

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2013-2014



5-256COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 6 novembre 2013

Séance du matin

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 6 november 2013

Ochtendvergadering

5-256COM

Gewone Zitting 2013-2014

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les procédures de sélection et de recrutement pour les fonctions supérieures dans les entreprises publiques fédérales» (n° 5-3649)	4
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la plainte du gouvernement flamand à propos du manque de concertation avec la SNCB sur ses projets» (n° 5-4053)	5
Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'avenir des terrains de Schaerbeek-Formation» (n° 5-3757)	7
Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les rapports au Service public fédéral Mobilité concernant des projets du Groupe SNCB» (n° 5-3903)	10
Requalification en question écrite avec remise de la réponse	11

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de procedures voor de selectie en aanwerving van topfuncties bij de federale overheidsbedrijven» (nr. 5-3649)	4
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de klacht van de Vlaamse overheid over te weinig samenspraak met de NMBS over de toekomstplanning» (nr. 5-4053)	5
Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de toekomst van de terreinen van Schaerbeek-Vorming» (nr. 5-3757)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rapportering van de NMBS-Groep aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit naar aanleiding van projecten» (nr. 5-3903)	10
Herkwalificatie in schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord	11

Présidence de Mme Fauzaya Talhaoui*(La séance est ouverte à 10 h 25.)***Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «les procédures de sélection et de recrutement pour les fonctions supérieures dans les entreprises publiques fédérales» (n° 5-3649)**

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Ma question portait sur les procédures prévues en matière de sélection et de recrutement pour les fonctions supérieures dans les entreprises publiques fédérales. Entre-temps, ces procédures ont été concrétisées, mais l'essentiel de ma question reste pertinent. J'espère également que l'on a tiré des enseignements des procédures antérieures.*

Les entreprises publiques sont responsables de la désignation des bureaux de sélection. Je prends l'exemple de la SNCB. La SNCB, le Holding et Infrabel sont chacun responsables de la désignation d'un bureau pour la sélection des nouveaux fonctionnaires dirigeants de ces entités de l'entreprise publique. Une d'elles a décidé de confier la sélection au SPF Entreprises publiques. Les deux autres, dont les fonctionnaires dirigeants sont eux-mêmes candidats à leur succession, déterminent elles-mêmes la procédure de sélection et confient la sélection à une société.

Tout comme le ministre, qui en a parlé à la presse, j'ai des questions sur la manière dont on procède à la sélection. Toutefois, la sélection ayant eu lieu, je veux que l'on évite à l'avenir que des candidats aient voix au chapitre.

Je sais également qu'il se produit parfois des incidents non seulement au niveau des entreprises publiques fédérales mais également au niveau des entreprises publiques flamandes. Je prends l'exemple du recrutement du nouveau fonctionnaire du Bloso. Un des candidats m'a appris que sa candidature devait être proposée mais qu'à sa surprise, on avait annoncé, quelques semaines plus tard, que la procédure serait recommencée parce que l'on n'avait pas trouvé de candidat adéquat. Le candidat que l'on souhaitait voir succéder à Mme Galle n'ayant pas satisfait aux exigences, la procédure a été reprise à zéro et un nouveau bureau de sélection a été désigné.

Le ministre peut-il définir des règles strictes qui garantissent une plus grande objectivité ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le gouvernement a souhaité se faire seconder dans la procédure de sélection des candidats à cinq fonctions supérieures auprès de la SNCB, d'Infrabel, de Belgocontrol, du SFPI et de la Loterie nationale. Je vais limiter ma réponse aux entreprises relevant de ma compétence, à savoir la SNCB et Infrabel.*

Chacune de ces deux entreprises a passé un marché, sous contrôle de ma cellule stratégique, pour la sélection d'un bureau spécialisé en ressources humaines. Des garanties ont

Voorzitter: mevrouw Fauzaya Talhaoui*(De vergadering wordt geopend om 10.25 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de procedures voor de selectie en aanwerving van topfuncties bij de federale overheidsbedrijven» (nr. 5-3649)**

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Mijn vraag had betrekking op de geplande procedures voor de selectie van topfuncties bij overheidsbedrijven, maar die is inmiddels een feit. De kern van mijn vraag blijft evenwel behouden. Ik hoop ook dat uit de voorbije procedures lessen worden geleerd voor de toekomst.*

Overheidsbedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de aanstelling van de selectiebureaus. Ik illustreer dit met het voorbeeld van de NMBS. De NMBS, Holding en Infrabel staan elk in voor het aanwijzen van een bureau voor de selectie van de nieuwe topambtenaren van deze onderdelen van het overheidsbedrijf. Een ervan heeft besloten de selectie te laten uitvoeren door de FOD Overheidsbedrijven. De overige twee, waarvan de topambtenaren zelf kandidaat zijn voor hun opvolging, bepalen zelf de selectieprocedure en geven zelf een bedrijf de opdracht de selectie te organiseren.

Net als de minister, die hiervan melding heeft gemaakt in de pers, heb ik vragen bij de wijze waarop tot selectie werd overgegaan. De selectie is echter een feit. Ik wil echter dat in de toekomst wordt voorkomen dat kandidaten zelf een vinger in de pap hebben.

Ik weet ook wel dat het niet alleen bij federale, maar eveneens bij de Vlaamse overheidsbedrijven wel eens fout loopt. Ook dit illustreer ik met een voorbeeld, namelijk de aanwerving van de nieuwe Blosoambtenaar. Van een van de kandidaten heb ik vernomen dat hij zou worden voorgesteld, maar tot zijn verbazing werd enkele weken later het bericht verspreid dat de procedure zal worden overgedaan, omdat er geen geschikte kandidaat was gevonden. De gedoodverfde opvolger van mevrouw Galle was niet geslaagd. Daarom wordt de procedure overgedaan en wordt een nieuw selectiebureau aangesteld.

