

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

du

MARDI 17 JUILLET 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 17 JULI 2012

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Bert Wollants.
La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par M. Bert Wollants.

01 Ordre du jour

01 Agenda

De **voorzitter**: De heer Veys vraagt het woord.

01.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik protesteer tegen de wijze waarop de agenda van vandaag werd opgesteld. Twee van mijn vragen werden immers niet geagendeerd, maar doorverwezen naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

Voor een van die vragen, die gaat over de openingsuren van de lokalen van de spoorwegpolitie, zou ik dat nog kunnen begrijpen, ook al vraag ik duidelijk of de minister van Overheidsbedrijven bereid is om dienaangaande bij zijn collega van Binnenlandse Zaken aan te dringen. Ik vraag de minister dus duidelijk om iets te doen.

De andere doorverwezen vraag gaat over de huisvesting van de spoorwegpolitie. Welnu, de huisvesting van de spoorwegpolitie in het station van Gent-Sint-Pieters is een zaak van de NMBS. De NMBS bepaalt namelijk in welke lokalen de spoorwegpolitie wordt gehuisvest. Het lijkt mij dan ook logisch dat die kwestie hier aan bod komt en niet in de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

Tot slot, die twee vragen werden doorverwezen naar de commissie Binnenlandse Zaken, maar hoewel die commissie deze voormiddag is samengekomen, stonden mijn vragen niet op de agenda. Dat betekent dat mijn vragen mogelijks pas na het zomerreces zullen worden geagendeerd. Volgens mij zijn het nochtans actuele vragen die handelen over de veiligheid. Toch zullen deze ten vroegste pas in september kunnen worden behandeld.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, ik heb begrepen dat het de regering is die beslist welke minister antwoordt, maar misschien kan minister Magnette, als vertegenwoordiger van de regering, een en ander verduidelijken.

Mijnheer de minister, het gaat over het feit dat die vragen niet door u worden behandeld.

01.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, in de eerste vraag zegt de heer Veys zelf dat het veeleer een vraag is voor minister Milquet. Minister Milquet werd trouwens verzocht om die kwestie te bekijken en zij heeft dat aanvaard. Hetzelfde geldt voor de tweede vraag.

01.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, het gaat er niet over dat al dan niet te aanvaarden. De vraag over de huisvesting van de Gentse spoorwegpolitie is een actualiteitsvraag. Dit is een dringend probleem, want de lokalen moesten zelfs tijdelijk worden gesloten. Nu zal de spoorwegpolitie opnieuw in catacomben worden gehuisvest, waar het allerminst aangenaam werken is, laat staan dat het daar aangewezen is om mensen te ondervragen. Ik verwijs ter zake ook naar de Salduzwetgeving.

Ik betreur dat u deze vraag vandaag niet zelf beantwoordt en dat u ze doorverwees naar uw collega van Binnenlandse Zaken.

02 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité van de NMBS" (nr. 13079)**

02 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation par le comité de pilotage de la SNCB des protocoles existants entre les autorités publiques et les syndicats" (n° 13079)**

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag sluit aan bij vragen die vorige week werden behandeld. U hebt er toen voor geopteerd de vraag niet te behandelen, hoewel zij slechts anderhalf uur na het verstrijken van de vastgelegde datum en het vastgelegde uur was ingediend. Misschien was u mij toen al goedgezind, door voor te stellen dat u, omdat u toen geen antwoord kon geven, mij de kans zou geven vandaag wel een duidelijk antwoord te krijgen.

U meldde mij immers dat de vakbonden toen nog niet hadden gereageerd op de evaluatie van de bestaande protocollen over de stakingen. U hebt ter zake een aantal verklaringen gedaan.

Wij spreken over, enerzijds, het regeerakkoord van 1 december 2011 en, anderzijds, diverse vergaderingen van het sturingscomité van de NMBS.

Normaal zouden de betrokken partijen eind mei 2012 met een standpunt naar buiten komen. Wij zijn nu half juli 2012. Het is dus, gelet op de vele stakingen die al hebben plaatsgevonden en die helaas nog in het verschiet liggen, dringend tijd dat ter zake een beslissing wordt genomen.

Mijnheer de minister, graag had ik dus van u het volgende vernomen.

Wat is de stand van zaken inzake de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité van de NMBS?

Wat waren de opmerkingen van de vakbonden op het voorstel van het sturingscomité van de NMBS? In welke mate zal met deze opmerkingen rekening worden gehouden?

Wanneer zal geweten zijn of de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité negatief of positief is?

Welke, strengere maatregelen zullen bij een negatieve evaluatie door de regering worden genomen, om de continuïteit van de openbare diensten, met respect voor alle veiligheidsvereisten, te verzekeren?

02.02 **Minister Paul Magnette**: Ik verwijs naar mijn antwoord van verleden week op dezelfde vraag. De vakbonden hebben nog geen definitieve positie ingenomen met betrekking tot het finale ontwerp van nieuw protocolakkoord in verband met de werkonderbrekingen, dat in de nationale paritaire commissie van 7 mei 2012 werd besproken. Intussen vonden nog drie vergaderingen van de nationale paritaire commissie plaats, op 9 mei, 13 en 26 juni. Zij waren hoofdzakelijk gewijd aan het onderzoek van de economische en financiële informatie van de NMBS-Groep. Men is nog niet tot een akkoord kunnen komen. Het ontwerp van protocolakkoord maakt momenteel nog het voorwerp uit van discussie binnen de vakorganisaties.

02.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik ben toch verwonderd dat er nog steeds geen beslissing in het dossier werd genomen. Laten wij de timing eens bekijken. Op 1 december is er een regeerakkoord en begin januari werd het dossier opgestart. Er werd afgesproken dat de vakbonden zich vóór eind mei 2012 moesten uitspreken. Nu is het half juli.

Ik heb de indruk dat de vakbondsorganisaties dit dossier bewust laten aanslepen, waarschijnlijk omdat men geen kleur wenst te bekennen of de huidige situatie liever zo laat. U moet als minister evenwel uw verantwoordelijkheid nemen. U zegt dat er intussen andere vergaderingen hebben plaatsgevonden, onder meer over de financiële situatie binnen de NMBS. Ik begrijp de relatie niet tussen, enerzijds, de problematiek van het stakingsrecht en, anderzijds, de financiële situatie binnen de NMBS. Mogelijk kan dat op een later moment nog worden verduidelijkt.

