



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

25-02-2015

Namiddag

Mercredi

25-02-2015

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Werner Janssen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beringen" (nr. 1910)

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

Vraag van de heer Werner Janssen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "auto's op aardgas" (nr. 1976)

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

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Kas der Geneeskundige Verzorging van de NMBS-Holding" (nr. 2148)

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

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het floppen van het alcoholslot" (nr. 2149)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 2282)

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

Vraag van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het weer in goede staat brengen van de onbewaakte stopplaatsen van de NMBS" (nr. 2127)

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

Samengevoegde vragen van 7

SOMMAIRE

Question de M. Werner Janssen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à Beringen" (n° 1910)

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

Question de M. Werner Janssen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures circulant au gaz naturel" (n° 1976)

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

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la Caisse des Soins de santé de la SNCB Holding" (n° 2148)

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

Questions jointes de 4

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'échec de l'alcolock" (n° 2149)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 2282)

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

Question de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réaffectation des points d'arrêt non gardés de la SNCB" (n° 2127)

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

Questions jointes de 7

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 2177)	7	- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Thalys wallon" (n° 2177)	7
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van de Thalysverbinding Parijs-Oostende en Parijs-Luik" (nr. 2351)	7	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des lignes Thalys Paris-Ostende et Paris-Liège" (n° 2351)	7
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, Marcel Cheron, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, Marcel Cheron, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treinvandalisme" (nr. 2208)	9	Question de M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actes de vandalisme commis contre les trains" (n° 2208)	9
<i>Sprekers:</i> Emmanuel Burton, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emmanuel Burton, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Antwerpen-Weert" (nr. 2227)	10	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Anvers-Weert" (n° 2227)	10
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door het Brussels Gewest geëiste dwangsommen" (nr. 2229)	11	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les astreintes demandées par la Région bruxelloise" (n° 2229)	11
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lineaire toepassing van het Boordtarief" (nr. 2242)	12	Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application linéaire du Tarif à Bord" (n° 2242)	12
<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	13	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le	13

"het bestek van de opdracht die door Alstom-Bombardier werd binnengehaald" (nr. 2263)		cahier des charges dans le cadre du marché passé avec Alstom-Bombardier" (n° 2263)	
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schorsing door de Raad van State van een spoorcontract tussen Infrabel en Alstom" (nr. 2363)	13	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension par le Conseil d'État d'un contrat entre Infrabel et Alstom" (n° 2363)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de levering van de nieuwe dubbeldekrijtuigen van Alstom-Bombardier" (nr. 2473)	13	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la livraison des nouvelles voitures double-étage Alstom-Bombardier" (n° 2473)	13
<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, Wouter Raskin, Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, Wouter Raskin, Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieregeling voor goederenvervoer per spoor" (nr. 2296)	16	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subsides alloués au transport de marchandises par rail" (n° 2296)	16
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	17	Questions jointes de	17
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op het NMBS-net, in treinen en stations" (nr. 2299)	17	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le wifi au sein du réseau de la SNCB, dans les trains et dans les gares" (n° 2299)	17
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject inzake wifi op de trein" (nr. 2348)	17	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif à l'internet sans fil dans les trains" (n° 2348)	17
<i>Sprekers:</i> Gilles Foret, Veli Yüksel, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gilles Foret, Veli Yüksel, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het vernieuwde boardtarief voor de gebruikers en de verloning van treinbegeleiders" (nr. 2313)	18	Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences du nouveau Tarif à Bord pour les utilisateurs et la rémunération des accompagnateurs de train" (n° 2313)	18
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister	19	Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la	19

van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfdodingen op het spoor" (nr. 2349)

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

Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suicides sur les voies de chemin de fer" (n° 2349)

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

Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorziene middelen voor de bouw van het GEN-station aan Uplace" (nr. 2362)

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

20

Question de Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les moyens prévus pour la construction d'une gare RER à Uplace" (n° 2362)

20

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van busstroken" (nr. 2410)

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

21

Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des couloirs de bus" (n° 2410)

21

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Doornik-Rijsel" (nr. 2443)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

22

Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Tournai-Lille" (n° 2443)

22

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 25 FEBRUARI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 25 FEVRIER 2015

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.12 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La discussion des questions est ouverte à 15 h 12 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Vraag van de heer Werner Janssen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beringen" (nr. 1910)

01 Question de M. Werner Janssen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à Beringen" (n° 1910)

01.01 **Werner Janssen** (N-VA): In Beringen passeert er op weekdays een trein per uur en tijdens weekends en feestdagen een trein per twee uur. In 2008 werd er binnen het kader van het be-MINEproject wel gesproken over een treinfrequentie van elk half uur, maar zeven jaar later horen we daarover helemaal niets meer.

01.01 **Werner Janssen** (N-VA): Les jours ouvrables, Beringen est desservie par un train par heure et par un train toutes les deux heures, les week-ends et jours fériés. En 2008, dans le cadre du projet be-MINE, le passage d'un train toutes les demi-heures avait été envisagé, mais sept ans plus tard, cette option semble avoir été jetée aux oubliettes.

Zijn er hierover ooit gesprekken geweest met de NMBS of zijn die binnenkort gepland? Moet het spoornet tussen Mol en Hasselt niet volledig worden uitgebreid met een dubbelspoor? Wordt er hiervoor in de meerjarenbegroting 2013-2025 van de NMBS in financiële middelen voorzien? Hoeveel goederentreinen rijden er per week op het traject tussen Hasselt en Mol?

Des discussions sur ce projet ont-elles été ouvertes avec la SNCB ou seront-elles prochainement à l'ordre du jour? Une extension complète à double voie du réseau ferroviaire entre Mol et Hasselt n'est-elle pas prévue? Des moyens financiers ont-ils été réservés à cet effet dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 de la SNCB? Quelle est la fréquence hebdomadaire des trains de marchandises sur le tronçon Hasselt-Mol?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): De NMBS heeft geen weet van gesprekken betreffende een halfuurdienst op de lijn Hasselt-Mol en er zijn ook geen gesprekken ter zake gepland. Op de ministerraad van 19 december 2013 werd wel een bijkomende enveloppe goedgekeurd inzake de uitvoering van regionale prioriteiten. Het Vlaamse Gewest heeft een aantal prioritaire projecten geselecteerd, waarvan een met betrekking tot een

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): La SNCB n'a pas entendu parler de discussions sur une desserte bihoraire de la ligne Hasselt-Mol et elle ne prévoit pas non plus d'aborder cette question. Le Conseil des ministres du 19 décembre 2013 a cependant voté une enveloppe supplémentaire liée à l'exécution de priorités régionales. La Région flamande a sélectionné une série de projets prioritaires, l'un

tweede spoor op lijn nummer 15 Balen-Zonhoven. Deze projecten zullen geëvalueerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het nieuwe budgettaire kader heeft enkel betrekking op het jaar 2015. De besparingsmaatregelen hebben geen impact op de veiligheid op het netwerk. In Vlaanderen gaat het vooral om het uitstellen van vernieuwingswerken van bijsporen. Het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 zal de komende maanden geactualiseerd worden.

Volgens de huidige dienstregeling rijden er enkel op dinsdag en donderdag telkens twee goederentreinen op het baanvak Mol-Hasselt en twee op het baanvak Hasselt-Mol.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Werner Janssen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "auto's op aardgas" (nr. 1976)

02.01 Werner Janssen (N-VA): Auto's die rijden op gecomprimeerd aardgas of CNG bieden veel voordelen voor ons milieu. Aardgas is niet alleen goedkoper dan diesel maar het tanken verloopt ook eenvoudiger en sneller dan het opladen van elektrische wagens. Bovendien is de aanschafprijs veel lager dan die van een elektrische of hybride wagen. De meeste merken bieden dergelijke wagens al aan en zelfs vrachtwagens kunnen op CNG rijden. Er zijn momenteel in België slechts 25 tankstations die CNG aanbieden. In de rest van Europa wordt het veel frequenter aangeboden.

Hoeveel federale dienstvoertuigen zijn uitgerust met CNG- of LPG-tanks? Welke maatregelen kan de minister samen met de Gewesten nemen om het aantal tankstations te verhogen en om het gebruik van CNG-wagens te bevorderen?

02.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In het federale wagenpark zijn er geen auto's die op LPG rijden. Er kan worden vermoed dat er ook geen wagens op CNG rijden.

Het bevorderen van tankstations met LPG en CNG is een bevoegdheid van de regio's. Een Europese richtlijn bepaalt dat de lidstaten een nationaal actiekader moeten uitwerken voor de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

d'entre eux se rapportant à la seconde voie de la ligne n° 15 Balen-Zonhoven. Le SPF Mobilité et Transports procédera à leur évaluation.

Le nouveau cadre budgétaire se rapporte exclusivement à l'année 2015. Les mesures d'économies n'auront aucune incidence sur la sécurité du réseau. En Flandre, il s'agit essentiellement du report de travaux de rénovation de voies accessoires. Le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 sera actualisé au cours des prochains mois.

L'horaire actuel prévoit que le mardi et le jeudi uniquement, deux trains de marchandises circulent sur le tronçon Mol-Hasselt et deux sur le tronçon Hasselt-Mol.

L'incident est clos.

02 Question de M. Werner Janssen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures circulant au gaz naturel" (n° 1976)

02.01 Werner Janssen (N-VA): Les voitures au gaz naturel comprimé (CNG) présentent beaucoup d'avantages du point de vue environnemental. Le gaz naturel n'est pas seulement meilleur marché que le diesel; faire "le plein" de gaz est aussi plus simple et plus rapide que recharger une voiture électrique. De plus, le prix d'achat de ces voitures est nettement inférieur à celui des voitures électriques ou hybrides. La plupart des marques automobiles proposent déjà des modèles voitures et même les poids lourds peuvent rouler au CNG. En Belgique, vingt-cinq stations-services proposent du CNG pour le moment. L'offre est nettement plus importante dans le reste de l'Europe.

Combien de voitures du parc automobile fédéral ont des réservoirs de CNG ou de LPG? Quelles mesures la ministre peut-elle prendre, avec les Régions, pour augmenter le nombre de stations-services adéquates et pour promouvoir les voitures au CNG?

02.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Aucun véhicule du parc automobile fédéral n'utilise le LPG comme carburant. Nous pouvons supposer que de la même manière, aucun véhicule n'utilise le CNG comme carburant.

La promotion des stations-service au LPG et au CNG relève des compétences des Régions. Une directive européenne stipule que les États membres doivent élaborer un cadre d'action national pour le développement de l'infrastructure relative aux

Een administratieve werkgroep van de regionale overheden, mijn administratie en de FOD Economie zal voorstellen opstellen in overleg met de privésector.