Kan de minister sluitende regels vastleggen die meer objectiviteit verzekeren?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De regering wenste zich te laten bijstaan in de selectieprocedure van kandidaten voor vijf hoge functies bij de NMBS, Infrabel, Belgocontrol, de FPIM en de Nationale Loterij. Ik beperk mijn antwoord tot de bedrijven die onder mijn bevoegdheid vallen, zijnde de NMBS en Infrabel.*

Elk van deze twee bedrijven heeft, onder het toezicht van mijn beleidscel, een opdracht geplaatst voor de selectie van een gespecialiseerd humanresourceskantoor. Zowel voor de

été offertes, tant pour la passation du marché que pour son exécution, en ce qui concerne la non-intervention des administrateurs délégués et la confidentialité des procédures.

Pour la sélection du bureau spécialisé en ressources humaines, on s'est appuyé sur l'expertise des trois entreprises publiques du Groupe SNCB, tant en ce qui concerne la gestion des ressources humaines que l'attribution des marchés publics. Dans le cadre des deux marchés publics, un cahier des charges spécial a été établi avec une description détaillée des tâches.

La passation de ces deux marchés s'est déroulée dans le respect des principes d'égalité, de transparence et de concurrence. Pour chacun de ces marchés, six entreprises ont été invitées à remettre une offre. Il s'agissait d'entreprises connues, disposant de capacités financières et techniques suffisantes et qui avaient préalablement fait connaître leur intérêt pour cette mission.

L'entreprise Egon Zehnder a obtenu les deux marchés.

Il ressort de contacts entre mes collaborateurs et les consultants de cette entreprise que ceux-ci mettent un point d'honneur à exécuter leur mission de manière indépendante. Ainsi, un cahier des charges spécial prévoit que durant son exécution, il ne peut y avoir aucun contact entre l'entreprise et les entreprises publiques concernées par le recrutement.

Je pense dès lors que le gouvernement a trouvé une solution adaptée pour combiner la recherche professionnelle des meilleurs candidats à une exigence d'égalité de traitement applicable dans le cadre des fonctions publiques. C'est une première étape qui pourra certainement encore être améliorée à l'avenir.

M. Bert Anciaux (sp.a). – Cette réponse me réjouit, indépendamment du fait que, eu égard à diverses circonstances, on n'a pas tenu compte de la sélection. Je n'ai aucune preuve que les administrateurs délégués n'aient pas été associés à la procédure mais je pars du principe que le ministre, lui, en a et que l'objectivité de la procédure a été assurée. J'espère en tout cas que l'on créera un cadre légal qui garantira, davantage qu'actuellement, l'indépendance politique et l'objectivité.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur «la plainte du gouvernement flamand à propos du manque de concertation avec la SNCB sur ses projets» (n° 5-4053)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Le gouvernement flamand, en particulier le ministre-président Peeters et la ministre Crevits, chargée de la mobilité, ont adressé au ministre une lettre détaillée, dans laquelle ils évoquent un grave problème de communication et de coopération de la SNCB concernant ses projets, un manque de consultation. Le plan d'investissement de la SNCB pour la période 2013-2025 est au cœur de la question. Il a été approuvé par le gouvernement fédéral le 19 juillet dernier et concerne quelque 26 milliards d'investissement dont 2,6 milliards destinés à des projets

plaatsing als voor de uitvoering ervan werden garanties geboden inzake het niet betrekken van de gedelegeerd bestuurders en de vertrouwelijkheid van de procedures.

Voor de selectie van het gespecialiseerd humanresourceskantoor werd een beroep gedaan op de expertise in de drie overheidsbedrijven van de NMBS-Groep, zowel inzake beheer van de human resources als met betrekking tot openbare aanbestedingen. In het kader van de twee aanbestedingen werd een speciaal lastenkohier opgesteld met een nauwkeurige en gedetailleerde taakbeschrijving.

De plaatsing van deze twee opdrachten gebeurde in naleving van de principes van gelijkheid, transparantie en mededinging. Voor elk van deze opdrachten werden zes bedrijven verzocht een offerte in te dienen. Het ging om bekende bedrijven, die over voldoende financiële en technische capaciteiten beschikken en vooraf hun interesse voor die opdracht hadden bekendgemaakt.

Het bedrijf Egon Zehnder heeft beide opdrachten gekregen.

Uit de contacten van mijn medewerkers met de consultants van dit bedrijf blijkt dat ze er een erezaak van maken om hun opdracht onafhankelijk uit te voeren. Zo bepaalt een bijzonder lastenkohier dat tijdens de uitvoering ervan geen enkel contact mag bestaan tussen het bedrijf en de door de selectie betrokken overheidsbedrijven.

Ik ben dus van mening dat de regering een aangepaste oplossing heeft gevonden om een professionele zoektocht naar de beste kandidaten te combineren met de vereiste gelijke behandeling die bij openbare functies geldt. Dat is een eerste stap, die in de toekomst uiteraard nog kan worden verbeterd.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Los van het feit dat, wegens allerlei omstandigheden, met de selectie geen rekening werd gehouden, stemt het antwoord me wel tevreden. Ik heb geen bewijzen dat de gedelegeerd bestuurders niet betrokken werden bij de procedure, maar ik ga ervan uit dat de minister daar wel over beschikt en dat de objectiviteit van de procedure gewaarborgd is. Ik hoop alleszins dat een wettelijk kader wordt uitgebouwd dat nog meer dan nu politieke onafhankelijkheid garandeert en objectiviteit nastreeft.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over «de klacht van de Vlaamse overheid over te weinig samenspraak met de NMBS over de toekomstplanning» (nr. 5-4053)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De Vlaamse regering, meer bepaald minister-president Peeters en minister Crevits, bevoegd voor mobiliteit, bezorgden de minister een uitgebreide brief. Daarin halen ze een ernstig probleem aan inzake de communicatie van, de samenwerking met en de inspraak in de plannen van de NMBS. Daarbij staat het investeringsplan van de NMBS voor de periode 2013-2025 centraal. Dat werd goedgekeurd door de federale regering op 19 juli jongstleden en behandelt investeringen voor ongeveer 26 miljard euro, waarvan ongeveer 2,6 miljard bestemd is

régionaux.

