beperking van het diensten-aanbod, de sluiting van loketten,

informations habituellement hors d'atteinte. On l'a vu tout à l'heure à propos des filiales.

Sur base de divers éléments, permettez-moi de vous interpeller sur cette grave crise que traverse notre paysage et notre système ferroviaires. Le point de départ de la situation, et qui va cristalliser tout le reste, est une coupe budgétaire drastique au début de cette législature. 2,1 milliards de dotation ont été cumulés au total en cinq ans. C'est colossal et c'est douloureux, quand la décision est prise hors de tout élément objectif. Car les rapports internes, les audits externes et autres *benchmarks* n'arrivent que maintenant et au compte-gouttes. Bref, on a coupé la jambe au départ et on cherche l'infection ensuite!

Nous apprenons par la presse que des rapports et des audits sont en voie d'achèvement. On a parlé des filiales tout à l'heure mais les suites qui vont être données posent des questions que nous avons posées tout à l'heure. En parallèle de l'audit externe, une étude interne porte sur un certain nombre d'éléments et elle a été dévoilée. On y parle des faibles revenus commerciaux de la SNCB, des coûts dits trop élevés, de la productivité sous la moyenne européenne. Tous ces éléments semblent concorder pour faciliter le débat autour d'un changement de politique tarifaire, d'une compression des services, de la fermeture de guichets et pour justifier une compression de personnel voire une privatisation future.

Tout cela se déroule sur fond de négociations salariales et de grogne des conducteurs. Bref, la situation est quasi explosive.

Il y a sans doute, et je l'espère, d'autres choses à entreprendre que de préparer la libéralisation, voire la privatisation ou encore pire, qui n'amèneront qu'une hausse des tarifs et une désertion des portions non rentables du réseau. La SNCB offre un service public inestimable à la société et à beaucoup de citoyens qui, sans cela, ne pourraient pas se déplacer, notamment dans les zones rurales. Chercher à optimiser les coûts de fonctionnement relève du bon sens, mais à condition d'immuniser tout ce qui concerne le service direct rendu aux voyageurs. Tenter à tout prix d'équilibrer la balance en pratiquant une hausse généralisée des tarifs ne va pas relever la SNCB, mais risque au contraire de détourner les voyageurs des transports publics et fera, en outre, payer une partie de l'addition aux entreprises via l'intervention patronale.

Bref, il existe des propositions alternatives. Ce n'est pas le lieu pour les développer. Tout cela montre, en tout cas, qu'une autre politique et un autre modèle de gouvernance pour la SNCB sont possibles et produiront un impact sur toute la société grâce à une autre mobilité.

Autrement dit, le rail mérite un réinvestissement. L'intérêt stratégique du transport ferroviaire rend indispensable une politique conçue sur le long terme, loin d'une vision "nez sur le guidon", si vous me permettez cette métaphore.

Madame la ministre, c'est avec beaucoup d'intérêt que je vous ai entendue, à plusieurs reprises depuis février, nous parler d'un plan de modernisation de la SNCB. Ce que vous appelez "fâcherie" s'apparente plutôt à une déception. En effet, ce que vous annoncez depuis des mois a, chaque fois, été reporté.

een personeelsinkrimping en zelfs een toekomstige privatisering te faciliteren.

Ondertussen zijn er nog loononderhandelingen aan de gang en zijn de treinbestuurders ontevreden. De situatie is dus haast explosief te noemen.

Er moet nog wel iets anders gebeuren dan de voorbereiding van de liberalisering, de privatisering of erger nog. Het optimaliseren van de werkingskosten getuigt van gezond verstand, op voorwaarde dat men niet raakt aan alles wat rechtstreeks verband houdt met de dienstverlening aan de reizigers. Een algemene stijging van de tarieven dreigt de gebruikers van het openbaar vervoer te verjagen.

Er zijn alternatieve voorstellen.

Er moet opnieuw geïnvesteerd worden in het spoor. Sinds februari hebt u het herhaaldelijk gehad over een moderniseringsplan voor de NMBS. Ik heb met veel aandacht naar u geluisterd. Maar wat u nu al maandenlang aankondigt, wordt telkens weer uitgesteld.

