



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

18-03-2015

Voormiddag

Mercredi

18-03-2015

Matin

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 Jan Penris aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de mogelijke bevoegdheidsconflicten in de binnenvaartsector" (nr. 1948)

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

Samengevoegde vragen van 2

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2380) 2

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 2836) 2

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2971) 2

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 3098) 2

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

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar extra stops in het station van Gentbrugge" (nr. 2424) 4

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijkomende bediening van het station Gentbrugge" (nr. 2492) 4

Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Veli Yüksel, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij

SOMMAIRE

Question de M. Jan Penris au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les éventuels conflits de compétence dans le secteur de la navigation intérieure" (n° 1948) 1

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

Questions jointes de 2

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 2380) 2

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 2836) 2

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la continuité du service offert par la SNCB" (n° 2971) 2

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 3098) 2

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

Questions jointes de 4

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête relative aux arrêts supplémentaires à la gare de Gentbrugge" (n° 2424) 4

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte complémentaire de la gare de Gentbrugge" (n° 2492) 4

Orateurs: **Karin Temmerman**, président du groupe sp.a, **Veli Yüksel, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des

der Belgische Spoorwegen		Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	5	Questions jointes de	5
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerken aan het station van Vilvoorde" (nr. 2440)	5	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de rénovation à la gare de Vilvorde" (n° 2440)	5
- de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van de renovatie van het station van Vilvoorde" (nr. 2500)	6	- M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la rénovation de la gare de Vilvorde" (n° 2500)	6
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 2466)	6	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 "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 2466)	6
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, 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 spoorlijn Hasselt-Neerpelt" (nr. 2477)	7	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 ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 2477)	7
<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 mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nascholing voor personen met een rijbewijs C" (nr. 2524)	8	Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation continue en matière de permis de conduire C" (n° 2524)	8
<i>Sprekers:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening in de stations aan rolstoelgebruikers" (nr. 2539)	9	Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service offert dans les gares aux utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 2539)	9
<i>Sprekers:</i> Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en	10	Question de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la	10

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de B-Dagtrips die door NMBS Mobility worden aangeboden" (nr. 2297)

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

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les formules B-Excursions proposées par la SNCB Mobility" (n° 2297)

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

Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2549)	12	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2549)	12
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onmogelijkheid voor de Ombudsman voor de treinreizigers om particulieren te helpen bij bepaalde geschillen met de NMBS" (nr. 2640)	12	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impossibilité du médiateur pour les voyageurs ferroviaires d'aider des particuliers dans certains litiges avec la SNCB" (n° 2640)	12
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2689)	12	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2689)	12
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, 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 Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koppeling van databanken en de werking van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 2550)	13	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 "la liaison des bases de données et le fonctionnement du Fonds de la sécurité routière" (n° 2550)	13
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2441)	14	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2441)	14
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2464)	14	- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2464)	14
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2711)	14	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2711)	14
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Peter		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Peter	

Vanvelthoven, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vanvelthoven, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2561)	16	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 2561)	16
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2805)	16	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 2805)	16
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Laurent Devin		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Laurent Devin	

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 MAART 2015

Voormiddag

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

du

MERCREDI 18 MARS 2015

Matin

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 10.43 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Jan Penris aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de mogelijke bevoegdheidsconflicten in de binnenvaartsector" (nr. 1948)

01.01 Jan Penris (VB): Sinds de laatste staats hervorming is een reeks bevoegdheden in verband met de binnenvaartsector van het federale naar het gewestelijke niveau overgeheveld. In de huidige bevoegdheidsverdeling zit nog een aantal grijze zones: de toegang tot het beroep en de regelgeving over het Rijnpatent. Het Gewest maakt decreten in verband met die bevoegdheden en zal ook de Raad van State daarover bevragen.

Beschouwt de minister de toegang tot het beroep en het Rijnpatent als federale materie? Waarom wel of niet?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): De meeste bevoegdheidsoverdrachten zijn zo klaar als een klontje.

Alleen met betrekking tot de bevoegdheden inzake binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen gebruikt worden, moeten nog afspraken worden gemaakt tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest. Er zijn immers ook maritieme aangelegenheden betrokken, een exclusief federale bevoegdheid.