De regering wil het wagenpark van de federale overheid vergroenen en dus ook CNG-wagens aankopen. Ik zal een KB opstellen om de Europese verordening om te zetten in overleg met de sector en de Gewesten.

02.03 Werner Janssen (N-VA): Het is bedroevend dat men elektrische auto's en auto's op aardgas volop promoot, maar dat de overheid er niet in slaagt om ook maar één overtuig op aardgas te bezitten en bovendien slechts vier elektrische wagens heeft.

02.04 Minister Jacqueline Galant (Frans): Sommige automerken installeren zelf hun laadpalen op bepaalde plekken!

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Kas der Geneeskundige Verzorging van de NMBS-Holding" (nr. 2148)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Volgens sommigen wordt de Kas der Geneeskundige Verzorging (KGV) van de NMBS slecht beheerd en is ze een bron van verspillings.

In 2012 bedroeg de ratio administratieve kosten/vergoedingen 4,6 procent terwijl het Europese gemiddelde 5,2 procent bedraagt (en 6,5 procent voor Duitsland). Men kan er dus van uitgaan dat de KGV op een gezonde manier wordt beheerd en geen bodemloze put is, zoals sommigen wat graag beweren.

Kunt u de spoor mannen over het voortbestaan van de Kas der Geneeskundige Verzorging geruiststellen?

03.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De afschaffing van de Kas der Geneeskundige Verzorging van de NMBS-Holding is niet aan de orde. In voorkomend geval zou er met de vakorganisaties overleg gepleegd worden.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Uw antwoord stelt me geruist!

carburants alternatifs. Un groupe de travail administratif composé des autorités régionales, de mon administration et du SPF Économie rédigera des propositions en ce sens en concertation avec le secteur privé.

Le gouvernement souhaite rendre le parc automobile fédéral plus écologique et donc acheter des véhicules qui roulent au CNG. Je rédigerai un arrêté royal afin de transposer le règlement européen en concertation avec le secteur et les Régions.

02.03 Werner Janssen (N-VA): Il est navrant de constater que l'on promeut avec force les voitures électriques et au gaz naturel mais que les pouvoirs publics ne possèdent que quatre voitures électriques et pas même un seul véhicule au gaz naturel.

02.04 Jacqueline Galant, ministre (en français): Certaines marques de voiture installent elles-mêmes leurs bornes à certains endroits!

L'incident est clos.

03 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la Caisse des Soins de santé de la SNCB Holding" (n° 2148)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): D'aucuns estiment que la Caisse des Soins de santé (CSS) de la SNCB est mal gérée et serait source de gaspillage.

En 2012, le ratio frais administratifs/prestations fut de 4,6 %, alors que la moyenne européenne s'élève à 5,2 % (et à 6,5 % pour l'Allemagne). On peut donc estimer que la gestion administrative de la CSS est saine et n'est pas le gouffre financier que certains se plaisent à décrire.

Pouvez-vous rassurer les cheminots quant à l'avenir de la Caisse des Soins de santé?

03.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): La question de la suppression de la Caisse des soins de santé des cheminots n'est pas à l'ordre du jour. Le cas échéant, la concertation avec les organisations syndicales aurait lieu.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Votre réponse est rassurante!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het floppen van het alcoholslot" (nr. 2149)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 2282)

04 **Questions jointes de**

- Mme **Daphné Dumery** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'échec de l'alcolock" (n° 2149)
- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 2282)

04.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Terwijl er in Nederland 4.000 alcoholsloten zijn geïnstalleerd, zijn dat er in België amper 21.

04.01 **Daphné Dumery** (N-VA): À peine 21 éthylotests antidémarrage ont été installés en Belgique, contre 4 000 aux Pays-Bas.

Hoe verklaart de minister dit tegenvallend cijfer? Overweegt zij een aanpassing van de wet zodat de installatie van een alcoholslot kan worden verplicht in bepaalde gevallen?

Comment la ministre explique-t-elle ces statistiques décevantes? Envisage-t-elle une modification de la loi de façon à rendre obligatoire l'installation d'un éthylotest antidémarrage dans certains cas?

04.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Hoewel het sinds 2010 mogelijk is iemand te veroordelen tot het installeren van een alcoholslot, rijden er maar 21 mensen rond met zo'n slot. De rechters zijn blijkbaar weinig geneigd deze maatregel op te leggen en kiezen doorgaans voor een rijverbod. Daarnaast zijn er praktische problemen bij de uitvoering van de wet en is er de hoge kostprijs. Bovendien is de instemming van de veroordeelde nodig voor de installatie.

04.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): En dépit de la possibilité, depuis 2010, de condamner les automobilistes à l'installation d'un éthylotest antidémarrage, seulement 21 personnes en ont équipé leur véhicule. Les juges sont manifestement peu enclins à imposer cette mesure et optent généralement pour une interdiction de conduire. Par ailleurs, l'application de la loi est rendue difficile par des problèmes pratiques ainsi que par le coût élevé de l'installation de ce dispositif. De plus, l'installation nécessite l'assentiment de la personne condamnée.

In een rondzendbrief van het College van procureurs-generaal van juni 2012 staat dat de parketten naast de veroordeelde ook de FOD Mobiliteit en de gemeenten op de hoogte moeten brengen van het vonnis. Volgens de vorige minister van Mobiliteit heeft de FOD nooit zo'n kennisgeving ontvangen.

Dans une circulaire de juin 2012, le Collège des procureurs généraux affirme que les parquets doivent notifier le jugement non seulement à la personne condamnée, mais également au SPF Mobilité et aux communes. Selon le précédent ministre de la Mobilité, le SPF n'a jamais reçu d'avis en ce sens.

Hoeveel mensen kozen voor het rijverbod in plaats van het alcoholslot en het bijbehorende omkaderingsprogramma? Kan er iets aan de procedure worden veranderd zodat de wet beter uitvoerbaar wordt? Sturen de parketten ondertussen wel kennisgevingen naar de FOD Mobiliteit?

Combien de personnes ont opté pour l'interdiction de conduire et non pour l'éthylotest antidémarrage et le programme d'encadrement y afférent? Peut-on modifier la procédure en vue de mieux appliquer la loi? Les parquets transmettent-ils entre-temps bel et bien les notifications au SPF Mobilité?

04.03 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Er hebben zich 21 mensen bij het BIVV aangemeld voor een omkaderingsprogramma wegens een veroordeling tot het gebruik van een alcoholslot. De installatie van een alcoholslot vereist de toestemming van de overtreder – hij kan er immers ook voor kiezen om tijdens de veroordelingsperiode niet te rijden. De overtreder moet ook de installatie,

04.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 21 personnes se sont présentées à l'IBGR pour un programme d'encadrement à la suite d'une condamnation à l'utilisation d'un alcolock. L'installation d'un tel dispositif requiert l'assentiment du contrevenant – il peut en effet choisir de ne pas conduire pendant la durée de sa condamnation. Il est également tenu de payer

de huur en het begeleidingsprogramma betalen, toch een 3.000 euro per jaar.

In Nederland wordt een alcoholslot automatisch opgelegd vanaf 1,3 promille. Accepteert de overtreder dit niet, dan geldt een rijverbod van vijf jaar. In Nederland rijden 4.000 mensen met een alcoholslot, maar evenveel mensen kiezen voor het rijverbod omdat het slot te duur is. Wij onderzoeken samen met Justitie de Nederlandse werkwijze.

We kunnen de installatie van het alcoholslot ook als preventieve maatregel in het personenvervoer overwegen. In Frankrijk bijvoorbeeld is een alcoholslot verplicht voor het vervoer van schoolkinderen. Mijn FOD heeft hierover vragen gesteld aan Justitie, maar kreeg nog geen antwoord. Mijn gemeente is trouwens de enige gemeente in België waar de bussen voor personenvervoer zijn uitgerust met een alcoholslot.

04.04 Daphné Dumery (N-VA): De Nederlandse methode zorgt voor ongelijkheid. Ik hoop dat wij een goedkopere oplossing kunnen aanbieden. Een alcoholslot komt de samenleving ten goede, misschien kan de huurprijs dus wat lager.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Niet alleen de kostprijs is een hinderpaal. Het omkaderingsprogramma kan alleen in Brussel worden gevolgd, dat is voor sommige mensen ook niet evident.

De wet blijkt na vier jaar een lege doos te zijn, een aanpassing dringt zich dus op.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het weer in goede staat brengen van de onbewaakte stopplaatsen van de NMBS" (nr. 2127)

05.01 Fabienne Winckel (PS): Vorig jaar stelde de reizigersvereniging NAVETTEURS.BE zijn kadaster van onbewaakte stopplaatsen in Wallonië voor. De vereniging ging daarbij uit van criteria als toegankelijkheid van de informatie, parkeermogelijkheden, treinaanbod en

l'installation, la location et le programme d'accompagnement, soit pas moins de 3 000 euros par an.

Au Pays-Bas, l'installation d'un alcolock est automatiquement imposée à partir de 1,3 pour mille. En cas de refus du contrevenant, celui-ci se voit imposer une interdiction de conduire de cinq ans. Aux Pays-Bas, 4 000 personnes conduisent avec un alcolock mais autant de personnes choisissent l'interdiction de conduire en raison du prix élevé de l'alcolock. Avec le département de la Justice, nous étudions actuellement les pratiques néerlandaises en la matière.

Nous pourrions également envisager l'installation d'un alcolock au titre de mesure préventive dans le secteur du transport de personnes. Ainsi, en France, les véhicules transportant des enfants doivent obligatoirement être équipés d'un alcolock. Mon SPF a interrogé la Justice à ce sujet mais n'a pas encore obtenu de réponse. Ma commune est d'ailleurs la seule en Belgique où les bus pour le transport de personnes sont équipés d'un alcolock.

04.04 Daphné Dumery (N-VA): La méthode néerlandaise est source d'inégalités. J'espère que nous pourrions proposer une solution moins onéreuse. La solution de l'alcolock est tout bénéfice pour la société et le prix de location de cet équipement pourrait dès lors peut-être être revu à la baisse.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le coût prohibitif n'est pas le seul obstacle. Le programme d'encadrement ne peut être suivi qu'à Bruxelles, ce qui est loin d'être évident pour certaines personnes.

Quatre ans après son adoption, la loi ressemble à une boîte vide et il est par conséquent grand temps de l'adapter.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réaffectation des points d'arrêt non gardés de la SNCB" (n° 2127)

05.01 Fabienne Winckel (PS): L'an dernier, l'association des voyageurs Navetteurs.be avait présenté son Cadastre des Points d'Arrêt Non Gardés en Wallonie (dits PANG's). Les critères de cette analyse étaient l'accessibilité l'information, les possibilités de stationnement, les fréquences et les

overstapmogelijkheden, aansluiting op de bus of reizigersaantallen.