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

03 Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la pénalisation des zones rurales par le logiciel de bpost" (n° 13084)

03 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "software van bpost die landelijke gebieden benadeelt" (nr. 13084)

03.01 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, le bourgmestre de Hamoir a envoyé un toutes-boîtes aux habitants du village de sa commune et spécifiquement au village de Fairon afin de les prévenir de l'inauguration d'un nouvel espace sport en plein air.

bpost a facturé à la commune l'envoi d'un toutes-boîtes pour 812 boîtes aux lettres alors qu'il n'y a que 381 maisons à Fairon. La commune a donc payé le double de la somme à laquelle elle aurait dû prétendre. En effet, pour un envoi de ce type, la commune a dû déboursier 68,70 euros alors que le coût normal aurait dû être de 32 euros.

Un représentant de bpost a expliqué cet état de fait parce que le logiciel facturait la différence entre la dernière et la première maison de la rue. Or, entre la première et la dernière maison d'une rue, il peut exister des parcelles non construites et donc, sans boîtes aux lettres.

Monsieur le ministre, cette situation n'est pas unique. D'autres communes rencontrent le même problème. Avec ce système, bpost gagne beaucoup d'argent sur le compte des diffuseurs et notamment des autorités locales. De plus, de nombreux envois sont jetés à la poubelle puisqu'ils ne sont pas distribués. Or, il a fallu payer également leur impression.

Dès lors, monsieur le ministre, avez-vous connaissance de ce problème? Pouvez-vous me confirmer les informations données par les représentants de bpost? Comptez-vous demander une révision du logiciel bpost afin de remédier à ce problème, en tenant compte du fait que des boîtes aux lettres soient présentes réellement en vue de la facturation?

Je vous remercie d'avance pour votre réponse.

*Présidente: Minneke De Ridder.
Voorzitter: Minneke De Ridder.*

03.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Clarinval, j'ai déjà répondu à cette question. Il s'agissait de la question n° 12620 de M. Balcaen en date du 18 juin 2012.

L'explication qui a été fournie à la commune était erronée. Le logiciel de bpost prend en compte les boîtes aux lettres présentes réellement au bord des routes, les parcelles non existantes, en construction, inhabitées ou temporairement inhabitées ne sont pas incluses. La base de données est mise à jour à intervalles réguliers et est adaptée à tous les changements qui ont eu lieu.

Je tiens tout d'abord à rappeler que la distribution et l'envoi de toutes-boîtes constitue un produit commercial de bpost qui n'entre pas dans le cadre du service universel ou des missions de service public. Le produit Distripost ne relève donc pas de ma compétence *stricto sensu*. bpost me communique néanmoins les éléments d'information suivants. "L'offre actuelle de Distripost repose sur un découpage géographique basé sur les zones NIS de l'Institut national de Statistique. La zone 5 correspond aux limites des communes. La zone 6 correspond aux limites des sous-communes avant fusion et la zone 9 correspond à des quartiers statistiques. Les clients de Distripost ont la possibilité de distribuer un envoi toutes-boîtes qui se limite à une commune ou sous-commune mais pas à un quartier statistique en tant que tel. En effet, ces derniers sont difficiles à délimiter sur le terrain. Ce sont des délimitations administratives. Dans la plupart des cas, les boîtes aux lettres à distribuer ne constituent qu'une partie de la tournée d'un facteur. Pour le facteur, il n'est donc pas facile de déterminer avec exactitude le moment où il doit commencer la distribution des toutes-boîtes. En conséquence, si un client souhaite distribuer un toutes-boîtes pour un quartier statistique en

particulier, le toutes-boîtes sera distribué sur l'intégralité des tournées des facteurs passant par cette zone".

Dans le cas concret de Hamoir, le hameau de Fairon, cité dans votre question, est défini comme un quartier statistique. La distribution d'un toutes-boîtes à Fairon implique donc que toutes les tournées concernées soient couvertes, deux en l'occurrence, ce même si la distribution se fait dans une partie des boîtes aux lettres de Comblain-la-Tour, le hameau voisin. bpost me confirme qu'au moment de la réservation, les clients sont informés du nombre de boîtes concernées et donc du nombre d'exemplaires à fournir pour assurer correctement la distribution. Le client est libre d'accepter ou de refuser l'offre de services.

03.03 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, je prends acte de la réponse. J'ignorais que M. Balcaen avait déjà posé la même question. J'en suis fort marri et d'autant plus triste d'avoir fait perdre son temps à M. le ministre. C'était involontaire.

Il n'en demeure pas moins qu'il est regrettable qu'un découpage plus précis des envois toutes-boîtes ne puisse pas être fait. Même si je comprends qu'il y ait une sorte de correspondance avec les tournées des facteurs, il serait plus judicieux de pouvoir facturer à un coût plus proche de la volonté de servir une certaine population. Je remercie le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la pétition de la plate-forme EnTrain, Rassemblement pour un rail performant" (n° 13169)

04 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de petitie van het platform EnTrain, Rassemblement pour un rail performant" (nr. 13169)

04.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la plate-forme "En Train, Rassemblement pour un rail performant" vous a remis jeudi une pétition de 14 200 signatures. Les signataires réclament, dans ce texte, des choix budgétaires pertinents pour faire ou refaire de la SNCB un service public de qualité. La plate-forme regroupe la Fédération Inter-Environnement Wallonie, Navetteurs.be, la CGSP Cheminots, la CSC-Transcom Cheminots et la SLFP-Cheminots – une belle convergence de vues entre les syndicats et des organisations de la société civile.

La pétition demande qu'un budget suffisant soit prévu pour le rail et que celui-ci serve au financement des fondamentaux du service public, et non – disent-ils – à des dépenses inutiles ou de prestige. Je cite: "rénovations pharaoniques des gares", "coût salarial démesuré du top management", "frais de consultance et de communication", etc. La pétition réclame, entre autres, des trains fiables et à l'heure; une fréquence à la demi-heure, y compris le soir et le week-end, avec des correspondances assurées; l'amélioration de la capacité du réseau et la réouverture de lignes; le maintien et la rénovation des gares et points d'arrêt existants; une sécurité renforcée sur le réseau et dans les trains; et une organisation structurelle plus efficace du Groupe SNCB.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions relativement simples. Quelle est votre appréciation par rapport aux différentes revendications de la plate-forme? Comment les mettez-vous en œuvre dans le cadre de la négociation du prochain PPI et des prochains contrats de gestions? Je vous remercie pour vos réponses.

04.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, j'ai bien entendu pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des revendications des membres la plate-forme "En Train, Rassemblement pour un rail performant". Je les ai d'ailleurs reçus à mon cabinet. Je suis très sensible aux arguments et aux demandes qui sont développés.

Comme chacun, je suis conscient que le Groupe SNCB, en tant qu'acteur de la mobilité et du développement économique des Régions, a un rôle très important à jouer. Il faut donc mettre en place une politique ambitieuse pour donner au Groupe les moyens de répondre aux défis du futur. Cela passe en grande partie par le projet de plan d'investissement 2013-2025 qui est d'ailleurs au centre des revendications de la plate-forme et du chèque – fictif, je précise – de 35 milliards d'euros qu'ils m'ont transmis.