La discussion des questions et des interpellations est ouverte à 10 h 43 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Question de M. Jan Penris au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les éventuels conflits de compétence dans le secteur de la navigation intérieure" (n° 1948)

01.01 Jan Penris (VB): Depuis la dernière réforme de l'État, une série de compétences liées au secteur de la navigation intérieure ont été transférées du fédéral aux Régions. Il subsiste néanmoins quelques zones grises dans l'actuelle répartition des compétences: l'accès à la profession et la réglementation relative à la patente du Rhin. Dans le cadre de l'élaboration des décrets liés à ces compétences, la Région demandera également l'avis du Conseil d'État.

La ministre considère-t-elle que l'accès à la profession et la patente du Rhin sont des matières fédérales? Si oui/non, pourquoi?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): La plupart des transferts de compétences sont clairs comme de l'eau de roche.

La conclusion d'accords entre l'État fédéral et la Région flamande n'est plus nécessaire que pour les compétences en matière de bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer et cela, en raison de l'implication de matières maritimes, une compétence fédérale exclusive.

Over de grijze zones haalt de heer Penris het standpunt van het Vlaams Gewest aan. De andere Gewesten denken er niet noodzakelijk hetzelfde over. Overleg is mogelijk.

01.03 Jan Penris (VB): Zal de minister het initiatief tot dat overleg nemen?

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2380)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 2836)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS" (nr. 2971)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 3098)

02.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): U bent voorstander van een minimale dienstverlening bij stakingen. Om dat op een veilige manier te kunnen organiseren moet er echter voldoende personeel worden ingezet, 50 à 60 procent van de totale personeelssterkte. Kan men dan nog wel spreken van een minimale dienstverlening? Bovendien zou de hinder voor de reiziger wel eens groter kunnen zijn dan de door de eigenlijke staking veroorzaakte hinder, door de algemene chaos, de overvolle treinen en de onveiligheid. Zou u in dezen dus niet beter op uw beleidsintenties terugkomen?

Het stakingsrecht is verankerd in verscheidene internationale verdragen, die wij zijn aangegaan. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft de vrijheid van vakvereniging in zijn vaandel geschreven.

Op het Belgische niveau wordt het stakingsrecht als individueel recht erkend door de rechtspraak van het Hof van Cassatie van 1981, ook buiten een vakbond. Het Committee on Freedom of Association van de IAO stelt bovendien dat stakingen enkel voor essentiële diensten verboden kunnen worden, als er mensenlevens in gevaar zijn

Quant aux zones grises, M. Penris cite la position de la Région flamande qui ne rejoint pas nécessairement celle des autres Régions. Nous pouvons organiser une concertation à ce sujet.

01.03 Jan Penris (VB): La ministre en prendra-t-elle l'initiative?

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 2380)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 2836)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la continuité du service offert par la SNCB" (n° 2971)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 3098)

02.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous êtes partisane de l'instauration d'un service minimum en cas de grève. Pour l'organisation d'un tel service et pour assurer la sécurité, il faut du personnel en nombre, 50 à 60 % du total. Dans ce cas, peut-on encore parler de service minimum? En outre, pour l'usager, cette situation peut s'avérer plus pénible que la grève en raison du désordre généralisé, des trains surchargés, d'une sécurité mal assurée. Par conséquent, ne faudrait-il pas revoir vos intentions en la matière?

Le droit de grève est reconnu par diverses conventions internationales auxquelles nous sommes partie. La Cour européenne des droits de l'homme a inscrit la liberté syndicale parmi ses principes.

Au niveau belge, la jurisprudence de la Cour de cassation de 1981 reconnaît le droit de grève en tant que droit individuel, même en dehors de toute structure syndicale. Le Comité de liberté syndicale de l'OIT précise en outre que la grève ne peut être interdite que dans les services essentiels, en cas de menace pour la vie, la sécurité et la santé, ce qui

of de veiligheid en gezondheid bedreigd worden, wat niet het geval is bij het spoor.

n'est pas le cas dans les services ferroviaires.