Er werd beloofd om de 19 (van de 191) onbewaakte stopplaatsen die er het slechtst aan toe waren, prioritair aan te pakken, contact op te nemen met de lokale overheden om de overlast en het vandalisme tegen te gaan, en alle stopplaatsen die maar gedeeltelijk of minder dringend gerenoveerd moeten worden, weer in goede staat te brengen.

Wat is de stand van zaken? Welke 19 onbewaakte stopplaatsen moeten er dringend en volledig worden aangepakt? Kregen deze stopplaatsen voorrang? Welk budget werd er hiervoor geoormerkt: een specifiek budget, of algemene budgetten voor de renovatie van de grote stations? Hoe zit het met de minder prioritaire onbewaakte stopplaatsen? Zal er een soortgelijke lijst worden opgesteld voor het Vlaamse en het Brusselse Gewest? Moet er geen globaal renovatiebeleid worden gevoerd voor alle stopplaatsen? Werd er contact opgenomen met de gemeenten, en werden er mogelijke oplossingen gevonden?

05.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): In de 19 onbewaakte stopplaatsen in Wallonië die de reizigersvereniging NAVETTEURS.BE oplijstte, werden de door de NMBS beloofde werken binnen honderd dagen uitgevoerd.

Er werd 110.000 euro geoormerkt voor een specifieke begrotingspost 'onbewaakte stopplaatsen'. Er werden ook andere werken uitgevoerd: er vonden 350 interventies plaats. Het betreft vooral onderhoudswerken.

De problemen werden bij de gemeenten aangekaart en er werden specifieke contacten gelegd. Een aantal werken die voor rekening van de gemeenten komen, werden uitgevoerd, maar andere niet.

Door de vele vandalenstreken is het moeilijk om alle onbewaakte stopplaatsen in goede staat te houden. Om dat fenomeen het hoofd te bieden is ervoor geopteerd om op bepaalde plaatsen systematisch te herschilderen. In 2014 heeft de NMBS een afdeling opgericht die specifiek belast is met het beheer van de onbewaakte stopplaatsen.

05.03 **Fabienne Winckel** (PS): Werden de 19 onbewaakte stopplaatsen waarvan sprake intussen gerenoveerd?

05.04 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ja.

correspondances, les possibilités de liaison avec les bus ou la fréquentation.

Des engagements avaient été pris pour nettoyer prioritairement les dix-neuf pires PANG's (sur les 191 recensés), prendre contact avec les autorités locales afin d'enrayer les incivilités constatées, et réhabiliter l'entièreté des PANG's qui nécessitent une rénovation partielle ou moins urgente.

Où en sont ces engagements? Où se situent ces 19 PANG nécessitant des mesures urgentes et complètes? La réaffectation prioritaire de ces arrêts a-t-elle été réalisée? Quel budget y a-t-il été consacré: un budget spécifique ou de budgets généraux "rénovation" des grandes gares? Qu'en est-il des PANG's moins prioritaires? Envisage-t-on le même recensement en Région bruxelloise et flamande? Une politique globale de réaffectation ne devrait-elle pas être envisagée pour l'ensemble des arrêts? Des contacts ont-ils été pris avec les communes à ce sujet, et quelles pistes de solutions ont-elles été trouvées?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les 19 points d'arrêt non gardés de Wallonie relevés par l'association des voyageurs Navetteurs.be ont été remis à niveau dans le délai des cent jours pour les travaux pour lesquels la SNCB s'était engagée.

Le budget à charge d'un compte spécifique PANG's s'élève à 110 000 euros. D'autres travaux ont bien été engagés: 350 interventions ont eu lieu. Les travaux visent essentiellement l'entretien.

Les communes ont été sensibilisées à la problématique et des contacts spécifiques ont été établis. Certains travaux dans les PANG's à charge des communes ont été réalisés mais d'autres sont restés sans suite.

Il est difficile de garder chaque PANG dans un état correct vu les actes de vandalisme. Pour pallier ce phénomène, le principe du re-peinturage systématique a été mis en place à certains endroits. En 2014, la SNCB a créé une division chargée de la gestion spécifique des PANG's.

05.03 **Fabienne Winckel** (PS): Les dix-neuf PANG's concernés ont donc été rénovés?

05.04 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Oui.

05.05 Fabienne Winckel (PS): En werden de onbewaakte stopplaatsen in het Brusselse en het Vlaamse Gewest opgelijst?

05.06 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik zal navraag doen bij de NMBS.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 2177)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van de Thalysverbinding Parijs-Oostende en Parijs-Luik" (nr. 2351)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De mogelijke afschaffing van de Thalys op de Waalse as baart ons zorgen.

U heeft gezegd dat er vragen gesteld werden, dat er alternatieven gezocht werden, omdat de treindienst op die lijn sowieso tijdelijk zou worden stopgezet voor het uitvoeren van werken voor de veiligheid. Klare wijn wordt er niet geschonken.

Wil men die spoorverbinding in stand houden na de uitvoering van die werken? Als u beslist de lijn op te doeken, welk tijdspad zal er dan daarvoor worden gevolgd?

Worden er alternatieven aangeboden voor de duur van de stopzetting van de treindienst, en zo ja, welke?

06.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Op 13 februari wilde u de regering voorstellen beide Thalysverbindingen te schrappen. De beslissing hierover zou nu uitgesteld zijn tot de vergadering van 27 februari.

De Thalys naar Oostende heeft een bezettingsgraad van 10 procent. De Thalys op de Waalse as daarentegen heeft een bezettingsgraad van bijna 50 procent, en de tijdswinst met die verbinding zou groter zijn ten opzichte van het gewone treinverkeer.

Wat zijn de gemiddelde kosten per reiziger op die twee verbindingen? Op grond van welke criteria zal er beslist worden de treindienst af te schaffen dan wel te behouden?

05.05 Fabienne Winckel (PS): L'inventaire des PANG's en Régions bruxelloise et flamande a-t-il été aussi réalisé?

05.06 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je vais le demander à la SNCB.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- Mme **Gwenaëlle Grovonius** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Thalys wallon" (n° 2177)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des lignes Thalys Paris-Ostende et Paris-Liège" (n° 2351)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): La question du Thalys wallon nous préoccupe. Nous craignons la suppression de cette ligne sur la dorsale wallonne.

Vous aviez indiqué qu'il y avait des questionnements, des recherches d'alternatives, puisque de toute façon il y aura une fermeture momentanée de cette ligne pour les travaux de sécurisation. Tout cela n'est pas clair!

Y a-t-il une volonté de maintenir cette ligne après la fermeture momentanée liée aux travaux en cours? Si vous souhaitez fermer cette ligne, quel est le calendrier prévu?

Pendant la période de fermeture, des alternatives sont-elles prévues, et lesquelles?

06.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le 13 février, vous vouliez proposer au gouvernement la suppression de ces deux lignes Thalys. Cette décision semble à présent reportée à la réunion du 27 février.

Le Thalys vers Ostende a un taux de remplissage de 10 %. Mais sur la dorsale wallonne, le taux de remplissage avoisinerait les 50 % et le gain de temps serait plus important par rapport au trafic classique.

Quel est le coût moyen par voyageur sur ces deux liaisons? Quels critères détermineront le maintien ou la suppression de ces services?

Tijdens de hoorzitting wees de heer Cornu erop dat de NMBS 7 miljoen zou kunnen besparen als beide verbindingen geschrapt worden. Kan u de respectieve kosten uitsplitsen?

Par ailleurs, comme M. Cornu l'avait rappelé lors de son audition, la SNCB prévoit une économie de 7 millions s'il devait y avoir la suppression des deux liaisons. Pouvez-vous nous distinguer leurs coûts respectifs?

De heer Cornu zegt ook dat die treinverbindingen in het beheerscontract met de NMBS opgenomen staan. Hoe denkt u een eventuele regeringsbeslissing om de verbinding te schrappen juridisch te vertalen?

Enfin, toujours selon M. Cornu, ces liaisons sont inscrites dans l'actuel contrat de gestion de la SNCB. Comment comptez-vous traduire juridiquement l'éventuelle décision gouvernementale de suppression en la matière?

06.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De Thalysdiensten vallen onder het bedrijf THI Factory dat vanuit een rentabiliteitslogica handelt. Voor alle verlieslatende diensten zal de NMBS dat bedrijf een compensatie moeten betalen.

06.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les services Thalys relèvent de la société THI Factory respectant une logique de rentabilité. Toute demande de services déficitaires devra être compensée par la SNCB à cette société.

Daar de inkomsten van de Vlaamse en Waalse as niet kostendekkend zijn, heeft de NMBS de verliezen moeten bijpassen.

Les revenus des dorsales ne couvrent pas les charges, la SNCB a donc dû couvrir les pertes.

In 2014 bedroeg het verlies voor de Waalse as 5,347 miljoen euro en voor de Vlaamse as 2,766 miljoen euro. Voor de Waalse as worden de kosten berekend vanaf Parijs, terwijl voor de Vlaamse as enkel het traject Brussel-Oostende in rekening wordt gebracht.

En 2014, la perte pour la dorsale wallonne s'élevait à 5,347 millions et pour la dorsale flamande à 2,766 millions. Pour la première, les coûts sont calculés au départ de Paris alors que pour la seconde, seul le parcours Bruxelles-Ostende est considéré.

De elektronische ministerraad heeft niet plaatsgevonden omdat het vakantie was. De kwestie zal volgende vrijdag door het kernkabinet besproken worden.

Le Conseil des ministres électronique n'a pas eu lieu pour cause de vacances. Le sujet sera débattu lors du kern de ce vendredi.

De regering moet zich nog uitspreken over de kwestie die u in uw laatste vraag opwerpt. Aangezien de bezettingsgraad van de treinen op die assen zeer laag is en men zich op de kerntaken wil focussen, valt het niet uit te sluiten dat het beheerscontract gewijzigd wordt.

Le gouvernement doit encore statuer sur le sujet de la dernière question. Vu la très faible fréquentation sur ces dorsales et la volonté de se concentrer sur des missions essentielles, le contrat de gestion pourrait être modifié.

06.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Uw antwoord stelt me allerm minst gerust. Ik ben van oordeel dat de NMBS een openbare dienst verleent en dat daarbij de dienstverlening aan het publiek en niet de rentabiliteit centraal staat.

06.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Votre réponse ne me rassure pas du tout. Je considère que les services rendus par la SNCB sont publics et ne visent pas la rentabilité mais le service au public.