Les excellences flamandes regrettent de n'être pas suffisamment ni correctement informées ; elles pointent une application erronée de la clé de répartition 60/40, qui ne serait appliquée qu'après un prélèvement par la Région de Bruxelles-Capitale. Les plaintes portent essentiellement sur des projets vitaux pour la Flandre et qui, selon les prévisions de la SNCB, ne seront pas réalisés avant 2018.

Le ministre a déjà réagi à cette lettre de protestation en soulignant que les négociations n'étaient certainement pas terminées et se poursuivraient jusqu'à fin 2013. Il a également indiqué que le prélèvement pour la Région de Bruxelles Capitale concernait l'exécution de projets d'intérêt national.

Des inquiétudes et un flou non négligeables subsistent toutefois car un courrier formel du gouvernement flamand indique pour le moins un grave problème.

Comment le ministre explique-t-il, ou infirme-il, les plaintes du gouvernement flamand relatives à un manque d'information et de concertation et surtout, au manque de prise en compte des priorités économiques et de mobilité fixées par la Région flamande ? Les plaintes et frustrations exprimées par le ministre-président Peeters et la ministre Crevits ne sont-elles rien d'autre que d'amères ruminations ? Ne contiennent-elles aucun fond de vérité ? Ne paraissent-elles pas suffisamment pertinentes ?

Le dossier porté par la Flandre dans ce contexte ne pèse-t-il pas assez lourd ? Le ministre peut-il nous assurer et nous démontrer que la SNCB tient suffisamment compte de ce qui paraît indispensable aux yeux de la Flandre ?

Que veut dire le ministre lorsqu'il indique que les négociations se poursuivent et que des modifications peuvent encore être envisagées ? Comment la SNCB organise-t-elle concrètement le dialogue avec la Région flamande ? Quelles réunions de concertation sont-elles encore prévues ? Comment le ministre répondra-t-il à la lettre du gouvernement flamand ? Peut-il nous fournir copie du texte qui sera transmis ?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *J'ai rencontré le ministre-président Peeters le 21 juillet, journée particulière s'il en est. Il m'a remercié pour les négociations menées avec Mme Crevits. L'ambiance était manifestement à la fête.*

J'ai discuté de ce problème avec Mme Crevits le 18 juillet et le 7 octobre et nos cabinets se sont rencontrés à maintes reprises. Ces réunions ont conforté notre conviction que les chemins de fer doivent continuer à jouer un rôle essentiel en Belgique, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises, et qu'il est nécessaire d'y associer tous les niveaux de pouvoir.

J'ai pris bonne note des projets prioritaires de la Région flamande. Ils pourront être financés grâce aux enveloppes régionales pour les projets prioritaires. J'ai en outre réitéré ma proposition d'associer les régions à l'élaboration et à la révision des plans pluriannuels d'investissement (PPI) actuel et futurs.

voor gewestelijke projecten.

De Vlaamse excellenties betreuren te weinig en ondoelmatig te worden geïnformeerd; ze wijzen op een volgens hen foute toepassing van de 60/40-regel, omdat deze maar wordt toegepast na een voorafname voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De klemtoon van de klachten ligt op een aantal voor Vlaanderen cruciale projecten, die volgens de planning van de NMBS niet voor 2018 worden verwezenlijkt.

De minister reageerde al op deze boze brief door te beklemtonen dat de onderhandelingen zeker niet zijn afgerond en verder lopen tot het einde van 2013. Tevens stelde de minister dat de voorafname voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedoeld is voor de uitvoering van projecten die van nationaal belang zijn.

Toch blijft meer dan een zweem van onrust en onduidelijkheid, want een formeel schrijven van de Vlaamse regering duidt op zijn minst op een ernstig probleem.

Hoe verklaart en weerlegt de minister de klachten van de Vlaamse regering, die zegt dat er te weinig informatie en overleg is en vooral dat niet voldoende rekening wordt gehouden met absolute mobiliteits- en economische keuzes van het Vlaams Gewest? Zijn de klachten en de frustraties van de minister-president Peeters en minister Crevits dan niet meer dan bitsige oprispingen? Missen ze een stevige grond van waarheid? Klinken ze onvoldoende relevant?

Weegt het dossier dat Vlaanderen in deze context opwerpt, te licht? Kan de minister verzekeren en bewijzen dat de NMBS voldoende rekening houdt met wat Vlaanderen in deze optiek noodzakelijk vindt?

Wat bedoelt de minister als hij stelt dat de onderhandelingen nog lopen en er nog wijzigingen mogelijk zijn? Hoe organiseert de NMBS concreet de samenspraak met het Vlaams Gewest? Welke overlegmomenten zijn nog gepland?

Welk antwoord zal de minister formuleren op de brief van de Vlaamse regering? Wanneer wordt het antwoord verstuurd? Kan hij ons daarvan kopie bezorgen?

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Ik heb minister-president Peeters ontmoet op 21 juli, toch wel een bijzondere dag. Hij bedankte me voor de onderhandelingen met minister Crevits. Waarschijnlijk waren we in een feeststemming.

Met minister Crevits heb ik deze aangelegenheid besproken op 18 juli en 7 oktober van dit jaar en ook onze kabinetsmedewerkers hebben meermaals vergaderd. Die vergaderingen hebben ons in de overtuiging gesterkt dat de spoorwegen in België een belangrijke rol moeten blijven spelen, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer, en dat de betrokkenheid van de machtsniveaus noodzakelijk is.