Is de invoering van een minimale dienstverlening bij de NMBS geen schending van het stakingsrecht, dat zowel door het Belgische recht als door het internationaal recht erkend wordt?

L'instauration du service minimum à la SNCB ne viole-t-elle pas le droit de grève, reconnu tant par le droit belge que par le droit international?

02.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS en Infrabel zijn autonome overheidsbedrijven. U wekt de indruk dat ik aan de touwtjes trek bij de NMBS-Groep. Ik vraag u in de toekomst enige terughoudendheid aan de dag te leggen.

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB et Infrabel sont des entreprises publiques autonomes. Vous laissez croire que je pourrais décider de tout au sein du Groupe SNCB. Je vous demande un peu de réserve à l'avenir.

Geen enkel regeringslid is van plan om het stakingsrecht ter discussie te stellen. Overeenkomstig het regeerakkoord zal het protocol van sociaal akkoord ter voorkoming van wilde stakingen dat tussen de vakbonden en de directie van de NMBS-Groep werd gesloten, in de beheerscontracten opgenomen en wettelijk verankerd worden. Dat protocol bestond al vóór ik aantrad als minister en ik zal het toepassen.

Aucun membre du gouvernement n'a l'intention de remettre en cause le droit de grève. L'accord de gouvernement prévoit que le protocole d'accord social signé entre les organisations syndicales et la direction du Groupe SNCB encadrant les grèves sauvages sera intégré dans les contrats de gestion et dans la loi. Ce protocole existait avant ma prise de fonction. Je l'appliquerai.

Ik heb de NMBS, Infrabel en Belgocontrol gevraagd om in samenspraak met de sociale partners een voorstel te formuleren met betrekking tot de minimale dienstverlening in geval van een staking. De regering zal pas een wetgevend initiatief nemen als er geen akkoord wordt bereikt binnen een redelijke termijn.

J'ai demandé à la SNCB, à Infrabel et à Belgocontrol de formuler, en concertation avec les partenaires sociaux, une proposition de service minimum garanti en cas de grève. Ce n'est que si un accord n'est pas trouvé dans un délai raisonnable que le gouvernement prendra une initiative législative.

Ik weet dat beide overheidsbedrijven samen met HR Rail aan een voorstel werken, dat zal worden voorgelegd aan de sociale partners. Er is dus ruimte voor dialoog. Ik begrijp niet waarom u zo fel uit de hoek komt.

Je sais que les deux entreprises publiques travaillent de concert avec HR Rail afin de formuler une proposition qui sera soumise aux partenaires sociaux. Un espace de dialogue est garanti. Je ne comprends pas la dureté de vos propos.

02.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): U ontkent de feiten. Vanaf het moment dat 50, 60 procent van het personeel moet werken voor het verzorgen van een minimale dienstverlening, wordt het stakingsrecht de facto uitgehold. Dankzij het stakingsrecht hebben we sociale vooruitgang kunnen boeken, werken er geen kinderen meer in fabrieken, bestaat er zoiets als betaalde vakantie. Om de verworven rechten van de werknemers teniet te doen, morrelt men aan de middelen die de werknemers hebben om zich op sociaal vlak te verdedigen.

02.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Vous niez les faits. À partir du moment où 50, 60 % du personnel sera impliqué en cas de service minimum, c'est une remise en question du droit de grève. C'est grâce à ce droit qu'on a obtenu les avancées sociales, que les enfants ne travaillent plus dans les usines, qu'il y a des congés payés. Pour supprimer les acquis des travailleurs, on attaque les moyens qu'ils ont pour se défendre socialement.

U stelt het stakingsrecht niet ter discussie en verwijst naar de protocollen in dat verband, maar in verband met de juridische kwestie met betrekking tot het stakingsrecht en de minimumdienst blijf ik op mijn honger.