U heeft niet gezegd wat u aan het kernkabinet zult voorstellen. Ik meen te begrijpen dat die verbinding op de Waalse as zal worden afgeschaft en betreurd dat.

Vous n'avez pas évoqué votre proposition au kern sur ce dossier. Je devine la fin de cette relation sur la dorsale wallonne et je le regrette.

06.05 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik heb niets van die aard gezegd. Ik ben bereid u meer informatie te verschaffen nadat de geëigende instanties, het kernkabinet of de ministerraad, daarover een beslissing hebben genomen.

06.05 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je n'ai rien dit de pareil. Je veux bien revenir vers vous dès la décision prise par le kern ou le Conseil des ministres, organes décisionnels

06.06 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik heb zelfs niet begrepen wat u dan wel zult voorstellen.

06.06 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je n'ai même pas compris quelle serait votre proposition.

06.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik neem er nota van dat het kernkabinet op 27 februari bijeenkomt. Dat is een informeel orgaan, zonder grondwettelijke grondslag. Deze kwestie komt dus niet aan bod op de ministerraad.

06.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je prends note que ce 27 février se tiendra un kern, organe informel non prévu par la Constitution. À priori, le Conseil des ministres ne discutera pas de cette question.

Mocht de ministerraad bovendien een beslissing nemen (bijvoorbeeld om één van of allebei die lijnen af te schaffen), kan het huidige beheerscontract dan worden behouden?

Par ailleurs, si une décision devait être prise par le Conseil des ministres (par exemple de supprimer l'une ou les deux lignes), est-ce possible en conservant l'actuel contrat de gestion?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treinvandalisme" (nr. 2208)

07 Question de M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actes de vandalisme commis contre les trains" (n° 2208)

07.01 Emmanuel Burton (MR): Volgens diverse kranten zou het vandalisme tegen treinen – alle categorieën bij elkaar genomen – met 18 procent zijn toegenomen. Het gooien van stenen en het aanbrengen van tags en andere graffiti zouden zijn toegenomen. Diefstallen van noodhamers zouden dan weer gestaag dalen.

07.01 Emmanuel Burton (MR): Selon les informations parues dans différents journaux, le vandalisme contre les trains serait en hausse de 18 %, toutes catégories confondues. Les jets de pierre, tags et autres graffitis seraient en hausse. Les vols des petits marteaux de sécurité seraient, quant à eux, en baisse constante.

De resultaten van de eerste helft van 2014 liggen twee keer lager dan het record van de 244 feiten die de NMBS in 2010 heeft opgetekend.

Ce bilan du premier semestre 2014 est deux fois moindre que le record de 244 faits que la SNCB avait enregistrés en 2010.

Zijn de volledige cijfers voor 2014 al beschikbaar? Heeft u informatie over de oorzaken van die opflakking van vandalisme? Kan men de risicogebieden in kaart brengen?

Les chiffres complets pour 2014 sont-ils déjà disponibles? Avez-vous des pistes d'information quant aux causes de cette recrudescence du vandalisme? Peut-on établir une cartographie des zones à risque?

07.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Ik zal u de tabellen bezorgen. De daling van het vandalisme tussen 2009 en 2014 kan door de gerichte aanpak van Securail en een betere samenwerking met de politie worden verklaard.

07.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Je vais vous remettre les tableaux. La baisse du nombre d'actes de vandalisme entre 2009 et 2014 s'explique par une approche ciblée par Securail et par une meilleure collaboration avec les services de police.

Er wordt weer meer met stenen gegooid (+ 12 procent tussen 2013 en 2014). In 2014 liep de schade aan het rollend materieel licht terug.

Les jets de pierres sont repartis à la hausse (+ 12 % entre 2013 et 2014). En 2014, on enregistre une légère baisse des dégâts au niveau du matériel roulant.

De toename van de graffiti is vooral een gevolg van de ingebruikneming van de nieuwe Desirotreinstellen, die een doelwit vormen voor de graffiteurs.

L'augmentation du nombre de graffitis s'explique surtout par la mise en service des nouvelles rames Desiro, qui représentent une cible pour les graffeurs.

De daling van het aantal diefstallen van

La baisse du nombre de vols de marteaux de

noodhamers kan door de verhoogde aanwezigheid van veiligheidsagenten van Securail op de treinen worden verklaard.

Het systematisch proces-verbaal maken tegen overtreders die bij de politie bekend zijn, lijkt een ontradend effect te hebben. De media-aandacht voor het probleem en de gevoerde campagnes zouden een daling van het aantal overtredingen in de hand hebben gewerkt.

De plaatsen waar het rollend materieel met graffiti beklad en/of door vandalen beschadigd wordt, vallen precies samen met de bestaande rangeerstations voor de reizigerstreinen, op het hele grondgebied. De aanpak van het probleem is gericht op een betere beveiliging van de rangeerstations voor de reizigerstreinen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Antwerpen-Weert" (nr. 2227)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): In Nederland ondertekenden 10.000 mensen een petitie om de treinverbinding Antwerpen-Hamont door te trekken tot het Nederlandse Weert. De minister reageerde eerder dat uit een analyse van 2007 bleek dat de vraag op het tracé beperkt zou zijn. Twee recente Nederlandse studies beweren het tegendeel en spreken over 450 tot 1.200 reizigers per dag. Het doortrekken van de spoorverbinding zou een relatief lage investering vragen.

Onderschrijven de NMBS en Infrabel de conclusies van de Nederlandse studies?

In 2009 beloofde de NMBS het doortrekken van deze spoorlijn, maar beweert nu dat er onvoldoende reizigerspotentieel is. Waardoor werd het standpunt gewijzigd? Zal de NMBS een nieuwe studie uitvoeren, vermits de situatie sinds 2007 gewijzigd is? Is de minister het er mee eens dat investeringen te verantwoorden zijn als de kostendekkingsgraad voldoende hoog ligt?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Dit werd reeds verschillende keren op de agenda geplaatst. De NMBS heeft in 2005 een studie uitgevoerd, waaruit bleek dat de bijkomende ontvangsten niet de exploitatiekosten zouden

secours pourrait s'expliquer par une présence accrue des agents de sécurité Securail à bord des trains à risques.

Le fait de dresser systématiquement un procès-verbal à l'encontre des malfaiteurs connus semble avoir un effet dissuasif. L'attention portée par les médias et les campagnes mises en place auraient contribué à faire chuter le nombre de méfaits.

Les *hotspots* relatifs aux graffitis et aux actes de vandalisme sur le matériel roulant correspondent totalement aux faisceaux de voyageurs existants, sur l'ensemble du territoire. L'approche de cette problématique se concentre sur une meilleure protection des faisceaux réservés au matériel voyageurs.

L'incident est clos.

08 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Anvers-Weert" (n° 2227)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Aux Pays-Bas, 10 000 personnes ont signé une pétition demandant le prolongement de la liaison ferroviaire Anvers-Hamont jusqu'à Weert, aux Pays-Bas. La ministre a réagi précédemment en rappelant qu'une analyse de 2007 avait montré que la demande sur ce tracé serait limitée. Les auteurs de deux études néerlandaises récentes affirment le contraire et évoquent un nombre journalier de voyageurs compris entre 450 et 1 200. Le prolongement de cette liaison ferroviaire nécessiterait un investissement relativement modique.

La SNCB et Infrabel adhèrent-elles aux conclusions des études néerlandaises?

En 2009, la SNCB avait promis de procéder à ce prolongement mais aujourd'hui, elle prétend que le potentiel de voyageurs est insuffisant. Quel a été l'élément déclencheur de ce revirement? La SNCB fera-t-elle réaliser une nouvelle étude, la situation ayant évolué depuis 2007? La ministre estime-t-elle comme moi que des investissements sont justifiés si le taux de couverture des frais est suffisamment élevé?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Ce sujet a déjà été porté plusieurs fois à l'ordre du jour. En 2005, la SNCB a mené une étude qui montre que les recettes supplémentaires ne couvriraient pas les frais d'exploitation. Les NS

dekken. De NS bleek ook niet geïnteresseerd. Ik ben hierover in overleg met mijn Nederlandse collega.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): De studies zijn gedateerd. Dit project voldoet bij uitstek aan een vraaggestuurd aanbod met een lage investering.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door het Brussels Gewest geëiste dwangsommen" (nr. 2229)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Naar aanleiding van de milieustakingsvordering die in het voorjaar van 2014 door het Brussels Gewest werd ingesteld om een eind te maken aan de overlast die het plan-Wathelet voor de bewoners van het Gewest veroorzaakte, eiste de Brusselse rechtbank van eerste aanleg op 31 juli 2014 de schorsing van het plan binnen een termijn van drie maanden, zo niet zou er per dag een dwangsom moeten worden betaald van 50.000 euro, met een begrenzing van 36 miljoen euro.

U hebt het plan bij uw aantreden in de koelkast gestopt en het oude plan opnieuw ingevoerd. Belgocontrol beloofde toen bovendien tegen 2 april 2015 een nieuw plan klaar te hebben.

Minister Frémault van het cdH, in het Brussels Gewest bevoegd voor Leefmilieu, liet toen verstaan dat zij niets zou ondernemen om het Brussels Gewest ervan te weerhouden de dwangsommen op te eisen, aangezien de federale regering daarmee onder druk kan worden gezet.

Hoever staat het met het plan dat Belgocontrol tegen 2 april zou moeten voorleggen? Wat zal de impact zijn van de werkzaamheden in Zaventem op het gebruik van de banen op de luchthaven? Hoe zal er gevolg worden gegeven aan de eis van de Brusselse regering tot het betalen van dwangsommen?

09.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Conform het regeerakkoord heb ik op 23 oktober 2014 de opdracht gegeven de beschikking van de rechtbank van 31 juli uit te voeren. Er wordt dus teruggekeerd naar de situatie van voor 6 februari 2014 en het moratorium gaat in op 2 april 2015.

n'ont pas montré plus d'intérêt. Je suis actuellement en concertation avec mon homologue néerlandais à ce sujet.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Les études citées ne datent pas d'hier. Ce projet répond plus que n'importe quel autre à une offre orientée vers la demande et représente un faible investissement.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les astreintes demandées par la Région bruxelloise" (n° 2229)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Suite à l'action en cessation environnementale introduite par la Région bruxelloise au printemps 2014 pour mettre un terme aux nuisances que subissaient les habitants de la Région par la mise en place du plan Wathelet, le tribunal de première instance de Bruxelles demandait, le 31 juillet 2014, l'arrêt du plan Wathelet avec un délai de trois mois pour mise en conformité sous peine d'astreinte de 50 000 euros par jour plafonné à 36 millions d'euros.