Le projet de plan d'investissement 2013-2025 est basé sur une hypothèse d'un budget de l'ordre de 25 milliards d'euros. C'est une hypothèse puisqu'elle doit encore être confirmée par le gouvernement. Mais ma proposition au gouvernement est de réintroduire une norme de croissance comme cela avait été le cas dans le passé avec certains de mes prédécesseurs, dont certains vous sont proches. Je pense que c'est nécessaire pour cette période. Cela peut paraître trop bas aux yeux des différents comités représentatifs, ce n'en est pas moins une proposition déjà ambitieuse dans le contexte économique actuel et qui ne sera pas simple à défendre étant donné les contraintes budgétaires face auxquelles nous nous trouvons.

Un euro ne pouvant être dépensé qu'une seule fois, il faudra certainement faire des choix mais ce sera toujours en gardant l'attention sur la qualité du service rendu au voyageur.

J'ai dit que mes deux priorités seraient la sécurité et la ponctualité. J'entends bien que cela guide l'ensemble des arbitrages. Les Régions seront impliquées dans le choix des projets structurants qu'elles souhaitent voir réaliser. Elles pourront accorder des moyens supplémentaires conformément à l'accord du gouvernement dans une logique de co-financement ce qui est aussi une innovation.

Il faut aussi tenir compte d'un co-financement possible par des fonds européens, toujours difficile à chiffrer mais qui peut amplifier l'enveloppe par exemple pour des solutions à apporter à l'encombrement de la jonction Nord-Midi.

L'Union européenne prévoit des budgets importants dans le cadre du nouveau programme RTE (Réseau transeuropéen de transport) et nous devons tâcher de tirer le maximum de moyens de ce programme.

Quant au prochain contrat de gestion, je veillerai bien entendu à ce que les objectifs des entreprises les incitent fortement à garantir la sécurité, la ponctualité et la qualité du service optimal pour satisfaire les clients du rail. Je pense que nous aurons l'occasion de revenir sur cela concrètement quand nous aurons fait des arbitrages sur le plan d'investissements. Vous verrez alors comment ces intentions seront traduites en actes.

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'espère que nous aurons l'occasion d'y revenir avant puisque notre commission avait suggéré et accepté, il me semble, d'avoir un échange de vues sur ce PPI une fois approuvé par les différentes instances du Groupe.

Il y a toujours une interrogation sur le fait de savoir si les trois entités l'ont approuvé ou si certaines d'entre elles en ont pris acte. Tout est toujours très clair avec le Groupe SNCB!

J'espère, si l'occasion nous en est donnée, d'échanger sur le PPI et d'entendre également la plate-forme sur ses revendications. Cela me semble être une bonne grille de lecture concernant des choix à faire.

Il est vrai que le problème budgétaire existe. Néanmoins c'est vrai qu'au niveau budgétaire la plate-forme pointe ce qui ressemble quand même assez fort, et je ne m'avance pas trop, à une diminution en franc constant par rapport à ce qui était prévu dans le PPI précédent.

04.04 Paul Magnette, ministre: C'est le même ratio en fonction de la croissance annuelle plus l'indexation.

04.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'entends que vous avez des ambitions en la matière. On aura sans doute l'occasion à l'avenir d'échanger à ce sujet.

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

05 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réouverture d'un point d'arrêt à Ligne" (n° 13170)

05 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heropening van een stopplaats in Ligne" (nr. 13170)

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

05.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la SNCB envisage de temps à autres la fermeture de guichets et la suppression de points d'arrêt au détriment de l'offre proposée aux voyageurs. Il est malheureusement beaucoup moins souvent question de la réouverture de gares ou de points d'arrêt. Pourtant, certains points d'arrêt disposeraient d'un potentiel important en termes de voyageurs et pourraient être remis en service à moindres frais.

J'évoque en particulier la réouverture d'un point d'arrêt à Ligne (ligne 94) près d'Ath, réclamée depuis très longtemps. D'après le Comité consultatif des usagers de la SNCB, l'espace disponible aux abords de l'ancienne gare pourrait accueillir de 150 à 200 voitures. Cette réouverture permettrait de trouver une solution à la saturation du parking de la gare d'Ath et inciterait de nombreuses personnes à ne plus utiliser la voiture pour rejoindre leur travail ou des gares plus importantes.

En juin dernier, les autorités communales de la ville d'Ath ont à nouveau plaidé en faveur de la remise en service de ce point d'arrêt à Ligne. Précédemment, la ville avait même promis qu'elle interviendrait financièrement dans la revitalisation des quais, mais également dans son coût d'exploitation.

Monsieur le ministre, les autorités communales de la ville d'Ath ont-elles introduit une demande de réouverture d'un point d'arrêt à Ligne? Si oui, quelle est la réponse qui a été apportée par le Groupe SNCB, à ce stade? La réouverture d'un point d'arrêt à Ligne est-elle envisageable à court terme?

05.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Balcaen, la réouverture d'un point d'arrêt relève de la SNCB. Celle-ci n'a pas reçu de demande officielle récente émanant des autorités communales athoises.

La réouverture de la gare de Ligne n'est pas planifiée à court terme par la SNCB, pas plus que la réouverture de la ligne fermée en 1984 en raison de sa faible fréquentation. Cette ancienne gare se situe sur la ligne 94 à 5 km de la gare d'Ath, important nœud ferroviaire intermodal, et à 6 km de la gare de Leuze. Ces deux gares sont desservies par des relations IC et IR de qualité.

Comme je l'ai signalé lors de la commission Infrastructure du 5 juin dernier, le conseil d'administration de la SNCB, le 18 octobre 2011, a décidé de ne pas procéder à la suppression de points d'arrêt. Le comité de direction doit cependant réaliser une étude sur leur optimisation dans le cadre de l'établissement du nouveau plan de transport 2013-2025, ce qui pourrait conduire à des ouvertures ou des réouvertures, ou des fermetures, de points d'arrêt. La SNCB intégrera dans cette étude globale l'examen de cet ancien point d'arrêt de Ligne.

05.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends note qu'il n'y a pas eu de demande officielle récente de la part des autorités communales d'Ath. C'est un élément important qui ne semble en tout cas pas être en cohérence avec les discours tenus au niveau local.