Vous ne remettez pas en cause le droit de grève, des protocoles sont signés, mais vous ne répondez pas sur la question juridique relative au droit de grève et au service minimum.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar extra stops in het station van Gentbrugge" (nr. 2424)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijkomende bediening van het station Gentbrugge" (nr. 2492)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Sinds de invoering van het nieuwe vervoersplan is het aantal stops in het station Gentbrugge gehalveerd, van 64 naar 38. De pendelaars in Gentbrugge voelen zich hierdoor in de kou gezet en hebben de actiegroep SOS Gentbrugge opgericht. De algemeen directeur Transport van de NMBS heeft de actiegroep al laten weten dat er voorlopig geen stops bijkomen in Gentbrugge, maar dat hij wel de mogelijkheid zou laten onderzoeken om de IC-trein tussen Gent-Sint-Pieters en Antwerpen in Gentbrugge te laten stoppen.

Wat moet er precies worden onderzocht? Zal de dienstverlening in het station Gentbrugge worden aangepast? Binnen welke termijn komt er een antwoord?

03.02 Veli Yüksel (CD&V): Het treinaanbod in het station Gentbrugge is sinds de nieuwe dienstregeling beperkt tot twee treinen per uur, een in elke richting. Door de moeilijkere verbinding en de langere reistijden zullen veel pendelaars voortaan voor de auto kiezen. Deze beslissing heeft dus ook een nefaste invloed op het milieu.

Het actiecomité dat de pendelaars hebben opgericht heeft al 1.500 handtekeningen verzameld tegen de nieuwe dienstregeling in Gentbrugge. Zij vragen een herziening. Wat heeft het overleg tussen de actiegroep en de directeur Transport van de NMBS opgeleverd? Zoekt de NMBS naar oplossingen? Wordt het vervoersplan aangepast?

03.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Op het overleg met de actiegroep werd nogmaals uitgelegd waarom het niet mogelijk is grote structurele wijzigingen door te voeren. Een stop in Gentbrugge van de IC-trein Antwerpen-Gent betekent een ritverlenging en dus een kortere keertijd voor de trein. Een extra stop zou de keertijd in Gent-Sint-Pieters terugbrengen tot 8 in plaats van

03 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête relative aux arrêts supplémentaires à la gare de Gentbrugge" (n° 2424)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte complémentaire de la gare de Gentbrugge" (n° 2492)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Depuis l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport, le nombre d'arrêts en gare de Gentbrugge a été réduit de moitié, passant de 64 à 38. Les navetteurs au départ de et vers Gentbrugge se sentent dès lors défavorisés et ont créé le groupe d'action SOS Gentbrugge. Le directeur général des Transports de la SNCB a déjà fait savoir au groupe d'action que l'instauration de nouveaux arrêts n'est provisoirement pas à l'ordre du jour mais qu'il ferait examiner la possibilité de faire à nouveau s'arrêter à Gentbrugge les trains IC entre Gand-Saint-Pierre et Anvers.

Quels éléments doivent précisément être étudiés? L'horaire pour la gare de Gentbrugge sera-t-il adapté? Dans quel délai la réponse interviendra-t-elle?

03.02 Veli Yüksel (CD&V): Depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB, l'offre de trains à la gare de Gentbrugge est limitée à deux trains par heure, un dans chaque direction. Les correspondances étant plus difficiles et les temps de parcours plus longs, de nombreux navetteurs vont désormais opter pour la voiture, un choix qui n'est pas sans conséquence pour l'environnement.

Le comité d'action local mis en place par les navetteurs a déjà recueilli 1 500 signatures contre les nouveaux horaires en vigueur à Gentbrugge et réclame des ajustements. Quel est le résultat de la concertation entre le comité d'action et le directeur Transport de la SNCB? L'entreprise ferroviaire explore-t-elle des pistes de solution? Le plan de transport sera-t-il adapté?

03.03 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): En concertation avec le groupe d'action, il a une nouvelle fois été expliqué pourquoi il est impossible de procéder à des modifications structurelles importantes. Un arrêt à Gentbrugge du train IC Anvers-Gand allongerait le trajet et raccourcirait par conséquent le temps de retour de ce train de 14 à 8 minutes, ce qui est insuffisant.