À votre arrivée, vous avez suspendu le plan, mis en œuvre un retour à l'ancienne situation et Belgocontrol s'est engagé à mettre en place un nouveau plan pour le 2 avril 2015.

Mme Frémault, ministre cdH, compétente pour la Région bruxelloise en matière d'Environnement, a alors déclaré qu'elle ne ferait rien pour empêcher la Région bruxelloise de demander le versement d'astreintes, moyen de pression sur le gouvernement fédéral.

Pouvez-vous nous informer sur l'état de la situation concernant le nouveau plan prévu pour le 2 avril 2015 par Belgocontrol? Quel sera l'impact des travaux entrepris à Zaventem sur l'utilisation des pistes de l'aéroport? Quelle suite sera-t-elle donnée à la demande d'astreintes émise par le gouvernement bruxellois?

09.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Conformément à l'accord de gouvernement, j'ai donné instruction le 23 octobre 2014 d'exécuter l'ordonnance du tribunal du 31 juillet. Cela revient donc à un retour à la situation d'avant le 6 février 2014. Le moratoire aura donc bien lieu le 2 avril 2015.

Tijdens de werken zal gebruik worden gemaakt van de nog beschikbare banen, maar Belgocontrol buigt zich nog over het gebruik ervan.

Pendant la période des travaux, le trafic sera assuré sur les pistes encore disponibles, mais leur utilisation est toujours en cours d'élaboration par Belgocontrol.

De Belgische Staat heeft bij de beslagrechter verzet aangetekend tegen de dwangsommen, aangezien de beschikking van 31 juli 2014 ten uitvoer werd gelegd.

Enfin, l'État belge s'est opposé aux astreintes devant le juge des saisies puisque l'ordonnance du 31 juillet 2014 a été exécutée.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel vast dat u de nodige stappen heeft ondernomen om dit dossier vooruit te helpen.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Vous avez été active dans l'évolution de ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lineaire toepassing van het Boordtarief" (nr. 2242)

10 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application linéaire du Tarif à Bord" (n° 2242)

10.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Enkele dagen geleden verklaarde de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) dat de lineaire toepassing van het Boordtarief met ingang van 1 februari zijns inziens in strijd is met het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en de antidiscriminatiewet van 10 mei 2007.

10.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Il y a quelques jours, le Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) estimait que l'application linéaire, au 1^{er} février, du "Tarif à Bord" ne respecte ni la convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, ni la loi anti-discrimination du 10 mai 2007.

De NHRPH vraagt dat personen met een handicap voor wie de overige oplossingen onvoldoende toegankelijk zijn, ook op de trein nog een vervoerbewijs zouden kunnen kopen zonder een toeslag te moeten betalen. Hoe staat u hier tegenover? Wat is het standpunt van de NMBS?

Le CSNPH demande que les personnes handicapées pour lesquelles les autres solutions ne sont pas suffisamment accessibles puissent obtenir un titre de transport dans le train sans payer de supplément. Qu'en pensez-vous? Quelle est la position de la SNCB?

10.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De NMBS is van mening dat ze haar internationale en nationale verplichtingen nakomt middels de vele voorzieningen die ze heeft ontwikkeld voor reizigers met een beperkte mobiliteit en de bijstand op maat die ze deze personen biedt.

10.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): La SNCB estime respecter ses obligations internationales et nationales du fait des nombreux aménagements et du service d'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Tijdens het overleg met de NHRPH heeft de NMBS uitgelegd dat de klant via de nieuwe automaten een operator kan contacteren in geval van problemen.

Lors de la concertation avec le CSNPH, la SNCB a expliqué que les nouveaux automates sont équipés d'un service d'assistance que le client peut contacter en cas de problème.

De NMBS moet het beheerscontract naleven. Momenteel zijn de kortingskaart voor blinden en slechtzienden en de kaart 'kosteloze begeleider' de enige kortingskaarten waarvan personen met een handicap gebruik kunnen maken.

La SNCB est tenue de respecter le contrat de gestion. Actuellement, la carte de réduction pour les personnes aveugles et malvoyantes et la carte gratuite pour un accompagnateur constituent les seules cartes de réduction pour les personnes handicapées.

In het kader van het nieuwe beheerscontract wil de

Dans le cadre du nouveau contrat de gestion, la

NMBS best nadenken over een nieuwe, door de FOD Sociale Zekerheid uitgereikte kaart, maar ze kan die niet op eigen houtje afgeven.

In tussentijd zou de NMBS kunnen bekijken of de houders van bestaande, door de FOD Sociale Zekerheid uitgereikte kaarten van het Boordtarief kunnen worden vrijgesteld.

10.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik noteer dat u bereid bent tot een bijsturing nog vóór het beheerscontract wordt aangepast, en dat u rekening wil houden met de bestaande maatregelen ten gunste van wie erkend wordt als persoon met een handicap, met een bijbehorende kaart. Ik hoop dat er in het overleg met de NHRPH concrete vooruitgang zal worden geboekt, zelfs op korte termijn.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bestek van de opdracht die door Alstom-Bombardier werd binnengehaald" (nr. 2263)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schorsing door de Raad van State van een spoorcontract tussen Infrabel en Alstom" (nr. 2363)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de levering van de nieuwe dubbeldekrijtuigen van Alstom-Bombardier" (nr. 2473)

11.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens de heer Cornu is de staat van het rollend materieel een niet te onderschatten oorzaak van de problemen die de NMBS en de reizigers ondervinden. In het kader van het 'contract van de eeuw', dat meer bepaald betrekking had op de levering van 305 Desiro motorstellen, klaagde diezelfde mijnheer Cornu zich erover dat Siemens alleen tijdens de kantooruren werkte. Nu is Siemens blijkbaar naar de Raad van State gestapt om het nieuwe 'contract van de eeuw' met Alstom-Bombardier betreffende de bestelling van dubbeldekrijtuigen aan te vechten.

Vraag is of de vooropgestelde termijnen in dat geval wel kunnen worden nageleefd. Bestaat het risico

SNCB est prête à envisager une nouvelle carte émise par le SPF Sécurité sociale, mais ne peut en délivrer de sa propre initiative.

En attendant, la SNCB pourrait examiner la possibilité d'utiliser des cartes existantes délivrées par le SPF Sécurité sociale, qui pourraient être utilisées pour dispenser les titulaires de payer le supplément "Tarif à bord".

10.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je prends note de votre ouverture à une évolution avant même la réforme du contrat de gestion, en prenant en compte les dispositifs existants au travers de la reconnaissance de la notion de handicap, avec une carte qui y serait liée. J'espère que la concertation avec le CSNPH débouchera sur des avancées concrètes, y compris à court terme.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cahier des charges dans le cadre du marché passé avec Alstom-Bombardier" (n° 2263)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension par le Conseil d'État d'un contrat entre Infrabel et Alstom" (n° 2363)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la livraison des nouvelles voitures double-étage Alstom-Bombardier" (n° 2473)

11.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon M. Cornu, l'état du matériel roulant étant une cause non négligeable des problèmes de la SNCB et des navetteurs. Dans le "contrat du siècle" portant notamment sur les 305 automotrices Desiro, le même M. Cornu se plaignait que Siemens travaillait uniquement pendant les heures de bureau. C'est désormais Siemens qui semble attaquer devant le Conseil d'État le nouveau "contrat du siècle" avec Alstom-Bombardier portant sur des voitures à deux étages.

On peut s'interroger sur la capacité à tenir les délais dans ce contrat. Existe-t-il un risque de retard dans

dat dat rollend materieel, waarmee de vervoerder zijn aanbod kan verbeteren en meer zitplaatsen kan aanbieden, laattijdig wordt geleverd? Zullen de besparingen die de regering vooropstelt een invloed hebben op de investeringen en op dit contract in het bijzonder?

Zal er in het bestek dat momenteel nog wordt opgesteld staan dat Alstom-Bombardier het rollend materieel moet onderhouden en herstellen op alle uren waarop er treinen rijden?

11.02 Wouter Raskin (N-VA): Al twee keer schorste de Raad van State de toekenning van een contract door Infrabel.

Hoe denkt de minister in de toekomst een herhaling van zulke procedures en vertragingen te vermijden? Zal zij de aanbestedings- en selectieprocedure aanpassen?

11.03 Laurent Devin (PS): De levering van dubbeldeksrijtuigen die moeten zorgen voor 145.000 nieuwe zitplaatsen en de oncomfortabele reisomstandigheden van de treingebruikers moeten verbeteren, loopt vertraging op.

Siemens vecht de toekenning van het contract aan bij de Raad van State. Het bestek zou nog steeds niet klaar zijn, waardoor de operatie nog meer vertraging oploopt en het vervoersplan daarvan de gevolgen zal ondervinden in 2017.

Hoe staat het precies met het opstellen van dat bestek en wanneer zal het klaar zijn? Wanneer zullen die rijtuigen worden geleverd en volgens welke regelmaat? Welke oplossingen zullen er in afwachting worden geboden om de reisomstandigheden voor de treingebruikers te verbeteren? Welke impact zal een en ander hebben op het vervoersplan 2017?

11.04 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het onderhoud wordt uitgevoerd door de NMBS, maar voor voertuigen in de garantieperiode is dat de verantwoordelijkheid van de constructeur.

In het bestek zijn volgende clausules opgenomen. Tijdens de openingsuren van de werkplaatsen waarvan de gegevens later zullen worden meegedeeld, moet er een serviceteam aanwezig zijn. Buiten die uren moet het team uiterlijk binnen twee uur ter plaatse zijn.

De opdrachtnemer houdt rekening met de uren waarop de onderhoudswerkplaatsen operationeel zijn. De huidige regeling wordt evenwel aangepast tussen de ondertekening van het contract en

la livraison de ce matériel roulant qui devait permettre au transporteur d'améliorer son offre et d'offrir plus de places assises? Les économies prévues par ce gouvernement influenceront-elles sur les investissements et sur ce contrat en particulier?

Le cahier des charges en cours de rédaction prévoira-t-il qu'Alstom-Bombardier devra entretenir et réparer le matériel roulant aux heures de service de la SNCB?

11.02 Wouter Raskin (N-VA): Le Conseil d'État a déjà suspendu deux fois l'attribution d'un contrat par Infrabel.

Comment la ministre compte-t-elle s'y prendre pour éviter dans le futur pareilles procédures et les lenteurs qui s'ensuivent? Modifiera-t-elle la procédure d'adjudication et de sélection?

11.03 Laurent Devin (PS): La livraison des voitures à double étage apportant 145 000 nouveaux sièges et améliorant les conditions difficiles des usagers est reportée.