J'entends qu'il n'y a, à ce jour, pas de volonté. J'insiste quand même sur le fort accroissement démographique d'Ath et ses environs. On assiste, un peu à la fois, à l'engorgement des parkings pourtant très nombreux autour de la gare. Tout récemment, la gare a d'ailleurs été partiellement rénovée par la SNCB Holding avec un très bon résultat. Il reste sans doute pertinent de mener une étude sur le potentiel de cet éventuel point d'arrêt à Ligne.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réouverture des points d'arrêt de Néchin et Leers-Nord" (n° 13171)

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heropening van stopplaatsen in Néchin en Leers-Nord" (nr. 13171)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, après cette question, j'en terminerai avec mon

petit tour de Wallonie picarde. Je le promets.

Tout comme la commune d'Ath, la commune d'Estaimpuis a aussi évoqué il y a quelques mois la réouverture de points d'arrêt sur son territoire, notamment en évoquant le sort de deux anciennes gares (Néchin et Leers-Nord), qui pourraient être réaménagées en points d'arrêt afin de permettre aux habitants de rejoindre des gares plus importantes, comme Tournai et Mouscron, sans devoir prendre leur voiture.

Cela permettrait également aux écoliers qui rejoignent quotidiennement ces deux villes de gagner un temps appréciable.

En octobre 2009, les autorités communales d'Estaimpuis avaient annoncé avoir déposé un dossier en ce sens auprès de la SNCB.

Monsieur le ministre, les autorités communales ont-elles effectivement pris contact avec la SNCB afin de plaider pour la réouverture des points d'arrêt de Néchin et/ou Leers-Nord?

Si oui, quelle est la réponse qui a été apportée par le Groupe SNCB?

La réouverture des points d'arrêt sur la commune d'Estaimpuis est-elle envisageable à court terme?

06.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, la SNCB a bien reçu une demande de la commune d'Estaimpuis qu'elle a analysée.

Sa demande concerne une offre essentiellement orientée sur les écoliers à destination de Tournai et Mouscron, ainsi que quelques arrêts supplémentaires de trains IC/IR, en outre d'une desserte au moyen de trains P.

À ce propos, la SNCB émet les remarques suivantes.

D'abord, près de la moitié des habitants d'Estaimpuis habitent au nord de la commune et sont desservis par la gare de Herseaux dont les quais sont aménagés à quelques mètres de la limite communale, tout près du péricentre le plus important de la commune d'Estaimpuis.

La desserte d'Herseaux est excellente, avec 80 trains par jour ouvrable.

Les trains IC/IR ont tout au long de la journée la même cadence afin d'éviter de mettre en péril les correspondances et les réutilisations. Des arrêts supplémentaires à des moments déterminés de la journée qui se traduiraient par un temps de parcours plus long ne sont donc pas en principe possibles. Des trains P sont mis en service pour offrir un surcroît de capacité au cours des heures de pointe mais la SNCB souhaite à l'avenir les remplacer autant que possible par des trains cadencés.

La TEC met en œuvre une offre assortie à la demande. Même si le parcours en train est plus rapide qu'en bus, il ne faut pas oublier la distance entre le domicile et l'éventuelle gare ferroviaire.

À Tournai également, la distance entre l'un des nombreux arrêts de bus et la destination est généralement plus courte qu'à partir de la gare ferroviaire. Pour nombre de déplacements, le temps de parcours total, de porte à porte, en train ne serait donc pas véritablement plus rapide qu'avec l'actuelle offre de bus. Les quelques voyageurs supplémentaires qui prendraient le train seraient principalement des écoliers sur une courte distance.

Actuellement, quelque 200 habitants de la commune d'Estaimpuis sont en possession d'une carte train. L'ouverture des deux points d'arrêt supplémentaires entraînerait surtout un déplacement de la gare de départ sans pour autant générer un nombre significatif de nouveaux voyageurs en train ni de nouvelles recettes.

L'aménagement de nouveaux points d'arrêt équipés le long d'une ligne à double voie nécessite un investissement important. La SNCB ne peut donc à ce stade répondre positivement à la demande de la commune d'Estaimpuis visant à rouvrir les anciens points d'arrêt de Néchin et de Leers-Nord vu le potentiel très limité, vu l'offre de bus déjà présente, vu son souhait de réduire à un strict minimum à l'avenir le nombre de trains d'heure de pointe et vu le principe selon lequel les trains IC/IR circulent toujours selon un même

horaire tout au long de la journée. Ce qui ne doit pas empêcher les Néchinois de bénéficier d'une bonne offre ferroviaire.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Mais qu'il est difficile pour les bourgmestres de se faire entendre du Groupe SNCB quelquefois. Même M. Senesael! Pourtant, il avait fait grand cas de sa demande qui visiblement ne sera pas rencontrée, en tout cas à court terme.

Vous donnez, contrairement à l'autre question, des éléments plus précis d'opportunité. Je suis évidemment interpellé par ces éléments.

J'espère que dans le cadre d'une réflexion plus approfondie évoquée dans la question précédente, il sera possible d'aller plus loin et de voir s'il est effectivement possible de rouvrir l'un ou l'autre de ces points d'arrêt si l'opportunité s'en fait ressentir à côté des autres moyens de transport en commun.

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

06.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, komt de regeling van de werkzaamheden straks nog aan bod of heeft de niet-behandeling te maken met het beperkte aantal leden?

De **voorzitter**: Er is geen quorum en daarom kunnen wij dit vandaag niet behandelen.

07 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking de la gare de Ciney" (n° 13115)

07 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerterrein van het station Ciney" (nr. 13115)

07.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, on peut noter une recrudescence de l'utilisation des trains par les navetteurs et cet engouement est bien entendu le fruit de plusieurs campagnes de sensibilisation à l'utilisation des transports en commun pour des raisons tant écologiques qu'économiques. Un certain nombre de gares voient ainsi leurs parkings pris d'assaut chaque jour et manquent bien souvent de places pour répondre aux demandes.

À titre d'exemple, un nombre de plus en plus croissant de navetteurs empruntent la ligne 162 Luxembourg-Bruxelles à hauteur de Ciney. Il existe un projet de réhabilitation de la zone autour de la gare et j'imagine que, dans ce cadre, Infrabel sera attentif à mettre l'utilisateur du rail au cœur de ses préoccupations pour lui procurer une infrastructure la plus adéquate possible en fonction de ses besoins.

Par ailleurs, monsieur le ministre, dans le cadre des statistiques de fréquentation de la SNCB, vous est-il possible de nous communiquer le nombre de navetteurs au départ de la gare de Ciney ainsi que son évolution depuis cinq ans? Pouvez-vous nous donner le nombre de places de parking disponibles sur le parking situé à l'arrière de la gare de Ciney? Visiblement, ce parking rencontre un très grand succès car, faute de places, les automobilistes vont très régulièrement chercher des places ailleurs, encombrant notamment les espaces de parking des rues environnantes ou prévus pour les commerces.