14 minuten, wat te kort is. Om de stiptheid te bewaren zou er een extra trein nodig zijn op de verbinding Gent-Antwerpen. Samen met Infrabel wordt daartoe een detailstudie uitgevoerd.

De treinen tussen Gent en Antwerpen zijn in de nieuwe regeling beter gespreid. Dat betekent ook dat de IC 28 op zes minuten van de L-trein Gent-Eeklo rijdt. Dit is een meerwaarde voor de reizigers tussen Gentbrugge en Gent. De reizigers naar Antwerpen moeten overstappen in Gent-Dampoort, waardoor de reistijd met 13 minuten toeneemt. Een extra stop op de andere IC's – de treinen naar Oostende, Kortrijk en Rijsel – is momenteel niet mogelijk gezien de grote investeringswerken in Gent-Sint-Pieters.

Als er een aanpassing komt, zullen de pendelaars zo snel mogelijk worden ingelicht. Structurele veranderingen aan het vervoersplan zijn niet gepland voor december 2017.

03.04 Karin Temmerman (sp.a): Ik denk niet dat het hier gaat om een grote structurele wijziging. Ik heb het gevoel dat de kans erg klein is dat er een aanpassing komt. Had men misschien niet de moed dat meteen aan de actiegroep te zeggen?

De keertijd van 8 minuten durf ik te betwisten. Volgens de cijfers van de NMBS doet de trein die stopt in Gentbrugge 7 minuten over de afstand tussen Dampoort en Sint-Pieters. De trein die niet stopt doet er 6 minuten over. Dat verschil van 1 minuut zou heel veel mensen kunnen helpen.

03.05 Veli Yüksel (CD&V): De actiegroep heeft goede argumenten. Stiptheid is belangrijk, maar de aanwezigheid van treinen is dat ook. Ik hoop dat deze kwestie ernstig zal worden bekeken en dat aan de verzuchtingen van de reizigers wordt tegemoetgekomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2439 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerken aan het station van Vilvoorde" (nr. 2440)

Pour garantir la ponctualité, un train supplémentaire devrait être mis en service sur la liaison Gand-Anvers. Une étude détaillée de cette possibilité est actuellement réalisée en collaboration avec Infrabel.

Le nouvel horaire prévoit une meilleure répartition des trains entre Gand et Anvers. En d'autres termes, le IC28 suit le train L Gand-Eeklo de six minutes. Il s'agit-là d'une plus-value pour les voyageurs entre Gentbrugge et Gand. Les voyageurs en direction d'Anvers doivent changer de train à Gand-Dampoort, ce qui allonge la durée de leur trajet de 13 minutes. L'instauration d'un arrêt supplémentaire sur les autres IC – les trains vers Ostende, Courtrai et Lille – n'est actuellement pas possible compte tenu des importants travaux d'investissement à Gand-Saint-Pierre.

S'il devait être procédé à un changement, les navetteurs seraient avertis dans les meilleurs délais. Aucun changement structurel du plan de transport n'est prévu avant décembre 2017.

03.04 Karin Temmerman (sp.a): Je ne pense pas qu'il s'agisse ici d'une importante modification structurelle. J'ai l'impression que les chances de procéder à une adaptation sont infimes. N'aurait-on pas pu faire preuve de courage en le disant directement au groupe d'action?

J'émet des doutes quant au délai de rebroussement de 8 minutes. Selon les chiffres de la SNCB, le train qui s'arrête à Gentbrugge met 7 minutes pour parcourir la distance qui sépare Dampoort et Gand-Saint-Pierre, contre 6 minutes pour le train qui ne s'arrête pas. Cette minute supplémentaire pourrait aider de nombreux voyageurs.

03.05 Veli Yüksel (CD&V): Le comité d'action avance des arguments pertinents. La ponctualité est certes importante, mais l'offre de trains l'est tout autant. J'espère que la question sera examinée avec l'attention qu'elle mérite et qu'il sera satisfait aux revendications des voyageurs.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n°2439 de Mme Inez De Coninck est transformée en question écrite.