Siemens conteste l'attribution du contrat auprès du Conseil d'État. L'absence de cahier des charges finalisé reporte encore l'opération et touchera le plan de transport en 2017.

Quel est l'état d'avancement exact de la rédaction de ce cahier des charges et quand sera-t-il finalisé? Quand ces voitures arriveront-elles et à quel rythme? En attendant, quelles sont les solutions pour améliorer les conditions de voyage des usagers? Quel sera l'impact sur le plan de transport 2017?

11.04 Jacqueline Galant, ministre (en français): La maintenance est réalisée par la SNCB sauf pour les véhicules sous garantie, à charge du constructeur.

Le cahier des charges prévoit les clauses suivantes. Une équipe après-vente doit être prévue durant l'ouverture de chaque atelier dont les coordonnées seront fournies. En dehors de ces heures, elle devra intervenir dans les deux heures maximum.

L'adjudicataire prend en compte les horaires des ateliers de maintenance. Ces régimes sont adaptés entre la signature du contrat et l'acceptation définitive de la dernière voiture de la première

uiterlijk de definitieve aanvaarding van het laatste
rijtuig van de eerste bestelling. commande.

Er werden strafbepalingen opgenomen om de
constructeur ertoe aan te zetten betrouwbaar
materieel te leveren.

(Nederlands) Ik zal de aanbestedings- en
selectieprocedure niet wijzigen. Dat is een
verantwoordelijkheid van Infrabel.

(Frans) Momenteel wordt de laatste hand gelegd
aan het bestek. De levering van de M7-rijtuigen zou
gespreid worden over de periode 2019-2025, op
voorwaarde dat de NMBS de opdracht voor het
einde van het jaar kan toewijzen. Mocht de levering
vertraging oplopen, dan zal de NMBS alle nodige
maatregelen treffen om de dienstverlening in zo
goed mogelijke omstandigheden te verzekeren,
bijvoorbeeld door oud materieel in bedrijf te houden.

Er zal bij de uitwerking van het nieuwe
vervoersplan, tegen 2017, rekening worden
gehouden met het leveringsschema voor die
rijtuigen.

11.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U hebt wel
degelijk 2019 gezegd, en niet 2017! Dat is
behoorlijk slecht nieuws.

Als de hele procedure voor de toewijzing van de
opdracht niet wordt afgerond in 2015, komt er geen
uitstel tot in 2019, maar misschien tot in 2020 of
2021. Dat doet denken aan het GEN-dossier.

Deze bestelling werd van fundamenteel belang
geacht voor de dienstverlening van de NMBS. Wat
ook de juridische of andere redenen voor die
beslissing zijn, ze doet allerm minst denken dat er een
efficiënt vervoersplan zal kunnen worden ingevoerd.

De heer Cornu heeft nochtans zelf gezegd dat ruim
30 procent van de problemen te wijten zijn aan het
rollend materieel en aan de niet-vernieuwing ervan.

11.06 Wouter Raskin (N-VA): De minister volgt de
visie van Infrabel. Al deze vertragingen komen de
dienstverlening echter niet ten goede. Infrabel legt
al te makkelijk de schuld bij de bedrijven, maar ze
hebben wel gelijk gekregen van de Raad van State.
Volgens mij moet de procedure herbekeken
worden.

11.07 Laurent Devin (PS): Wij hadden gehoopt dat
het vervoersplan en de vervoersvoorwaarden vanaf
2017 zouden worden aangepast, maar u verschuift

Des pénalités sont prévues pour inciter le
constructeur à fournir un matériel fiable.

(En néerlandais) Je n'entends pas modifier la
procédure d'adjudication publique ni la procédure
de sélection, qui relèvent de la responsabilité
d'Infrabel.

(En français) Le cahier des charges est dans sa
phase finale. La livraison des voitures M7 devrait
s'étaler sur la période 2019-2025 pour autant que la
SNCB puisse attribuer le marché avant la fin de
l'année. Si cette livraison subissait un retard, la
SNCB prendrait toutes les mesures utiles pour
assurer le service dans les meilleures conditions:
par exemple, en maintenant de l'ancien matériel en
service.

Lorsqu'on élaborera le plan de transport pour 2017,
on tiendra compte du calendrier de livraison de ces
voitures.

11.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vous avez
bien parlé de 2019 et non de 2017! Vous nous
transmettez là une assez mauvaise nouvelle.

Et si l'ensemble du processus d'attribution du
marché n'est pas clôturé en 2015, on reportera non
pas à 2019 mais peut-être à 2020 ou 2021. Cela
rappelle le dossier du RER.

Cette commande était considérée comme un enjeu
fondamental dans l'offre de la SNCB. Quelles qu'en
soient les raisons, juridiques ou autres, cette
décision n'est pas de nature à rassurer quant à la
mise en œuvre d'un plan de transport efficace.

M. Cornu lui-même expliquait pourtant que plus de
30 % des problèmes étaient liés au matériel roulant
et à son non-renouvellement.

11.06 Wouter Raskin (N-VA): La ministre se
conforme au point de vue d'Infrabel. Il n'en
demeure pas moins que le service rendu pâtit de
tous ces retards. Infrabel reporte trop facilement la
responsabilité sur les entreprises concernées mais
celles-ci ont obtenu gain de cause devant le Conseil
d'État. J'estime, quant à moi, que la procédure doit
être revue.

11.07 Laurent Devin (PS): Nous espérons qu'à
partir de 2017, le plan et les conditions de transport
pourraient changer. Or, vous reportez tout cela à

alles naar 2019-2025!

Een en ander zou in aanmerking worden genomen als de tekst dit jaar zou worden ingediend. Ik reken erop dat u dit voorstel zo snel mogelijk in kalk en cement krijgt. De voornoemde investeringen zijn absoluut noodzakelijk!

11.08 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik kan niet ingrijpen in lopende procedures. Bovendien was ik op 18 juli nog geen minister. Voor het werd goedgekeurd, werd het ontwerpbestek aan de raad van bestuur van de NMBS voorgelegd, maar het is vooralsnog hangende wegens de onderhandelingen en eventuele beroepsprocedures.

11.09 **Laurent Devin** (PS): Er moet voortgang gemaakt worden met het dossier: wij rekenen op u. Voor de reizigers is dit broodnodig.

Didier Reynders heeft ooit gezegd dat men de toekomst niet kan kneden door in de achteruitkijkspiegel te kijken!

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieregeling voor goederenvervoer per spoor" (nr. 2296)**

12.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Omdat het gecombineerd en verspreid goederenvervoer per spoor van groot belang is voor bedrijven en havens, ondersteunt de federale overheid dit vervoer met subsidies. In het federaal regeerakkoord en in de beleidsnota van de minister staat dat de stimulering van het goederenvervoer per spoor dan ook behouden moet blijven.

Wanneer worden de subsidies voor de komende jaren vastgelegd? In welk bedrag voorziet de minister voor 2015?

12.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Mijn diensten onderzoeken hoe het verspreid en gecombineerd vervoer kan worden gestimuleerd. Het systeem, de periode en de bedragen maken deel uit van het onderzoek.

12.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Een goede regeling is erg belangrijk voor potentiële investeerders en ook voor de huidige bedrijven. Wegens het grote belang en het gebrek aan initiatief, zal ik bekijken in welke mate vanuit het Parlement initiatieven kunnen genomen worden.

2019-2025!

Vous avez expliqué que ce serait pris en considération à la condition que le texte soit déposé cette année. Je compte sur vous pour faire aboutir ce projet au plus vite. Ces investissements sont indispensables!

11.08 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je ne peux pas intervenir dans des procédures en cours. Et le 18 juillet, je n'étais pas encore en fonction. Un projet de cahier des charges a été soumis au CA de la SNCB avant d'être approuvé, mais il a été levé en raison des négociations et des recours éventuels.

11.09 **Laurent Devin** (PS): Nous comptons sur vous pour que ce dossier avance: les navetteurs en ont bien besoin.

"On ne travaille pas l'avenir en regardant dans un rétroviseur", a dit un jour Didier Reynders!

L'incident est clos.

12 **Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subsides alloués au transport de marchandises par rail" (n° 2296)**

12.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le gouvernement fédéral soutient le transport ferroviaire de marchandises combiné et diffus par l'octroi de subsides, parce qu'il est très important pour les entreprises et pour les ports. L'accord de gouvernement et l'exposé d'orientation politique de la ministre stipulent dès lors que la promotion du transport ferroviaire de fret doit se poursuivre.

Quand les subsides pour les prochaines années seront-ils arrêtés? Quel montant la ministre prévoit-elle pour 2015?

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Mes services examinent la question de savoir comment promouvoir le transport combiné et diffus. Cette analyse porte à la fois sur le système, sur la période et sur les montants.

12.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Les investisseurs potentiels, ainsi que les entreprises en place, ont besoin de mesures efficaces. Compte tenu de l'importance du dossier et du manque d'initiatives, je verrai dans quelle mesure le Parlement peut prendre des initiatives.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 2297 van de heer Maingain wordt uitgesteld.

La **présidente**: La question n° 2297 de M. Maingain est reportée.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op het NMBS-net, in treinen en stations" (nr. 2299)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject inzake wifi op de trein" (nr. 2348)

13 **Questions jointes de**

- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le wifi au sein du réseau de la SNCB, dans les trains et dans les gares" (n° 2299)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif à l'internet sans fil dans les trains" (n° 2348)

13.01 **Gilles Foret** (MR): Begin 2014 verklaarde de heer Cornu dat hij de Belgische treinen wil uitrusten met een draadloze internetverbinding en in december 2014 kondigde u aan dat er dit jaar een proefproject zou worden gelanceerd.

13.01 **Gilles Foret** (MR): Début 2014, M. Cornu a annoncé sa volonté d'équiper les trains belges d'une connexion internet sans fil et vous avez annoncé en décembre 2014 la mise en place d'un projet pilote dès 2015.

We kunnen dat initiatief alleen maar toejuichen, aangezien internettoegang een dienst is die de NMBS haar klanten moet aanbieden, zowel in de treinen als in de stations.

Nous ne pouvons qu'abonder dans ce sens, dans la mesure où l'accès à l'internet est un service que la SNCB se doit d'apporter à ses usagers tant dans les trains que dans les gares.

De treinreizigers willen immers de tijd die ze met name in een station of op de trein doorbrengen optimaal benutten. Een dergelijke dienstverlening zou dan ook een meerwaarde bieden die het mobiliteitsaanbod zou verbeteren en meer mensen ervan zou kunnen overtuigen de trein te nemen.

En effet, l'utilisateur désire rentabiliser le plus possible son temps et, notamment, celui qu'il passe dans une gare ou dans un train. Un tel service serait donc une plus-value qui améliorerait l'offre de mobilité et pourrait convaincre davantage de personnes de se déplacer en train.