Indépendamment de la question d'une possible suppression du passage à niveau à l'avenir, j'aurais aimé vous demander si l'extension de ce parking est prévue dans les projets d'Infrabel? Dans l'affirmative, dans quel délai, dans quelle proportion cette augmentation aurait-elle lieu? Quel serait le rôle de chaque intervenant dans ce dossier (Infrabel, la commune ou d'autres)? Dans la négative, pourquoi?

Actuellement gratuit, ce parking risque-t-il de devenir payant en cas d'extension, comme c'est le cas dans certains lieux? Comment la gestion des deux-roues est-elle envisagée, étant donné le nombre croissant de vélos aux abords de la gare? On constate aussi qu'actuellement, l'accès de la gare de Ciney n'est pas aisé pour les personnes à mobilité réduite. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que, dans le cadre des différents aménagements prévus autour de la gare, une attention particulière sera portée à ce que cette problématique soit gérée de manière cohérente (parking, accès aux voies, bâtiments, etc.)?

07.02 Paul Magnette, ministre: Madame Warzée, le nombre de clients ayant validé leur carte train au minimum une fois au départ de la gare de Ciney est de 2 371 en 2010 et de 2 454 en 2011, soit une augmentation de 83 personnes.

Les données relatives aux années antérieures ne peuvent être immédiatement extraites de la *database*. Le nombre de places de parking de voitures est de 270 places marquées. Les projets de construction et de rénovation des parkings sont, aujourd'hui, du ressort de la SNCB-Holding. Dans le cadre des travaux d'Infrabel pour la suppression du passage à niveau, seule une adaptation minime du parking est prévue. D'une manière générale, le développement de parkings sera traité dans le nouveau plan d'investissements 2013-2025, qui est en cours d'élaboration.

En ce qui concerne la gestion des deux-roues, la SNCB-Holding a équipé la gare de Ciney de 24 rateliers pour vélos. L'aménagement des pistes cyclables sur le domaine public du site de la gare est du ressort de la commune de Ciney. La gare de Ciney fait partie des 114 gares pour lesquelles la SNCB offre un service d'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Toute personne à mobilité réduite peut bénéficier d'une aide à l'embarquement ou au débarquement dans ces 114 gares, notamment à Ciney, sept jours sur sept, du premier au dernier train. Dans 17 gares, une collaboration est organisée avec des sociétés de taxis pour le transport des personnes en chaise roulante, d'une gare sans assistance vers une gare offrant une assistance. Cela représente 131 gares pour lesquelles une solution globale est offerte.

La SNCB-Holding s'est engagée à rendre le bâtiment de la gare de Ciney et ses environs accessibles aux personnes à mobilité réduite en 2018.

Infrabel prévoit également de rendre les infrastructures accessibles aux personnes à mobilité réduite lors de la rénovation des quais et du couloir sous voies.

07.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Si je vous entends bien, la concrétisation des projets relatifs à la gare de Ciney n'est pas prévue dans l'immédiat en ce qui concerne les aménagements!

J'ai bien noté votre réponse relative à l'augmentation de 83 personnes. Il est vrai qu'au quotidien, la gestion s'avère plus compliquée qu'il n'y paraît à travers les chiffres. Il importe de soutenir les navetteurs, puisqu'on les encourage à se diriger vers les transports en commun, mais il faut aussi leur donner les moyens de le faire.

Dans le cadre de la gare de Ciney, il faut savoir qu'ils proviennent très largement des alentours des villages avoisinants pour cette ligne. Il importe donc de donner une infrastructure adaptée aux automobilistes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats de la recherche d'alternatives à la suppression de 193 trains de la SNCB" (n° 13130)

- **Mme Linda Musin** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 193 trains prévue en fin d'année et la recherche de solutions alternatives" (n° 13154)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives aux trains supprimés" (n° 13191)

- **M. Damien Thiéry** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annonce de la suppression de 193 trains par la SNCB" (n° 13202)

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten van de zoektocht naar

alternatieven voor de 193 afgeschafte NMBS-treinen" (nr. 13130)

- mevrouw **Linda Musin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voor het einde van het jaar geplande afschaffing van 193 treinen en de zoektocht naar alternatieven" (nr. 13154)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "alternatieven voor geschrapte treinen" (nr. 13191)

- de heer **Damien Thiéry** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door de NMBS aangekondigde schrapping van 193 treinen" (nr. 13202)

De **voorzitter**: De heer Van den Bergh is er niet.

08.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vais poser une question brève mais importante.

À mes yeux, essentiellement parce qu'étranglée financièrement par de mauvais choix en matière de répartition des dotations publiques, la SNCB, fin de l'année dernière, en novembre si mes souvenirs sont exacts, s'était vue contrainte d'annoncer la suppression de 193 trains à l'horizon 2012 pour les trains en service intérieur et 2013 en service transfrontalier.

Auditionnée en commission de l'infrastructure, Mme Laurence Bovy, présidente du conseil d'administration de la SNCB, mais aussi M. Descheemaeker, administrateur général, s'étaient tous deux engagés à chercher des alternatives à la suppression de ces trains, afin de sauvegarder la mobilité de nombreux voyageurs, particulièrement ceux des zones rurales et ceux qui comptent sur le train pour se rendre au travail.

Quel est aujourd'hui l'état de la situation? Sur les 193 trains supprimés, combien font aujourd'hui l'objet d'une alternative en bonne et due forme?

08.02 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, le plan d'économies décidé par le conseil d'administration de la SNCB comprend notamment la liste des 193 trains supprimés en cette fin d'année. Cette liste a été confirmée et affichée dans différentes gares.

Comme mon collègue Ronny Balcaen vient de le dire, nous avons eu l'occasion de débattre longuement sur cette décision avec le CEO de la SNCB et la présidente du conseil d'administration au sein même de cette commission.

À cette occasion, mon groupe avait insisté sur la nécessité impérieuse de rechercher des alternatives pour les navetteurs concernés et lésés par les futures suppressions.

Monsieur le ministre, comme mon collègue, je voudrais que vous puissiez nous indiquer si la SNCB a bien entamé des démarches visant à trouver des solutions alternatives pour ses navetteurs? Des contacts ont-ils été pris avec les sociétés régionales de transport public? D'autres initiatives, peut-être plus locales, sont-elles envisagées?

Merci de faire le point sur les efforts faits par la SNCB visant à diminuer l'impact négatif de la future suppression de 193 trains pour les clients de notre entreprise publique.

08.03 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne répèterai pas ce qui a été dit.

Il est effectivement question de la suppression de 193 trains. Ainsi, il s'agirait notamment de 67 trains au départ d'une gare wallonne vers une autre gare wallonne, de 12 trains au départ d'une gare wallonne vers une gare étrangère, de 11 trains d'une gare étrangère vers une gare wallonne et de 5 trains au départ d'une gare wallonne vers une gare flamande.