04 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de rénovation à la gare de Vilvoorde" (n° 2440)

- de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van de renovatie van het station van Vilvoorde" (nr. 2500)

- M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la rénovation de la gare de Vilvorde" (n° 2500)

04.01 Inez De Coninck (N-VA): De perrons van het station van Vilvoorde zijn in een zodanig slechte staat dat de veiligheid niet meer gegarandeerd kan worden. De geplande renovatie werd weer uitgesteld. De minister belooft een werkbezoek te brengen, maar ook dat werd uitgesteld.

04.01 Inez De Coninck (N-VA): Les quais de la gare de Vilvorde sont dans un mauvais état tel que la sécurité ne peut plus être garantie. Les rénovations prévues ont déjà été reportées. La ministre a promis d'effectuer une visite de travail sur place, mais ce projet a également été reporté.

Zal het werkbezoek op een latere datum plaatsvinden? Blijft de minister erbij dat de renovatie dringend is, zoals ze antwoordde op mijn schriftelijke vraag van 9 januari? Hoe kan de renovatie vervroegd worden?

La visite de travail se déroulera-t-elle à une date ultérieure? La ministre est-elle toujours convaincue de l'urgence des travaux de rénovation, comme elle l'avait indiqué dans sa réponse à ma question écrite du 9 janvier? Comment la rénovation pourrait-elle être anticipée?

De **voorzitter:** De heer Penris is niet aanwezig om zijn vraag 2500 te stellen.

Le **président:** M. Penris n'est présent et ne pourra donc poser sa question n° 2500.

04.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het werkbezoek werd uitgesteld omdat ik naar het Overlegcomité moest. We zullen het dossier onderzoeken in het kader van het volgende meerjareninvesteringsplan.

04.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La visite de travail a été reportée parce que je devais me rendre au Comité de concertation. Nous examinerons ce dossier dans le cadre du prochain plan d'investissements pluriannuel.

04.03 Inez De Coninck (N-VA): Hopelijk worden er dan wel middelen uitgetrokken om snel de hoogstnoodzakelijke ingrepen uit te voeren.

04.03 Inez De Coninck (N-VA): Espérons que des moyens seront dégagés pour réaliser ces travaux d'une urgente nécessité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 2466)

05 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 "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 2466)

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Er werd nog geen uitvoering gegeven aan het koninklijk besluit van 13 juni 2014 tot regeling van de samenstelling en de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers.

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): L'arrêté royal du 13 juin 2014 portant règlement de la composition et du fonctionnement du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires n'a pas encore été appliqué.

Wanneer zal de oproep tot kandidaatstelling gepubliceerd worden? Zal dat comité bij de onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract betrokken worden?

Quand sera lancé l'appel à candidatures? Ledit Comité jouera-t-il un rôle dans la négociation du futur contrat de gestion?

05.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige

05.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Les dispositions de la loi du 21 mars 1991 encadrant le fonctionnement du Comité consultatif

economische overheidsbedrijven die betrekking hebben op de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers zullen in de komende maanden vervolledigd worden.

Het voorontwerp met betrekking tot de oproep tot kandidaatstelling zal aan de ministerraad voorgelegd worden. Het raadgevend comité van de treinreizigers kan, zowel wat de dienstverlening als de infrastructuur betreft, uit eigen beweging adviezen uitbrengen met betrekking tot elke aangelegenheid betreffende de diensten van treinreizigersvervoer die het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienst.

Het comité moet over de ontwerpen van meerjareninvesteringsplannen, de vervoersplannen en de beheerscontracten geraadpleegd worden.

05.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Er is dus nog geen datum vastgelegd voor de publicatie van de oproep tot kandidaatstelling. Ik hoop dat we niet te lang hoeven te wachten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Hasselt-Neerpelt" (nr. 2477)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Over de spoorlijn Hasselt-Neerpelt, lijn 18, verklaarde de minister onlangs dat de heropening 185 miljoen euro zou kosten en dat er eerst moest worden gekeken of de Vlaamse regering daarin zou willen participeren. Voor prioritaire projecten is er nochtans een aparte investeringsenveloppe.