Aan welke technologie wil men nu de voorkeur geven: wifi of een verbeterde 3G- en 4G-dekking? Wat zijn de voor- en nadelen van die systemen?

Quelle technologie est-elle actuellement envisagée: le wifi ou une couverture 3G et 4G renforcée? Quels sont leurs avantages et inconvénients respectifs?

Klopt het, wat het telefoonnet betreft, dat de structuur van de nieuwe rijtuigen het gsm-signaal blokkeert? Zo ja, hoe kan men dat probleem voorkomen?

Concernant le réseau de téléphone, est-il vrai que la structure des nouveaux wagons fait barrière au signal GSM? Si oui, comment éviter ce problème?

Welke contacten heeft u al gehad met de diverse operators en fabrikanten teneinde de verschillende mogelijkheden en de technische haalbaarheid ervan te onderzoeken?

Quels contacts avez-vous déjà pris avec les différents opérateurs et constructeurs pour étudier les différentes possibilités et leur faisabilité technique?

Heeft men al de kostprijs en de duur van de werken berekend? Welke gevolgen zullen de reizigers ervan ondervinden?

A-t-on déjà chiffré le coût et le délai des travaux? Quelles en seront les conséquences sur les voyageurs?

13.02 **Veli Yüksel** (CD&V): De internet- en telefoonverbinding op de trein laat nog heel vaak te wensen over. Voor de zomer zal de NMBS starten met een proefproject voor draadloos internet op de trein.

13.02 **Veli Yüksel** (CD&V): La qualité des connexions internet et téléphoniques à bord des trains demeure encore souvent médiocre. La SNCB va lancer un projet pilote d'internet sans fil à bord des trains avant l'été.

Op welke trajecten zal dat proefproject worden uitgevoerd? Zal het stelselmatig worden uitgebreid en met welke timing? Zal de internetverbinding gratis zijn of zal er een toeslag worden gevraagd? Zullen op termijn alle treinen met een draadloze verbinding worden uitgerust en wanneer?

Quels sont les trajets sur lesquels le projet pilote sera développé? Sera-t-il systématiquement étendu et à quel rythme? La connexion internet sera-t-elle gratuite ou les voyageurs devront-ils payer un supplément? Tous les trains seront-ils à terme équipés d'une connexion sans fil et dans l'affirmative, à quelle échéance?

13.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): In het kader van het proefproject zal de NMBS de beide technologieën evalueren. Het bestek wordt momenteel opgemaakt. Een *repeater* lijkt de eenvoudigste en doeltreffendste oplossing te zijn. Dankzij de wifitechnologie zouden we een opener communicatieplatform moeten kunnen ontwikkelen. De NMBS kan dat platform voor andere toepassingen gebruiken, zoals het verstrekken van realtime-informatie aan de reizigers en de monitoring van het rollend materieel.

13.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB procédera à une évaluation des deux technologies dans le cadre du projet pilote. Le cahier des charges est en cours de rédaction. Le répéteur semble la solution la plus simple et la plus efficace. La technologie wifi devrait nous offrir une plate-forme de communication plus ouverte. La SNCB pourra la destiner à d'autres applications: l'information aux voyageurs en temps réel ou le monitoring du matériel roulant.

(*Nederlands*) De metalen structuur van de rijkswegen vormt een barrière voor de signalen. Het zal dus noodzakelijk zijn om een of meerdere buitenantennes te plaatsen. De NMBS staat voor dit proefproject in contact met de mobiele operators en ervaringsdeskundigen in het buitenland. Er zijn ook gesprekken gepland met het BIPT.

(*En néerlandais*) La structure métallique des voitures constitue une barrière qui retient les signaux. Il sera dès lors nécessaire de placer une ou plusieurs antennes extérieures. Pour ce projet pilote, la SNCB est en contact avec les opérateurs mobiles et avec des experts de terrain étrangers. Des discussions sont également prévues avec l'IBPT.

(*Frans*) Los van het proefproject werkt de NMBS aan de businesscase om na te gaan of het economisch haalbaar is om die dienst op het Belgische net aan te bieden. Het is de bedoeling het proefproject op een welbepaald traject uit te voeren, zodat de technologische oplossingen kunnen worden vergeleken.

(*En français*) Parallèlement au projet pilote, la SNCB travaille au *business case* pour déterminer la faisabilité économique d'un déploiement sur le réseau belge. L'intention est de faire se dérouler le projet pilote sur un trajet déterminé pour comparer les solutions technologiques.

Tijdens het proefproject zal er gratis draadloos internet worden aangeboden in het rijtuig. Gelet op de hoge kosten is het onwaarschijnlijk dat alle treinen en/of lijnen met draadloos internet worden uitgerust.

Durant le projet pilote, Internet sans fil sera offert gratuitement dans la voiture. Eu égard au coût élevé, il est improbable que tous les trains et/ou lignes bénéficient de cet équipement.

13.04 **Veli Yüksel** (CD&V): Wat is de timing? Tegen wanneer zullen de operators een voorstel uitwerken? Wanneer zal het proefproject operationeel zijn?

13.04 **Veli Yüksel** (CD&V): Quel est le timing? Quand les opérateurs arrêteront-ils une proposition? Quand le projet pilote sera-t-il opérationnel?

13.05 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Nog niet.

13.05 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Pas encore.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het

14 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences du nouveau Tarif

vernieuwde boordtarief voor de gebruikers en de verloning van treinbegeleiders" (nr. 2313)

14.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Volgens de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) zijn de ticketautomaten niet altijd voldoende toegankelijk voor personen met een verstandelijke of fysieke handicap. Bovendien heeft ook niet elke burger toegang tot een computer of gsm. Hoe kunnen personen met een handicap of mensen die digitaal benadeeld zijn tickets aan boordtarief vermijden?

Daarnaast kregen treinbegeleiders een deel van hun loon uitbetaald a rato van het aantal in de trein verkochte tickets. Hoe groot was dat variabel loon ten opzichte van het totale salaris? Hoe zal het loonverlies worden gecompenseerd?

14.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het antidiscriminatiebeleid van de NMBS is volledig conform de geldende regelgeving. De verkoopsautomaten zijn gebruiksvriendelijk en er is een hulplijn, al hoopt de NMBS natuurlijk dat er gewenning zal optreden bij het gebruik.

In 2013 heeft de NMBS 2,75 miljoen euro aan premies aan de treinbegeleiders uitbetaald, wat 1,9 procent is van de totale vergoeding van de treinbegeleiders. Die premie wordt berekend op basis van het bedrag per reiziger en een percentage op de ontvangsten. Het is nog te vroeg om de impact van het boordtarief in te schatten, maar dit wordt besproken in de paritaire comités.

14.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik hoop dat het loonverlies zal worden gecompenseerd, zodat de treinbegeleiders niet gestraft worden door hervormingen door de werkgever.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfdodingen op het spoor" (nr. 2349)

15.01 Veli Yüksel (CD&V): Vorig jaar probeerden 200 mensen uit het leven te stappen door zich voor een rijdende trein te gooien. Procentueel is het aantal geslaagde pogingen weliswaar gedaald, maar nominaal is het aantal geslaagde pogingen nog steeds gestegen. Deze tragische cijfers moeten in elk geval naar beneden.

à Bord pour les utilisateurs et la rémunération des accompagnateurs de train" (n° 2313)

14.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Selon le Conseil supérieur national des personnes handicapées, les distributeurs de tickets ne sont pas toujours suffisamment faciles d'accès pour les personnes affectées d'un handicap physique ou mental. De plus, les citoyens n'ont pas tous l'habitude d'utiliser un ordinateur ou un téléphone portable. Comment ces différentes catégories de personnes peuvent-elles éviter de payer le supplément du tarif à bord?

Par ailleurs, une partie du salaire des accompagnateurs de train dépendait du nombre de tickets vendus à bord. Quel pourcentage du salaire total représentait cette rémunération variable? Comment cette perte de revenus sera-t-elle compensée?

14.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La politique anti-discrimatoire menée par la SNCB est complètement en accord avec la réglementation en vigueur. Les distributeurs de tickets sont d'une utilisation facile et il existe une ligne d'assistance, même si la SNCB espère évidemment que l'habitude s'installera à l'usage.

En 2013, la SNCB a versé 2,75 millions d'euros de primes aux accompagnateurs de train, ce qui représente 1,9 % de la masse totale de leurs rémunérations. La prime est calculée sur la base du montant par voyageur et d'un pourcentage sur les recettes. Il est trop tôt pour estimer l'impact du tarif à bord mais le point fait l'objet de discussions au sein des comités paritaires.

14.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): J'espère que la perte de salaires sera compensée et que les accompagnateurs de train ne seront pas pénalisés par les réformes mises en place par leur employeur.

L'incident est clos.

15 Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suicides sur les voies de chemin de fer" (n° 2349)

15.01 Veli Yüksel (CD&V): L'année dernière, 200 personnes ont tenté de mettre fin à leurs jours en se précipitant sur les voies au passage d'un train. Certes, en pourcentage, le nombre de tentatives de suicide à l'issue fatale a diminué mais, en termes nominaux, leur nombre a encore augmenté. Il est en tout cas impératif de faire

baisser ces statistiques.

Welke maatregelen werden daartoe reeds genomen? Welke bijkomende maatregelen zal de minister nemen?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Op het eerste deel van de vraag heb ik de heer Geerts reeds geantwoord in de commissie Infrastructuur van 10 februari 2015.

Inzake bijkomende maatregelen wordt onderzocht in welke mate het mogelijk en wenselijk is om het publieke noodnummer ook te verspreiden bij buurtbewoners van hotspots met betrekking tot zelfdodingen.

Internationale instellingen werken samen rond dit thema. De NMBS is een actief lid van de Union Internationale des Chemins de Fer, COLPOFER en andere spoorweggerelateerde organisaties. Men moet echter beseffen dat het volledig afsluiten van het spoorwegdomein onmogelijk is.

15.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Op het vlak van zelfdodingen moeten we blijven inzetten op preventie. Wij kijken uit naar verdere stappen van de minister.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorziene middelen voor de bouw van het GEN-station aan Uplace" (nr. 2362)**

16.01 **Els Van Hoof** (CD&V): De Vlaamse regering keurde een aangepast GRUP en een nieuw *brownfieldconvenant* goed, waardoor Uplace mogelijk wordt. Investerings in het openbaar vervoer zullen noodzakelijk zijn, gelet op het hoge aantal verwachte bezoekers. Om een verkeersinfarct te vermijden, zijn een hoogfrequente busverbinding en een treinstation in Machelen-Kerklaan een vereiste.