Une fois de plus, la Wallonie est touchée par les suppressions quelles qu'elles soient. Même s'il ne s'agit pas de lignes très importantes – il s'agit bien souvent de lignes secondaires –, la question est de savoir si des alternatives ont été mises en place.

Confirmez-vous le caractère officiel de cette annonce faite par le SNCB le 12 juillet dernier? Les données dont je viens de faire état sont-elles validées? Quels sont les critères objectifs qui ont mené à cette décision de suppression?

08.04 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je crains que ma réponse vous laisse un peu sur la faim. En effet, le dossier étant en pleine instruction, je ne peux, hélas, vous donner beaucoup de détails.

Je vous rappelle que la SNCB étudie, en concertation avec les sociétés régionales de transport qui sont concernées, la possibilité d'offrir des transports publics mieux adaptés à la demande, plus économiques et écologiques afin de maintenir une offre de transport minimale lorsque, comme cela a été convenu, trois trains successifs sont supprimés et/ou si l'offre de trains ne propose aucune alternative dans les 60 minutes. Les trains concernés ont été identifiés. Tous les éléments requis pour l'étude ont aussi été rassemblés. Il s'agit du coût du train, du coût du bus, du temps de parcours du bus par rapport à celui du train, du nombre de voyageurs concernés, etc., ce train par train pour permettre une analyse et déposer des conclusions fondées. Sur cette base, la SNCB travaille et avance en concertation avec les sociétés régionales, mais aucune décision précise n'a encore été prise à ce stade.

08.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, à l'époque, c'est-à-dire en octobre ou novembre, M. Descheemaeker et Mme Bovy nous disaient: "Oui, nous allons chercher des alternatives, mais laissez-nous le temps: nous avons 14 mois".

Aujourd'hui, il reste six mois avant la mise en œuvre des décisions. Visiblement, la SNCB est incapable de présenter des chiffres; peut-être un travail est-il actuellement réalisé, mais il me semble qu'une difficulté subsiste à trouver des alternatives. Je ne peux qu'insister pour que cette recherche d'alternatives aboutisse et que, faute d'aboutir, nous en revenions à la série de décisions prises.

Il est vrai que cette situation concerne 3 000 personnes – encore faudrait-il connaître la méthode de comptage – qui ont besoin du train, car elles habitent dans des zones rurales, elles doivent se rendre tôt le matin au travail et/ou rentrer tard le soir. Ce moyen de locomotion et de transport en commun est le seul disponible.

Je doute qu'on trouve des alternatives à l'ensemble des suppressions de trains et ce sera dommageable pour le développement de nos territoires, le développement de la ruralité.

J'ai beaucoup lu ces derniers jours des propositions de résolution, à d'autres niveaux de pouvoir, sur la défense de la ruralité. J'espère qu'au niveau fédéral, la SNCB et vous-même pourrez également vous battre pour la préservation d'un élément important de la vie dans les territoires, en particulier en milieu rural, c'est-à-dire la mobilité.

08.06 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse bien qu'elle nous laisse quelque peu sur notre faim.

J'espère vraiment que le travail avance entre la SNCB et les sociétés de transport. Je me doute bien que rien n'est simple dans un plan d'économies; de plus, cela prend du temps. Si c'est pour arriver à une alternative de qualité, nous pouvons attendre, mais j'espère que, dans les mois qui viennent, d'ici à l'automne, des solutions auront été trouvées pour rassurer l'ensemble des navetteurs concernés; nous en avons cité le chiffre.

La SNCB, entreprise publique, ne peut que mettre en avant le service au public. Je reprends les termes mêmes de M. Descheemaeker lors de son audition. Il avait parlé de "l'impératif d'avoir des alternatives avant de supprimer des trains"; j'espère que nous arriverons à cette solution.

08.07 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je ne peux que vous remercier pour votre honnêteté intellectuelle. Quand vous dites que vous ne pourrez pas donner beaucoup d'éléments, effectivement, vous n'en donnez pas beaucoup. Et vous êtes relativement clair et concis dans vos réponses.

On encourage les gens à prendre les transports en commun, vu les problèmes de mobilité, entre autres, en Région bruxelloise. Mais on ne fournit pas un réseau de transport en commun qui réponde à la demande de

la population. D'un côté, on encourage et, de l'autre, on n'a pas un réseau performant.

S'il y a une telle suppression, nous demandons un plan concret d'alternatives. On sait qu'il reste six mois. Dans trois mois, nous reviendrons auprès de vous pour faire l'état des lieux des alternatives qui sont proposées. S'il n'y en a pas, il faudra qu'on revoie les décisions qui ont été prises par la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het parkeerbeleid bij het station van Aalst" (nr. 13177)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de pendelparking aan het station van Aalst" (nr. 13198)

09 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique de stationnement à la gare d'Alost" (n° 13177)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking pour navetteurs à la gare d'Alost" (n° 13198)

09.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de pendelparking bij het station van Aalst wordt onderbenut en is ook niet altijd zo gebruiksvriendelijk. Er zijn slechts twee ingangen en de automaten voor treingebruikers kunnen niet worden gebruikt door niet-treinreizigers. Het gevolg is dat deze parking soms leegstaat terwijl andere parkings in de stad overvol zitten. Autogebruik moet uiteraard niet aangemoedigd worden, maar aan de andere kant is het toch wel goed dat de beschikbare infrastructuur optimaal wordt gebruikt. Ook in het verslag van de ombudsman voor de treinreiziger wordt er melding gemaakt van klachten over pendelparkings in het algemeen. B-Parking hanteert vaak verschillende parkeerformules naargelang het vervoerbewijs van de pendelaar, de plaats van de parking en het feit of de gebruiker al dan niet treinreiziger is.

Ik heb enkele heel concrete vragen.

Ten eerste, plant de NMBS maatregelen om de parking in Aalst buiten de drukke uren ook open te stellen voor niet-treinreizigers?

Ten tweede, zijn er hiervoor al contacten gelegd met het stadsbestuur van Aalst? Zo ja, wat was het resultaat van deze contacten?

Ten derde, zijn er bij de verschillende stations ook meerdere concessiehouders? Worden er maatregelen genomen om dit eventueel te harmoniseren?