Ik heb nota genomen van de prioritaire projecten van het Vlaams Gewest. Die zullen via de gewestelijke enveloppen voor prioritaire projecten kunnen worden gefinancierd. Daarenboven heb ik mijn voorstel bevestigd dat de gewesten zullen worden betrokken in de bepaling en de herziening van de huidige en toekomstige MIP's.

L'objectif est de faire approuver par le Conseil des ministres une version corrigée du PPI 2013-2025 avant la fin de cette année. Les détails des projets d'investissement mentionnés dans la lettre de la Région flamande y figureront.

Les réunions avec les représentants du groupe SNCB et des régions permettront de fixer les montants annuels et la planification des projets prioritaires devant être inscrits dans le PPI 2013-2025, compte tenu des conditions d'exploitation qui y sont liées.

Le PPI 2013-2025 adapté servira de base à l'accord de coopération entre l'État fédéral et les régions, lequel précisera les projets prioritaires et les modalités d'exécution des cofinancements et préfinancements.

J'ai également confirmé que je partageais la préoccupation des régions quant à la nécessité de disposer d'informations plus précises sur les futurs plans de transports, qu'il s'agisse du RER ou d'autres services. Dans cette logique, j'ai demandé à la SNCB, en mars de cette année, d'exécuter le nouveau plan de transport en décembre 2014 et de collaborer à cette fin de manière constructive avec les sociétés de transport régionales et leurs autorités de tutelle dans le but de garantir une offre de transport intermodal de qualité.

Pour 2018, nous disposons d'une marge budgétaire étroite pour réaliser des investissements d'extension. Cela est surtout dû aux importants travaux de sécurité et d'entretien du réseau. Il va de soi que les projets du PPI précédent doivent rester prioritaires sur les nouveaux projets d'investissement.

M. Bert Anciaux (sp.a). – J'ignorais que la décision du 19 juillet avait été précédée de nombreuses concertations. Je déduis de la réponse que l'objectif est d'encore présenter, si nécessaire, un plan pluriannuel d'investissement adapté avant la fin de cette année et que ce point doit encore faire l'objet de négociations avec les régions. Je remercie le ministre pour son engagement clair.

**Demande d'explications de
M. Bart Laeremans au ministre des
Entreprises publiques et de la Coopération
au développement, chargé des Grandes
Villes et au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «l'avenir des terrains de
Schaerbeek-Formation» (n° 5-3757)**

M. Bart Laeremans (VB). – Le futur emplacement du nouveau stade national fait actuellement l'objet d'un débat acharné. Certains estiment qu'il doit être construit à l'extérieur de Bruxelles, mais c'est selon nous une erreur, nous l'avons déjà amplement fait savoir dans les médias.

M. Bert Anciaux (sp.a). – N'est-il pas intéressant qu'il soit construit en Flandre ?

De doelstelling is voor het einde van dit jaar een bijgewerkte versie van het MIP 2013-2025 te laten goedkeuren door de Ministerraad, waarin de details worden opgenomen van de investeringsprojecten, vermeld in de brief van het Vlaams Gewest.

Vergaderingen met vertegenwoordigers van de NMBS-Groep en de gewesten zullen het mogelijk maken de jaarlijkse bedragen en de planning te bepalen van de prioritaire projecten die in het MIP 2013-2025 moeten worden ingeschreven, rekening houdend met de exploitatievoorwaarden die hieraan gekoppeld zijn.

Het aangepaste MIP 2013-2025 zal als basis dienen voor het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten, met bepaling van de prioritaire projecten evenals de uitvoeringsmodaliteiten voor de cofinancieringen en de prefinancieringen.

Ik heb ook bevestigd dat ik me aansluit bij de bezorgdheid van de gewesten over de nood aan nauwkeurige informatie inzake de toekomstige vervoersplannen, ongeacht of ze het GEN of andere diensten betreft. In die logica heb ik de NMBS in maart dit jaar gevraagd het nieuw vervoersplan in december 2014 uit te voeren en hierbij constructief samen te werken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en hun toezichhoudende overheden, met als doel een kwaliteitsvol intermodaal en klantgericht vervoersaanbod te garanderen.

Voor 2018 is er weinig budgettaire marge beschikbaar om uitbreidende investeringen te realiseren. Dat is voornamelijk te wijten aan belangrijke veiligheidswerkzaamheden en het onderhoud van het netwerk. Het spreekt voor zich dat de projecten van het vorige MIP prioritair moeten blijven ten opzichte van de nieuwe investeringsprojecten.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik was er niet van op de hoogte dat veelvuldig overleg werd gepleegd vóór de beslissing van 19 juli. Uit het antwoord maak ik op dat het de bedoeling is om, indien nodig, nog voor het einde van het jaar een aangepast meerjareninvesteringsplan voor te stellen en dat hierover nog met de gewesten zal worden overlegd. Ik dank de minister voor dit duidelijk engagement.

**Vraag om uitleg van
de heer Bart Laeremans aan de minister
van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met
Grote Steden en aan de staatssecretaris
voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en
voor Staatshervorming over «de toekomst
van de terreinen van Schaarbeek-Vorming»
(nr. 5-3757)**

De heer Bart Laeremans (VB). – Momenteel woedt een debat over de plaats waar het nieuw nationaal stadion moet komen. Sommigen zijn van oordeel dat het buiten Brussel moet worden gebouwd, maar dat is volgens ons een vergissing en dat hebben we ook al uitvoerig in de media laten weten.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Is het geen voordeel dat het in Vlaanderen komt?