Beschikt de NMBS over een haalbaarheidsstudie van het station Machelen-Kerklaan? Komt er een mobiliteitsstudie waarmee aangetoond kan worden dat een GEN-station voor Uplace nodig is? Is de bouw van een GEN-voorstadnet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Wanneer is een GEN-station realiseerbaar? Zijn er voldoende financiële

Quelles mesures ont déjà été prises à cet effet et quelles autres mesures sont envisagées par la ministre?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): J'ai déjà répondu au premier volet de la question, sur la base d'une interrogation de M. Geerts, lors de la réunion de la commission de l'Infrastructure du 10 février 2015.

En ce qui concerne les mesures complémentaires, nous examinons la possibilité et l'opportunité de diffuser le numéro d'urgence auprès des riverains habitant à proximité de sites où les tentatives de suicide sont particulièrement nombreuses.

Des institutions internationales unissent leur réflexion sur ce thème. La SNCB est membre active de l'Union Internationale des Chemins de Fer, de COLPOFER et d'autres organisations liées au rail. Il faut néanmoins être conscient qu'il est impossible de clôturer la totalité du domaine ferroviaire.

15.03 **Veli Yüksel** (CD&V): En matière de suicides, nous devons continuer à nous concentrer sur la prévention. Nous attendons avec impatience les prochaines démarches de la ministre.

L'incident est clos.

16 **Question de Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les moyens prévus pour la construction d'une gare RER à Uplace" (n° 2362)**

16.01 **Els Van Hoof** (CD&V): Le gouvernement flamand a approuvé le plan régional d'aménagement du territoire modifié ainsi qu'une nouvelle convention d'assainissement de friche industrielle, rendant ainsi possible le projet Uplace. Des investissements en transports en commun seront nécessaires étant donné le grand nombre de clients attendus. Il est indispensable de mettre en place des liaisons très fréquentes par bus et d'aménager une gare à Machelen-Kerklaan pour éviter de paralyser le trafic.

La SNCB a-t-elle fait réaliser une étude de faisabilité relative à la gare de Machelen-Kerklaan? Une étude de mobilité sera-t-elle réalisée pour démontrer la nécessité d'une gare RER pour Uplace? La construction d'un réseau périurbain de type RER figure-t-elle au plan pluriannuel d'investissements? Quand une gare RER pourrait-

middelen? Wat is de geraamde kostprijs?

elle voir le jour? Dispose-t-on de moyens financiers suffisants à cet effet? Quel est le coût estimé de ces travaux?

16.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In het kader van het GEN is het de bedoeling dat de huidige stopplaats Buda enkele honderden meters naar het noorden wordt verplaatst en de naam Machelen krijgt.

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du RER, le point d'arrêt actuel de Buda devrait être déplacé de quelques centaines de mètres vers le nord et être rebaptisé Machelen.

De NMBS heeft geen specifieke mobiliteitsstudie voor Uplace uitgevoerd, maar de verplaatste halte zal sowieso voldoende reizigers hebben. Zodra de geplande verplaatsing gerealiseerd is, zal de NMBS de halte bedienen met de voorstadstreinen die er langskomen. De verplaatsing van de halte wordt opgenomen in de amendementsvoorstellen op het meerjareninvesteringsplan.

La SNCB n'a pas réalisé d'étude de mobilité spécifique pour Uplace mais l'arrêt déplacé sera en tout état utilisé par suffisamment de voyageurs. Dès que le déplacement prévu aura été réalisé, la SNCB desservira l'arrêt avec les trains préurbains passant par là. Le déplacement de l'arrêt est intégré dans les propositions d'amendement du plan d'investissement pluriannuel.

Een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS, Vilvoorde en Machelen omtrent de inrichting van de omgeving wordt voorbereid. De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning zou eind juni 2015 worden ingediend.

Un accord de coopération entre la SNCB, Vilvorde et Machelen concernant l'aménagement des environs est en préparation. La demande de permis de bâtir devrait être introduite fin juin 2015.

De kostprijs wordt geraamd op 3,2 miljoen euro.

Le coût est évalué à 3,2 millions d'euros.

16.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Uplace rekent erop dat 40 procent van zijn klanten met het openbaar vervoer zou komen. De Vlaamse regering legt op dat Uplace er pas kan komen als de werken zijn uitgevoerd. Ik ben geen voorstander van Uplace, maar als het er komt, dan moet het bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Blijkbaar heeft de NMBS daar al rekening mee gehouden.

16.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Uplace escompte que 40 % de ses clients emprunteront les transports en commun. Le gouvernement flamand subordonne la création d'Uplace à l'exécution des travaux. Je ne suis pas favorable au projet Uplace, mais s'il devait un jour être mis en œuvre, il faut que le site puisse être rejoint en transport en commun. La SNCB a manifestement déjà tenu compte de cette nécessité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van busstroken" (nr. 2410)**

17 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des couloirs de bus" (n° 2410)**

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Onder meer administratieve wagens van openbaar vervoersmaatschappijen, niet-prioritair ziekenvervoer, autodeelsystemen en voertuigen met professionele bestuurders vragen om ook gebruik te kunnen maken van busstroken. Voor de handhaving van de verkeersregels is het belangrijk dat enkel herkenbare voertuigen en voertuigen die bijdragen aan een duurzame mobiliteit ook de busstrook zouden mogen gebruiken.

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Entre autres, les véhicules administratifs de sociétés publiques de transport, le transport non prioritaire de malades, les systèmes de partage de voitures et les véhicules conduits par des chauffeurs professionnels demandent à pouvoir emprunter les bandes de circulation réservées aux autobus. Pour assurer le respect du code de la route, il est important que seuls les véhicules reconnaissables et contribuant à une mobilité durable puissent également emprunter les bandes réservées aux autobus.

Hoe evalueert de minister de huidige regelgeving?

Que pense la ministre de la réglementation

Acht zij het wenselijk om meer of minder voertuigen toe te laten op deze stroken? Wat zijn haar criteria? Wordt het gebruik van busstroken meegenomen in de algemene herziening van de wegcode?

17.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Door de mogelijkheid in het verkeersreglement dat bepaalde categorieën van weggebruikers, door een gepaste signalisatie, kunnen worden toegelaten tot busstroken en bijzonder overrijdbare beddingen, heeft de federale overheid gedaan wat binnen haar bevoegdheidsdomein haalbaar was. In hoeverre van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, is een autonome bevoegdheid van de wegbeheerders.

De regelgeving legt terecht de verantwoordelijkheid in handen van het bevoegdheidsniveau dat het beste geplaatst is om te beslissen welke categorie van voertuigen er kan worden toegelaten.

Busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen hebben als eerste doel het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer. Daaraan kan niet worden getornd. Dit betekent niet dat er niet moet worden nagedacht over de opportuniteit om er ook andere categorieën van voertuigen toe te laten, bijvoorbeeld in het kader van de promotie van de alternatieve brandstoffen. Dit zal uiteraard aan bod komen bij de bespreking van de herziening van de wegcode.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De minister laat een opening. De wegbeheerders beslissen, maar het is de federale overheid die de mogelijkheid moet creëren. Er moet bijvoorbeeld nagedacht worden over het niet-prioritair ziekenvervoer.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Doornik-Rijsel" (nr. 2443)**

18.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Op de lijn Doornik-Rijsel worden de reizigers al jaren geconfronteerd met afgeschafte treinen en vertragingen. De problemen doen zich steeds vaker voor en zouden veroorzaakt worden door technische mankementen. De SNCF en de NMBS spelen elkaar de zwartepiet toe.

actuelle? Juge-t-elle souhaitable d'autoriser plus ou moins de véhicules sur ces bandes de circulation réservées? Quels sont ses critères? L'utilisation des bandes de circulation réservées aux autobus fait-elle partie de la révision générale du code de la route?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): En permettant à certaines catégories d'usagers de la route d'accéder aux voies réservées aux bus et aux sites spéciaux franchissables dans le Code de la route grâce à une signalisation adaptée, le gouvernement fédéral a fait ce qu'il pouvait dans les limites de ses compétences. La mesure dans laquelle cette possibilité est exploitée relève de la compétence autonome des gestionnaires de voirie.

La réglementation attribuée – à juste titre – la responsabilité au niveau de compétence le mieux placé pour décider des catégories de véhicules pouvant être autorisées sur ces bandes réservées.

Les couloirs pour les autobus et les sites spéciaux franchissables ont pour vocation première de promouvoir la fluidité du transport en commun. Il ne saurait être dérogé à ce principe. Cela ne signifie pas pour autant que l'on ne doive pas réfléchir à l'opportunité d'en autoriser l'accès à d'autres catégories de véhicules également, notamment dans le cadre de la promotion des carburants alternatifs. Cette question sera évidemment abordée lors de la discussion sur la réforme du code de la route.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La ministre laisse une ouverture. Les gestionnaires de la route décident, mais ce sont les autorités fédérales qui doivent créer la possibilité. Il convient par exemple de réfléchir au transport non prioritaire de malades.

L'incident est clos.

18 **Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Tournai-Lille" (n° 2443)**

18.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): La ligne Tournai-Lille connaît des retards et des suppressions de trains depuis des années. Ces problèmes se multiplient et seraient causés par des défaillances techniques sur le rail. La SNCF et la SNCB se rejettent la faute.

Is er vooruitgang in dit dossier? Zo niet, hoe kan men uit de impasse raken?

La situation a-t-elle avancé? Sinon, comment la débloquer?

18.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Sinds enkele weken wordt er op die lijn grote schade aangericht aan de elektrische bedrading van het rollend materieel als gevolg van abnormale spanningspieken. De SNCF tracht de oorzaak van het probleem op te sporen en de stroomtoevoer aan te passen. De NMBS zoekt een oplossing om schade bij overspanning te voorkomen, en heeft de treindienst op dit traject opgeschort tot er een oplossing is. In afwachting moeten de reizigers in Doornik overstappen. De SNCF heeft ermee ingestemd haar eigen materieel in te zetten om de dienstverlening die de NMBS moet verzekeren, gedeeltelijk over te nemen.

18.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Depuis quelques semaines, le matériel roulant sur cet axe subit d'importants dégâts à son équipement électrique, dus à des pics anormaux de tension. La SNCF en cherche la cause et tente d'adapter son système d'alimentation. La SNCB cherche une solution pour éviter les dégâts en cas de surtension. La SNCB a suspendu la circulation de ses trains sur cet axe jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée. En attendant, un changement de train à Tournai est inévitable. La SNCF a accepté d'assurer avec son propre matériel une partie des services qui incombent à la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

La réunion publique est levée à 17 h 03.