J'ai donc souhaité vous interpellier sur ce plan de modernisation que vous nous aviez promis. J'espère ainsi vous permettre d'apporter la clarté sur le calendrier et sur le contenu de ce plan tellement annoncé.

22.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Cheron, je voudrais vous faire part de mon sentiment personnel après plus de sept mois d'exercice de ma fonction de ministre.

Cette fonction m'a permis de prendre connaissance en profondeur des dossiers SNCB et Infrabel. Je souhaite d'emblée volontairement en faire la distinction. Deux entreprises publiques qui opèrent toutes les deux dans le monde ferroviaire mais avec des défis et des réalités de fonctionnement différentes. Il faut en avoir conscience car c'est un des points qui justifient la réflexion que j'ai menée et que je mène dans le cadre de la définition de la vision stratégique.

L'une ne peut être dissociée de l'autre et pourtant leur ADN reste différent. Je pourrais même parler de cultures d'entreprise différentes. Pourtant on ne peut envisager qu'une seule et unique politique ferroviaire en Belgique à laquelle les deux entreprises publiques doivent adhérer et travailler de concert, et non pas en parallèle, comme c'est encore trop souvent le cas. À côté de ceci, les défis, les difficultés et enjeux sont nombreux. Vous en soulignez une partie importante et je ne veux pas les occulter. Ils ne sont pas neufs par ailleurs.

C'est la raison pour laquelle, peu de temps après mon entrée en fonction, j'ai compris que seule une vision ambitieuse pouvait apporter ce souffle positif qui permettra de donner l'impulsion et les moyens nécessaires pour rencontrer les enjeux de demain des chemins de fer belges.

Cette vision, j'y travaille et j'essaie d'y intégrer toutes les dimensions et je peux affirmer qu'avant l'été, je serai à même de proposer les thématiques sur lesquelles je continuerai à travailler avec Jo cornu et Luc Lallemand pour qu'ils définissent leur plan d'entreprise, en y intégrant cette nouvelle vision stratégique.

Cette vision stratégique est d'autant plus nécessaire qu'il ne se passe pas un jour sans que l'actualité nous rattrape sur l'un ou l'autre sujet ayant trait à la SNCB ou à Infrabel. C'est une partie des problèmes rencontrés mais pas les seuls et peut-être pas les plus fondamentaux. Soyons-en conscients! Sur ce point, je pense que nous partageons tout à fait le même constat.

Il faut cependant retrouver la sérénité dans ces dossiers et ne pas craindre de prendre ses responsabilités et je le ferai en connaissance de cause.

Je terminerai en vous disant que je crois vraiment en un avenir positif pour cette société, s'il y a un changement radical de mentalité!

22.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je prends acte de ce que vous appelez vous-même une "vision personnelle". Sur le constat, nous avons sans doute des éléments qui font que nous convergeons sur les défis qui nous attendent. Je ne puis

22.02 Minister Jacqueline Galant: Na meer dan zeven maand heb ik in het kader van mijn functie kennis kunnen nemen van de dossiers van de NMBS en Infrabel. De twee maatschappijen kunnen niet van mekaar losgekoppeld worden maar hun DNA is verschillend. In ons land kan er maar één spoorbeleid vooropgesteld worden en de twee maatschappijen moeten daar samen en niet naast mekaar, zoals het al te vaak het geval is, aan meewerken.

Een nieuwe impuls et het vrijmaken van de nodige middelen naar de toekomst toe zijn enkel mogelijk mits een ambitieuze visie. Voor de zomer zal ik de thema's waarop ik samen met Jo Cornu en Luc Lallemand zal verder werken, bekendmaken opdat zij hun beleidsplan met hun strategische visie kunnen definiëren.

Ik geloof echt in een positieve toekomst mits een radicale mentaliteitsverandering.