M. Bart Laeremans (VB). – *Non, le meilleur emplacement est Bruxelles pour des raisons communautaires mais aussi pour de nombreuses autres raisons comme la mobilité et l'accessibilité.*

Schaerbeek-Formation a déjà été évoqué à maintes reprises comme étant le meilleur endroit. Mais on semble provisoirement opter pour un autre lieu parce que la construction y serait plus rapide, ce qui serait nécessaire en vue du championnat d'Europe de football. Mais il est question de deux matchs seulement, car le championnat sera réparti sur un grand nombre de capitales. Il est donc plutôt ridicule de subordonner une décision aussi importante à deux matchs de football.

J'ai déjà interrogé le premier ministre Leterme en 2008 à ce sujet. À l'époque, il était aussi question de construire un stade sur le parking C du Heysel. Le premier ministre avait alors répondu qu'il était possible d'évacuer les terrains de Schaerbeek-Formation pour 2013. Cela ne s'est pas fait à ce moment-là, mais ce qui était possible à l'époque l'est encore vraisemblablement aujourd'hui.

Certains jugent plus importants un match de football et un moment éphémère de gloire personnelle qu'une bonne localisation facilement accessible en transports en commun et bénéfique aux chemins de fer. De nombreuses questions se posent dès lors sur la recherche d'un emplacement pour le nouveau stade national.

Quel est l'avenir des terrains de Schaerbeek-Formation ? Quelle surface peut-elle être mise à la disposition à des fins autres que ferroviaires ? À quelle instance ces terrains appartiennent-ils ? Existe-t-il une évaluation de leur valeur ?

Quand ces terrains seront-ils libres et que doit-il encore se passer avant qu'ils puissent être transférés à d'autres instances ou à des investisseurs privés ? Faut-il attendre jusque 2020 ou peut-on agir plus rapidement ? Quelles opérations d'assainissement sont-elles nécessaires avant de rendre ces terrains constructibles ?

La SNCB ou Infrabel préparent-elles elles-mêmes un projet pour ces terrains ? Des contrats sont-ils en préparation ou conclus ? Prépare-t-on le déménagement du Marché matinal et des entreprises avoisinantes ?

Est-il exact qu'une étude a été récemment faite pour une partie des terrains en vue de l'éventuelle installation du stade ? Dans l'affirmative, qui a mené cette étude ? Peut-on en disposer ? Quels en sont les résultats ? Est-il exact que Schaerbeek-Formation s'est révélé comme étant le meilleur emplacement ?

La SNCB ou Infrabel ont-elles elles-mêmes adopté une position quant à la construction d'un nouveau stade national sur leurs terrains ? Ne serait-il pas souhaitable que ce dernier soit construit à proximité d'une gare ferroviaire afin que de nombreuses personnes de l'ensemble du pays puissent se rendre en train aux manifestations.

Quand le ministre estime-t-il que la construction d'un stade national pourra être réalisée ou entamée ?

Des négociations ont-elles eu lieu sur cette question avec la Région ou les administrations communales ? Dans l'affirmative, avec qui précisément ? Quand ? Quels ont été

De heer Bart Laeremans (VB). – Nee, het komt het best in Brussel, onder meer om communautaire, maar ook om vele andere redenen, zoals mobiliteit en bereikbaarheid.

Schaerbeek-Vorming is al herhaaldelijk als beste locatie uit de bus gekomen. Toch lijkt men voorlopig voor een andere optie te kiezen, omdat de bouw daar sneller kan worden gerealiseerd. Dat zou nodig zijn met het oog op het Europees voetbalkampioenschap, maar het gaat om zegge en schrijve twee matches, want het kampioenschap wordt over een groot aantal hoofdsteden gespreid. Het is dus nogal absurd om een zo belangrijke beslissing te laten afhangen van twee voetbalmatches.

Over diezelfde problematiek heb ik premier Leterme in 2008 ook al vragen gesteld. Ook toen was er sprake van de bouw van een stadion op parkeerterrein C van de Heizel. De premier antwoordde destijds dat het mogelijk was de terreinen van Schaerbeek-Vorming tegen eind 2013 te ontruimen. Dat is toen niet doorgegaan, maar wat destijds mogelijk was, kan vandaag waarschijnlijk nog altijd.

Sommigen vinden één voetbalmatch en een kortstondig moment van persoonlijke glorie belangrijker dan een goede locatie die vlot met het openbaar vervoer bereikbaar is en waar ook de spoorwegen een zekere baat bij hebben. Er rijzen dan ook heel wat vragen over de zoektocht naar de locatie voor het nieuw nationaal stadion.

Wat is de toekomst van de gronden van Schaerbeek-Vorming? Welke oppervlakte kan ter beschikking worden gesteld voor andere dan spoorwegdoeleinden? Aan welk instantie behoren deze gronden toe? Bestaat er een schatting van de waarde ervan?

Wanneer komen deze gronden vrij en wat moet er nog allemaal gebeuren voordat ze aan andere instanties of privé-investeerdere kunnen worden overgedragen? Moet er worden gewacht tot 2020 of kan er versneld worden geageerd? Welke saneringsoperaties zijn nog noodzakelijk om de gronden bouwrijp te maken?

Is de NMBS of Infrabel momenteel zelf al bezig met een toekomstplan voor deze gronden? Werden er al contracten voorbereid of gesloten? Wordt een verhuizing van de Vroegmarkt en aanpalende bedrijven voorbereid?

Klopt het dat er recent een studie werd gemaakt voor een deel van de gronden met het oog op de eventuele komst van het stadion? Zo ja, door wie? Kan de studie ter beschikking worden gesteld? Wat zijn de resultaten ervan? Klopt het dat Schaerbeek-Vorming daaruit naar voren is gekomen als een optimale locatie?

Heeft de NMBS of Infrabel zelf al een standpunt ingenomen over de bouw van een nieuw nationaal stadion op hun gronden? Zou het niet wenselijk zijn dat het stadion in de buurt van een spoorwegstation komt, zodat veel mensen zich vanuit het hele land per trein naar de manifestaties kunnen begeven?