09.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, aansluitend bij de uiteenzetting van collega Van Hecke meen ik dat wij ons als commissie en u als minister eens moeten bezinnen over het beleid van de NMBS inzake de parkings. Ik heb soms de indruk dat de NMBS die parkings ziet als een gesloten geheel dat enkel afgestemd is op de reizigers. Wanneer wij echter kijken naar het beleid voor de stations is het net het omgekeerde. Men probeert niet alleen de pendelaars naar de stations te lokken, maar men wenst het station ook te zien als een plaats om de winkelen, om mensen te ontmoeten en om af te spreken. Daarom zou men ook voor de parkings, die zich vaak op zeer interessante plaatsen bevinden, de denkoefening moeten maken om ze ten volle te laten renderen. Elke euro die in het laatje van de NMBS komt telt. Als er veel geld in die parkings wordt gepompt, dan moet dat ook renderen.

Specifiek wat de parking van Aalst betreft, stelt collega Van Hecke dat die onderbenut wordt. Wij kunnen natuurlijk niet zeggen dat er geen kat te zien is op die parking in Aalst, maar de foto die bij het artikel stond waarop de uiteenzetting van collega Van Hecke gebaseerd is liet misschien geen kat zien maar wel een haan. De kippen kunnen dus in alle rust een graantje meepikken van de onderbenutting van die parking.

Gelet op de parkeerproblemen in Aalst meen ik echter dat de NMBS een rol zou moeten kunnen spelen.

Vandaar mijn vragen.

Is de NMBS van oordeel dat de parking aan het station van Aalst voldoende benut wordt? Zo ja, op basis van welke argumenten? Zo neen, welke maatregelen werden er genomen?

Is de NMBS bereid om de parking aan het station van Aalst in te schakelen om de parkeerproblemen in het centrum van Aalst aan te pakken? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

09.03 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Veys, de parking te Aalst is sinds de installatie van de automaten en de slagbomen eveneens toegankelijk voor niet-treinreizigers. Parkeren is er dus mogelijk voor pendelaars, niet-pendelaars, buurtbewoners en anderen. Voor ieder type gebruiker is een specifiek tarief uitgewerkt. Het tarief voor treinreizigers is verschillend van dat voor niet-treinreizigers. Treinreizigers genieten een voorkeurtarief op de pendelparking aan het station, conform de strategie van de NMBS-Holding. Alle parkeerinformatie is beschikbaar op het infopaneel bij de ingang van de parking, op de website b-parking.be en scotty.be en aan het loket van het station.

De NMBS-Holding zal contact opnemen met de stad Aalst om te bekijken in welke mate de bewegwijzering naar de stationsparking verbeterd kan worden.

Het is uitzonderlijk dat er meerdere concessiehouders zijn. In Antwerpen-Centraal bijvoorbeeld wordt de parking Kievit uitgebaat door B-Parking, terwijl de parking Astridplein uitgebaat wordt door Q-Park. De overeenkomst met Q-Park dateert van voor de oprichting van B-Parking.

09.04 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, er is blijkbaar toch wel enige onduidelijkheid ter plaatse over de vraag of de parking al dan niet open is voor niet-pendelaars. Dat probleem is nu aangekaart. Ik heb ook begrepen dat het stadsbestuur van Aalst daarover een gesprek wil aangaan met u. Met de informatie die nu ter beschikking is, zal ik een en ander verder nagaan.

09.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik bedank u voor de verduidelijking. Wat ik u niet heb horen zeggen, is of die parking ook in het weekend of na 23 u 00, nadat er geen treinen meer stoppen, gebruikt kan worden. Of is die parking na een bepaald uur afgesloten? Dezelfde vraag voor het weekend. Mocht dat niet het geval zijn, dan denk ik, zoals u voorstelt, dat het een goede zaak is dat de NMBS contact zou opnemen met het stadsbestuur van Aalst om die bewegwijzering te verduidelijken.

Ik denk dat de parking van de NMBS zeker een rol kan spelen om een beetje soelaas te bieden in de parkeerproblematiek in Aalst.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afspraken met de directie van het restaurant Matiate in het centraal station van Antwerpen" (nr. 13196)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les accords avec la direction du restaurant Matiate à la gare centrale d'Anvers" (n° 13196)**

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp dat het niet de bedoeling kan zijn hier namens particulieren op te treden. Gelet op de verklaringen van de betrokkene in de media, hoop ik echter dat er niet nog meer personen met een uitbating in het centraal station van Antwerpen afspraken hadden met de NMBS die niet werden gehonoreerd.

De aanleiding van vraag is het bericht dat eind mei het restaurant Matiate in het centraal station van Antwerpen de deuren heeft gesloten. Er ligt natuurlijk een veelheid van omstandigheden aan de basis, maar een van de redenen volgens uitbater Faris Demir in de media – zo merkt u dat het Vlaamse Belang niet exclusief de belangen van de autochtone horeca-uitbaters verdedigt – was dat het veel te stil aan die kant van het station was. De internationale treinen zouden daar stoppen, maar dat is nooit gebeurd. Er zijn daar

ook geen andere winkels. Het waren twee moeilijke jaren voor de uitbater. Volgens de uitbater hebben ze zitten wachten op iets dat niet kwam. De man stelt best boos te zijn op de NMBS die haar beloften niet heeft gehouden.

Heeft de NMBS bepaalde engagementen gemaakt tegenover horeca-uitbaters in het centraal station? Mogelijk heeft een restaurant als Matiate als gevolg daarvan, ook gelet op de economische crisis, zijn deuren moeten sluiten.

Welke afspraken werden door de NMBS gemaakt met restaurant Matiate? Werden die afspraken nagekomen? En zo nee, welke niet en waarom niet?

10.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Veys, conform artikel 122 van de Kamer zijn de vragen over particuliere belangen of persoonlijke gevallen niet ontvankelijk, maar ik zal uw vraag beantwoorden.

De NMBS-Holding heeft van haar kant heel wat inspanningen geleverd.

Ten eerste, heeft ze een gevoelige commerciële korting van 75 % op de concessievergoeding gegeven tot de komst van de hogesnelheidstrein Fyra in Antwerpen-Centraal.

Ten tweede, heeft ze gezorgd voor de bewegwijzering op diverse strategische punten in het station, waarbij naam en logo van het restaurant Matiate expliciet zijn opgenomen. Ook werd in de hotels in de onmiddellijke omgeving een flyer over de Diamond Gallery gedistribueerd op 10 000 exemplaren, die reclame voor Matiate omvatte.

Ten derde, werden diverse evenementen aangetrokken die hun catering eventueel door Matiate konden doen verzorgen.

Ten vierde, heeft de NMBS-Holding de organisatie van "FC De Kampioenen" via een externe partij georganiseerd. Deze populaire tentoonstelling liep van december 2010 tot april 2011 en bracht tienduizenden bezoekers naar het station aan de kant Kievitstraat.