22.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik neem akte van uw persoonlijke visie.

cependant, de manière concrète, que noter le nouveau rendez-vous fixé avant l'été. J'espère d'ailleurs que cet été sera magnifique. Mais ce plan de modernisation nous est à présent annoncé avant l'été. J'ai noté que "vous y travaillez" et j'ai rajouté quelques points de suspension.

Dès lors, madame la présidente, je ne pourrai que revenir devant vous pour assurer le suivi de cette grande déclaration. Je me permets également de signaler que j'ai déposé une motion de recommandation pour aider la ministre et la majorité. J'invite d'ailleurs les membres de la majorité encore présents à cosigner cette motion de recommandation. Messieurs Foret, Van den Bergh, chers collègues du Brabant wallon, ce serait le signal qu'il y a effectivement une volonté commune.

Madame la ministre, dans cette motion de recommandation, je demande quelque chose de révolutionnaire. Je demande au gouvernement d'accélérer la rédaction du plan de modernisation de la SNCB afin de le présenter au plus tard avant les vacances parlementaires. Il me semble qu'il y a une coïncidence entre le fait de dire "avant les vacances parlementaires" et "le début de l'été". À mon avis, cela correspond et nous pourrions trouver un compromis. Ensuite, sans attendre le plan de modernisation, je demande de prendre des mesures fortes envers les personnes mises en cause dans l'audit Ernst & Young et, le cas échéant, d'intenter une procédure judiciaire pour les faits délictueux soupçonnés.

Et, enfin, de prendre les mesures nécessaires qui permettront à la SNCB de ne plus couper dans les budgets ayant un impact sur le service offert et de remettre la qualité de ce service (ponctualité, fiabilité, accessibilité) au centre de la politique ferroviaire.

Voilà, madame la présidente, la motion de recommandation que je dépose.

Moties Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Marcel Cheron
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges,
demande au gouvernement:
- d'accélérer la rédaction du plan de modernisation de la SNCB afin de le présenter au plus tard avant les vacances parlementaires;
- sans attendre le plan de modernisation, de prendre des mesures fortes envers les personnes mises en cause dans l'audit d'Ernst & Young et, le cas échéant, d'intenter une procédure judiciaire pour les faits délictueux soupçonnés;
- de prendre les mesures nécessaires qui permettront à la SNCB de ne plus couper dans les budgets ayant un impact sur le service offert et de remettre la qualité de ce service (ponctualité, fiabilité, accessibilité) au centre de la politique ferroviaire."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Marcel Cheron en Stefaan Van hecke en luidt als

Ik heb een motie van aanbeveling ingediend om u te helpen en ik spoor de leden van de meerderheid die nog aanwezig zijn aan om die te ondertekenen.

Hierin vraag ik u het moderniseringsplan dat u zegt voor te bereiden, te bespoedigen om het alsnog voor het reces te presenteren, alsook dat plan niet af te wachten om maatregelen te nemen t.a.v de personen die in de audit in opspraak komen et de NMBS te verzoeken de begrotingen niet meer te besnoeien daar waar de aangeboden dienst hierdoor wordt aangetast.

volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Marcel Cheron

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

vraagt de regering:

- vaart te zetten achter het opstellen van het moderniseringsplan van de NMBS opdat het uiterlijk vóór het parlementaire reces zou kunnen worden voorgesteld;
- zonder op het moderniseringsplan te wachten doortastend op te treden tegen de personen die als gevolg van de audit van Ernst & Young in opspraak zijn gekomen en in voorkomend geval een gerechtelijke procedure voor de vermoedelijke strafbare feiten in te stellen;
- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS niet langer zou moeten snoeien in de budgetten die een impact hebben op de dienstverlening en van de kwaliteit van die dienstverlening (stiptheid, betrouwbaarheid, toegankelijkheid) opnieuw de hoeksteen van het spoorbeleid zou kunnen maken."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Sabien Lahaye-Battheu et par MM. Emmanuel Burton, Gilles Foret et Jef Van den Bergh.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu en door de heren Emmanuel Burton, Gilles Foret et Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.56 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.56 uur.