Tegen wanneer kan volgens de inschatting van de minister de bouw van een nationaal stadion op de terreinen van de NMBS gerealiseerd zijn of beginnen?

Werd over deze kwestie onderhandeld met het gewest of met gemeentebesturen? Zo ja, met wie precies? Wanneer? Wat

les résultats ? Je sais en effet qu'un virage a été amorcé à la Région bruxelloise. Sous le précédent ministre-président Charles Picqué, la Région bruxelloise était plutôt favorable aux terrains de Schaarbeek-Formation, cela a été dit à plusieurs reprises dans les débats bruxellois. La situation a subitement changé à l'arrivée du ministre-président Vervoort. Le lobbying de son ami Guy Vanhengel n'y est pas étranger. Ce dernier réclame depuis des années la construction d'un stade sur le parking C du Heysel, mais ce n'est pourtant pas la meilleure solution. Au contraire.

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Sept questions, sept réponses.*

En réponse aux deux premières questions, je peux communiquer que, par arrêté royal du 30 décembre 2004, entre autres 34 terrains valorisables, dont Schaarbeek-Formation, ont été transférés au Fonds d'infrastructure ferroviaire, le FIF, pour une valeur de quasi 34 millions d'euros. Le Groupe SNCB a l'obligation de libérer et d'assainir le site pour fin 2020.

Le site de Schaarbeek-Formation se trouve à Haren (Bruxelles). La gare de formation est située dans un domaine d'intérêt régional à aménagement différé. Avant que le domaine ne puisse faire l'objet d'une nouvelle affectation autre que ferroviaire, la Région de Bruxelles-Capitale doit rédiger et adopter un plan particulier d'aménagement.

En 2007, la Région de Bruxelles-Capitale a lancé une procédure d'élaboration d'un schéma directeur pour une zone très importante. Il est intitulé « schéma directeur Schaarbeek-Formation » mais il comprend aussi, outre les terrains du FIF sur le site de Schaarbeek-Formation, une série d'autres terrains qui sont la propriété de la SNCB Holding ou d'Infrabel et s'étendent jusqu'au Marché matinal. Le schéma directeur est actuellement soumis à l'approbation du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

En réponse aux questions trois, six et sept, je peux dire que le propriétaire des terrains, le FIF, est chargé d'élaborer des projets pour ces terrains.

En ce qui concerne les questions quatre et cinq, comme je l'ai dit, la Région de Bruxelles-Capitale a fait rédiger un projet de schéma directeur qui comprend le site de Schaarbeek-Formation.

M. Bart Laeremans (VB). – *Le ministre reste très vague dans sa réponse alors que j'ai posé de nombreuses questions concrètes. J'ai l'impression qu'il trouve le dossier politiquement trop délicat pour adopter une position concrète et claire ou même simplement pour évoquer la possibilité qu'un stade soit construit sur les terrains de Schaarbeek-Formation. Je peux comprendre qu'il ne puisse pas répondre à la place de la SNCB mais il aurait pu fournir une réponse plus concrète quand je demande à savoir quand les terrains seront libres et constructibles ou si des opérations d'assainissements sont nécessaires, notamment.*

Le ministre dit qu'un schéma directeur est imminent et fait

waren de resultaten? Ik weet namelijk ook dat er in het Brussels Gewest een bocht is gemaakt. Onder de vorige minister-president, Charles Picqué, was het Brussels Gewest meer een voorstander van de terreinen van Schaarbeek-Vorming en dat werd ook bij herhaling in de Brusselse debatten gezegd. Met de komst van minister-president Vervoort is dat plots veranderd. Daar is het lobbywerk van zijn boezemvriend Guy Vanhengel natuurlijk niet vreemd aan. Hij ijvert al jaren voor de bouw van een stadion op parkeerterrein C van de Heysel, maar daarom is dat nog niet de beste oplossing. Integendeel.

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Zeven vragen, zeven antwoorden.*

In antwoord op de eerste en tweede vraag kan ik meedelen dat met het koninklijk besluit van 30 december 2004 onder andere 34 valoriseerbare terreinen, waaronder Schaarbeek-Vorming, aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur, FSI, werden overgedragen voor een waarde van bijna 34 miljoen euro. De NMBS-Groep heeft de verplichting om de site tegen eind 2020 vrij te maken en te saneren.

De volledige site van Schaarbeek Vorming ligt in Haren (Brussel). Het vormingsstation is gelegen in een gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg. Voor het gebied een nieuwe bestemming, buiten de huidige spoorwegbestemming kan krijgen, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eerst een bijzonder plan van aanleg opstellen en goedkeuren.

In 2007 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een procedure voor het uitwerken van een richtschema gelanceerd voor een zeer belangrijke zone. Het draagt de naam Richtschema Schaarbeek-Vorming, maar behelst behalve de terreinen van het FSI op de site Schaarbeek-Vorming ook een reeks andere terreinen die eigendom zijn van de NMBS-Holding of Infrabel en zich uitstrekken tot aan de site van de Vroegmarkt. Het Richtschema wordt momenteel ter goedkeuring voorgelegd aan de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op de vragen drie, zes en zeven kan ik zeggen dat de eigenaar van de gronden, FSI, de taak heeft toekomstplannen te maken voor deze gronden.

Dan komen we tot slot bij de vierde en vijfde vraag. Zoals gezegd, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een ontwerp van richtschema laten uitwerken dat de site van Schaarbeek-Vorming omvat.