Het aantal passanten via de Kievitstraat is matig, maar stijgt elk jaar. Volgens de jongste passantenmeting in 2012 werden er bijna 6 000 passanten per dag geteld. De NMBS-Holding zegt mij dat zij alle afspraken die onder haar bevoegdheid vielen, heeft nageleefd.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ondanks uw inleidende opmerking bedank ik u voor uw zeer volledig antwoord. Ik kan eruit afleiden dat alle door de NMBS gemaakte afspraken werden nagekomen. Uit het lijstje afspraken dat u opsomt blijkt dat de kritiek als zou de NMBS haar afspraken niet zijn nagekomen zonder voorwerp is. Ik zal dat ook aan de betrokkenen communiceren. Dank u voor volledige antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herbestemming van het station van Veurne" (nr. 13197)**

11 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réaffectation de la gare de Furnes" (n° 13197)**

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, als alles goed gaat, komt er in 2016 een nieuw functioneel stationsgebouw in Veurne. Aanvankelijk wilde het stadsbestuur van Veurne het huidige stationsgebouw in erfpacht nemen, maar daar hing een enorm prijskaartje aan vast, bijna 9 miljoen euro, alleen al voor de renovatie.

Het stadsbestuur overwoog dus eerst om het gebouw in erfpacht nemen en het dan eventueel ter beschikking te stellen van privépartners voor een publiek-privaat project, maar dan moest men ook de beschermde goederenloods declasseren, wat op het veto stootte van de dienst Onroerend Erfgoed, waardoor heel het project niet kon plaatsvinden.

In oktober 2011 waren er berichten dat het nieuwe station er zou komen. Nu zijn wij al 10 maanden verder en er is nog geen nieuws over wat er met het huidige stationsgebouw zal gebeuren. De buurt rond het station van Veurne heeft in het verleden al wat met verloedering te kampen gehad. In Veurne vreest men een beetje dat de leegstand van het station voor de nodige overlast en voor bijkomende verloedering zal zorgen. Men wenst er alles aan te doen, opdat dat niet het geval zou zijn.

Men kijkt dus met argusogen naar de NMBS Wanneer zal zij uiteindelijk met plannen op de proppen komen over de toekomst van het station? Is er al iemand die bereid is te investeren? Die renovatie moet er natuurlijk komen om daar een project te kunnen ontwikkelen.

Mijnheer de minister, wat zijn de plannen met het oude stationsgebouw van Veurne? Welke planning werd er opgesteld? Binnen welke termijn zal alles plaatsvinden? Welke maatregelen heeft de NMBS zelf genomen om die plannen te realiseren?

11.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Veys, de stad Veurne heeft aangegeven niet over de nodige middelen te beschikken om de beschermde gebouwen, waaronder het stationsgebouw, over te nemen en te restaureren.

De NMBS-Holding heeft een nieuwe zoektocht naar een private investeerder opgestart. De zoektocht loopt in samenwerking met de stad en in overleg met het Agentschap Onroerend Erfgoed van het Vlaams Gewest.

Het is de bedoeling om in de eerste helft van 2013 een private investeerder te selecteren.

11.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het verwondert mij toch een beetje dat men pas in 2013 met een oplossing zal komen voor de herbestemming, althans dat hoopt men. Men heeft nu nog geen concrete garanties. Het was immers al in oktober 2011 geweten dat de stad Veurne geen interesse of geen middelen had om te participeren in het project.

Het is nog opvallender dat heel recent CD&V, dat deel uitmaakt van het stadsbestuur van Veurne, protesteerde tegen de mogelijke leegstand van dat station, terwijl men ook betrokken is bij de zoektocht. Ik heb de indruk dat CD&V van twee walletjes wil eten.

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

12 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de informatie aan de reizigers bij vertragingen van treinen" (nr. 13077)**

12 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'information des voyageurs en cas de retard de train" (n° 13077)**

12.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb al een schriftelijke vraag over dit onderwerp gesteld. Ik heb nog een aantal bijkomende vragen.

In juni vorig jaar ging bij de NMBS een grootscheepse campagne voor de communicatie bij incidenten van start. Sinds begin dit jaar wordt een bijgewerkte aankondigingsbrochure door het begeleidingspersoneel gebruikt. Bovendien werd ook een sensibiliseringsactie voor de communicatiekanalen in het geval van incidenten opgezet via een affichecampagne en de verspreiding van een bundel. De informatie aan de reizigers in het geval van incidenten zou in 2012 grondig worden opgevolgd.

Wanneer een trein onvoorzien wordt opgehouden, moet de begeleider de reizigers na 3 minuten informeren, ook wanneer de redenen voor de onderbreking van de rit hem nog niet werden meegedeeld. Na 5 minuten moet een tweede mededeling volgen. Nadien wordt om de 10 minuten omgroept tot de rit wordt hervat.

In augustus en september 2011 hebben de inspecteurs Controle Operaties een interne controle uitgevoerd

van de mededelingen die moeten worden gegeven wanneer niet alle wagons tot het perron kunnen worden gebracht.

In maart en april 2012 hebben dezelfde inspecteurs een interne controle van de communicatie uitgevoerd. Tijdens die controle zou een en ander worden geëvalueerd.

Wat is het resultaat van de tussentijdse evaluatie? Welke initiatieven kunnen nog worden overwogen om de informatie aan de reizigers in het geval van incidenten of vertragingen te verbeteren?

12.02 Minister **Paul Magette**: Mevrouw de voorzitter, elke treinbegeleider wordt op het vlak van dienstuitvoering opgevolgd door een persoonlijke coach. Bepaalde items, zoals onder meer de aankondiging en de infoverstrekking aan de reizigers, worden tijdens het coachen continu geëvalueerd. Wanneer tekorten worden vastgesteld, stuurt de coach de betrokken treinbegeleider onmiddellijk bij.

Andere tussentijdse evaluaties zijn interne controles, zoals uitgevoerd door de ICO, de instructeur controle-operaties.

Tijdens de interne controle van 2011 betreffende de perronbeperkingen, werd vastgesteld dat de uitvoering van de aankondigingen in de trein een kleine verbetering vertoonde ten opzichte van 2010, namelijk een stijging van 4 %. Om een constante opvolging van de communicatie in de trein te verzekeren, werd in 2012 opnieuw een interne controle uitgevoerd. De resultaten tonen opnieuw aan dat de communicatie in de treinen verbeterde. Wij tekenden in 2012 namelijk een stijging op van 16 %.

Om die positieve trend verder aan te moedigen, zal de directie NMBS-Mobility de communicatie in de treinen uiteraard verder blijven opvolgen. De treinbegeleiders zullen aan de hand van het rapport opnieuw verzocht worden om de nodige aandacht te besteden aan het verzekeren van de aankondigingen.

12.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik heb verder geen repliek.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.16 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.16 heures.*