De heer Bart Laeremans (VB). – *De minister blijft heel vaag in zijn antwoord, terwijl ik toch veel concrete vragen heb gesteld. Ik heb de indruk dat hij het politiek te delicaat vindt om in dit dossier een concreet en duidelijk standpunt in te nemen of zelfs maar te spreken over de mogelijkheid dat op de terreinen van Schaarbeek-Vorming een stadion komt. Ik kan begrijpen dat hij niet kan antwoorden in de plaats van de NMBS, maar hij had toch wel concreter kunnen antwoorden op mijn vraag wanneer de gronden vrij kunnen zijn en bebouwbaar, of er saneringsoperaties nodig zijn en dergelijke meer. Daar heb ik weinig over gehoord.*

De minister zegt dat er een richtschema op komst is en laat

finalmente comprendere che la costruzione d'un stade dans le cadre d'un tel schéma est possible et qu'il ne s'y opposerait pas. Il n'y a en tout cas aucune objection à l'utilisation des terrains pour un stade. Je constate qu'une autre socialiste bruxellois, Bert Anciaux, prend aussi parti pour cette option.

J'espère que le bon sens l'emportera et que le parti du ministre veillera à ce que le stade national soit construit à un endroit facilement accessible avec les transports publics et situé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Tant que la Belgique existe encore, le stade national doit se trouver dans la capitale et non en dehors, certainement pas en Flandre où d'autres choses utiles et stratégiques peuvent être implantées. Un stade à cet endroit ne contribuerait qu'à renforcer la francisation de Grimbergen et de son monde sportif. Ce n'est pas souhaitable, et c'est pourquoi notre parti plaide en faveur de Schaerbeek-Formation.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les rapports au Service public fédéral Mobilité concernant des projets du Groupe SNCB» (n° 5-3903)

Mme Lieve Maes (N-VA). – Ma question date de juillet, mais les problèmes ne sont en tout cas pas résolus.

Le site web Rail Invest du SPF Mobilité a été créé voici quelques années. Il est possible, grâce à un système de fiches de projet, d'obtenir une image relativement précise des investissements en cours et passés dans l'infrastructure ferroviaire et dans le matériel de train.

La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire (DEPPF) du SPF Mobilité a pour mission d'actualiser ces fiches de projet deux fois par an. À cet effet, elle utilise les dossiers de projet trimestriels que la SNCB doit rendre.

Les dernières fiches de projet actualisées disponibles sur le site web Rail Invest datent de fin 2011. Pour des nouveaux projets, elles dépendent bien entendu en grande partie des négociations encore en cours dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 pour le Groupe SNCB. Cette excuse n'est pas valable pour les projets déjà en cours et leur impact financier sur les années antérieures à 2013.

J'aimerais dès lors savoir combien de fois la SNCB a fait rapport à la direction en question du SPF Mobilité depuis le 1^{er} janvier 2012. Quand le prochain rapport est-il prévu ? Quand les fiches du site web seront-elles mises à jour ?

eigenlijk verstaan dat de bouw van een stadion binnen dat richtschema mogelijk is en dat hij zich er niet tegen zou verzetten. Er is in elk geval geen bezwaar om de gronden te gebruiken voor een stadion. Ik stel vast dat ook een andere socialist uit Brussel, Bert Anciaux, voor deze optie kiest.

Ik hoop dat het gezond verstand zegeviert en dat ook de partij van de minister er op de juiste manier en het juiste moment voor zorgt dat het nationaal stadion wordt gebouwd op een plaats die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt. Zo lang België nog bestaat hoort een nationaal stadion in de hoofdstad thuis, niet daarbuiten en zeker niet in Vlaanderen, waar andere nuttige en strategische zaken kunnen worden ingeplant. Een stadion zou daar alleen maar bijdragen tot de verdere verfransing van Grimbergen en het sportleven van Grimbergen. Dat is ongewenst en daarom pleiten wij met onze partij voor Schaerbeek-Vorming.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rapportering van de NMBS-Groep aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit naar aanleiding van projecten» (nr. 5-3903)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Mijn vraag dateert van juli. Ze is enigszins gedateerd, maar de problemen zijn alleszins nog niet opgelost.

Sinds enkele jaren is er de website Rail Invest van de FOD Mobiliteit. Via een systeem van projectfiches is het mogelijk om daar een relatief accuraat beeld te krijgen van de lopende en voorbije investeringen in de spoorweginfrastructuur en het treinmaterieel.

De directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit heeft als doel deze projectfiches twee keer per jaar te actualiseren. Daarvoor maakt ze gebruik van de driemaandelijks door de NMBS aan te leveren projectdossiers.

De jongst beschikbare geactualiseerde projectfiches op de website Rail Invest dateren, zo bleek daarnet nog, al van einde 2011. Voor nieuwe projecten heeft dit uiteraard grotendeels te maken met de nog steeds lopende onderhandelingen in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 voor de NMBS-Groep. Dit excuus gaat niet op als we spreken over reeds lopende projecten en de financiële impact hiervan op de jaren voorafgaand aan 2013.

Ik had dan ook graag vernomen hoeveel keer de NMBS aan de desbetreffende directie van de FOD Mobiliteit sinds 1 januari 2012 heeft gerapporteerd. Wanneer is de volgende rapportering gepland? Wanneer zullen de fiches van de website worden bijgewerkt?

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire (DEPPF) du SPF Mobilité a reçu ces derniers mois les rapports trimestriels sous la forme de dossiers de projets et dossiers d'ensemble des trois sociétés du Groupe SNCB. Dans les derniers rapports, Infrabel n'a plus communiqué d'évaluation totale actualisée pour les projets en cours et planifiés parce que le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB n'avait pas encore été approuvé. Il l'a été lors du conseil des ministres du vendredi 19 juillet 2013. Sans mise à jour des estimations totales, l'actualisation des fiches avait peu de sens.*

Depuis début janvier 2012, le DEPPF a reçu sept rapports de la SNCB avec une situation couvrant la période de fin décembre 2011 au deuxième trimestre 2013. Le DEPPF recevra au plus tard le 31 décembre une situation de tous les dossiers d'investissement jusque fin septembre 2013.

L'administration continuera à insister auprès des sociétés, en particulier auprès d'Infrabel, pour qu'elles actualisent et complètent le plus possible les informations, en tenant compte du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 qui a été approuvé.

Le DEPPF prévoit une première actualisation des fiches disponibles sur internet pour la fin de cette année sur la base de la situation établie jusqu'au deuxième trimestre de 2013. Ces dossiers ont été transmis au DEPPF à la mi-octobre.

Le DEPPF recevra le 15 avril 2014 une situation portant sur l'ensemble de l'année 2013. Selon lui, la situation jusqu'à la fin décembre 2013 sera disponible sur le site web Rail Invest pour l'été de l'année prochaine.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le fait que des rapports existent me rassure quelque peu car des projets sans suivi ont souvent tendance à dérailler. Je déplore néanmoins qu'aucun suivi ne soit disponible pour les parlementaires. Je suis moi-même habituée à consulter les fiches pour connaître une situation mais, si je dois chaque fois attendre plusieurs mois, je n'ai pas d'autre solution que de déposer une question distincte pour tous les projets auxquels je m'intéresse. Je trouve exagéré de devoir me baser sur une situation de fin 2011.*

Le ministre peut donc s'attendre à toute une série de questions sur divers dossiers. Je préférerais qu'il consacre son temps à d'autres affaires mais, si les données ne sont pas mises à disposition, je dois les réclamer par une autre voie.

(La séance est levée à 11 h.)

Requalification en question écrite avec remise de la réponse

– Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l'abandon définitif du Fyra par la SNCB » (n° 5-3654) (QE 5-10333)

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) van de FOD Mobiliteit heeft de voorbije maanden de driemaandelijks rapporteringen steeds in de vorm van project- en verzamel dossiers ontvangen van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Infrabel heeft in de jongste rapporteringen geen geactualiseerde totaalramingen meer gecommuniceerd voor de lopende en geplande projecten, omdat het meerjaren investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep nog niet was goedgekeurd. Dat gebeurde inmiddels op de Ministerraad van vrijdag 19 juli 2013. Zonder up-to-date totaalramingen had de actualisering van webfiches weinig zin.*

Sinds begin januari 2012 ontving de DOS zeven rapporteringen van de NMBS met een stand van zaken vanaf eind december 2011 tot en met het tweede kwartaal van 2013. De DOS zal ten laatste tegen 31 december 2013 een stand van zaken ontvangen van alle investeringsdossiers tot en met eind september 2013.

De administratie zal er bij de vennootschappen en in het bijzonder bij Infrabel blijven op aandringen om de informatie in deze dossiers zo volledig mogelijk en geactualiseerd te houden, rekening houdend met het goedgekeurde meerjaren investeringsplan 2013-2025.

De DOS plant een eerste actualisatie van de op het internet beschikbare fiches tegen het einde van dit jaar op basis van de stand van zaken tot en met het tweede kwartaal van 2013. Deze dossiers werden midden oktober aan de DOS bezorgd.

De DOS ontvangt tegen 15 april 2014 een stand van zaken over het volledige uitvoeringsjaar 2013. De DOS zegt dat de stand van zaken tot en met eind december 2013 tegen de zomer van volgend jaar op de website Rail Invest beschikbaar zal zijn.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Het stelt me enigszins gerust dat er toch werd gerapporteerd, want projecten zonder follow-up vertonen vaak de neiging te ontsporen. Ik betreur wel dat er voor de parlementsleden geen update beschikbaar is. Zelf ben ik het gewend de fiches te raadplegen voor een stand van zaken, maar als ik telkens enkele maanden moet wachten, rest er mij niets anders dan een aparte vraag in te dienen voor elk project dat mijn interesse wegdraagt. Mij moeten baseren op een stand van zaken van einde 2011 vind ik immers overdreven.*

De minister mag zich dus aan een hele reeks vragen over diverse dossiers verwachten. Ik geef er de voorkeur aan dat hij zijn tijd aan andere aangelegenheden zou kunnen besteden, maar als men de gegevens niet beschikbaar maakt, moet ik ze via een omweg opvragen.

(De vergadering wordt gesloten om 11 uur.)

Herkwalificatie in schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord

– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de definitieve afwijzing van de Fyra door de NMBS” (nr. 5-3654) (SV 5-10333)

- | | |
|---|---|
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les avis du Centre pour l’égalité des chances et la lutte contre le racisme recommandant des transports publics plus accessibles » (n° 5-3670) (QE 5-10334)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de adviezen van het Centrum voor gelijkheid van kansen en racismebestrijding voor een toegankelijker openbaar vervoer” (nr. 5-3670) (SV 5-10334)</p> |
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « l’information relative au Fyra communiquée par la SNCB au Service de sécurité et d’interopérabilité des chemins de fer » (n° 5-3832) (QE 5-10336)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de informatie over de Fyra die de NMBS aan de Dienst veiligheid en interoperabiliteit der spoorwegen bezorgde” (nr. 5-3832) (SV 5-10336)</p> |
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les projets de la SNCB concernant les graffiti » (n° 5-3863) (QE 5-10338)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de NMBS-projecten rond graffiti” (nr. 5-3863) (SV 5-10338)</p> |
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « les mauvais chiffres de ponctualité de la SNCB » (n° 5-3873) (QE 5-10339)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de slechte stiptheidscijfers van de NMBS” (nr. 5-3873) (SV 5-10339)</p> |
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le Fyra » (n° 5-3949) (QE 5-10344)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “de Fyra” (nr. 5-3949) (SV 5-10344)</p> |
| <p>– Demande d’explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur « le calcul des retards par la SNCB et par Test-Achats » (n° 5-3958) (QE 5-10345)</p> | <p>– Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over “het berekenen van vertragingen door de NMBS en door Test-Aankoop” (nr. 5-3958) (SV 5-10345)</p> |