Wat is de visie van de minister op een Vlaamse bijdrage? Werden ooit afspraken gemaakt met de Gewesten over een gedeelde financiering van zulke prioritaire projecten? Hoeveel trekt de federale overheid uit voor deze gewestelijke prioriteiten? Welke bevoegdheid hebben de Gewesten inzake het spoorvervoer?

06.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De spoorlijn Hasselt-Neerpelt is een van de prioritaire Vlaamse investeringsprojecten met een kostprijs van 185,7 miljoen euro. In een brief van 17 juli 2013 heeft het Vlaams Gewest zich ook akkoord verklaard met een te onderhandelen cofinanciering. De gecofinancierde projecten moeten worden

des voyageurs ferroviaires seront complétées dans les prochains mois.

L'avant-projet concernant l'appel à candidatures sera soumis au Conseil des ministres. Le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires peut rendre tout avis d'initiative sur les matières qui portent sur le service public de voyageurs, tant pour ce qui concerne le service que pour l'infrastructure.

Une consultation obligatoire est prévue sur les projets de plan pluriannuel d'investissement, le plan de transport et le contrat de gestion.

05.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Il n'y a donc pas encore de date pour le lancement de l'appel à candidatures. J'espère que nous ne devons pas trop attendre.

L'incident est clos.

06 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 2477)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): En ce qui concerne la réouverture de la ligne 18, Hasselt-Neerpelt, la ministre a récemment déclaré que la facture de l'opération s'élèverait à 185 millions d'euros et qu'il fallait préalablement s'assurer que le gouvernement flamand est prêt à contribuer à son financement. Or il existe une enveloppe d'investissements séparée pour les projets prioritaires.

Quel est le point de vue de la ministre sur la contribution financière flamande? Des accords relatifs à un financement partagé de tels projets prioritaires ont-ils été signés avec les Régions? Quelle est la part du budget réservée par le gouvernement fédéral pour la réalisation de ces projets régionaux? Quelles sont les compétences précises des Régions en matière de transport ferroviaire?

06.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt figure parmi les projets d'investissement prioritaires de l'exécutif flamand et la facture s'élève à 185,7 millions d'euros. Dans un courrier du 17 juillet 2013, la Région flamande acceptait le principe de la négociation d'un cofinancement. Les projets

opgenomen in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de Gewesten. In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 was in totaal 2,566 miljard aan federale middelen bestemd voor gewestelijke prioritaire projecten, die nog definitief moesten worden geselecteerd.

Er zijn geen afspraken met de Gewesten over een gedeelde financiering van de gewestelijke prioritaire projecten en het spoorvervoer valt nog steeds onder de bevoegdheid van de federale minister van Mobiliteit. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 laat wel een bijkomende financiering toe door de Gewesten voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Dat schriftelijke akkoord van 17 juli verrast me enigszins, aangezien Vlaams minister Weyts in het Vlaams Parlement heeft bevestigd dat de federale investeringsenveloppe net bedoeld is voor deze projecten. Ik zal dit navragen, maar het spoorvervoer is geen gewestelijke materie, zodat investeringskosten logischerwijs ten laste komen van het federale niveau. Gezien het belang van lijn 18 voor Limburg wil ik er vandaag opnieuw op aandringen om het project op te nemen in het komende meerjareninvesteringsplan.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nascholing voor personen met een rijbewijs C" (nr. 2524)

07.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Om een rijbewijs C of C1 voor professioneel vervoer te behouden, moet men – overeenkomstig de wet – om de vijf jaar een nascholing volgen. Voor sommige beroepscategorieën is het transport echter niet het hoofdbestanddeel van hun beroep. Voor die occasionele vervoerders bestaat er weliswaar een afwijking, maar het is niet steeds even duidelijk wie daarvoor in aanmerking komt.

Is het niet mogelijk systematisch een afwijking toe te staan voor de veetransporteurs voor kort vervoer?

07.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Krachtens het koninklijk besluit waarbij deze

cofinancés doivent figurer dans un nouvel accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions. Le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 avait réservé une enveloppe fédérale globale de 2,566 milliards d'euros pour les projets régionaux prioritaires dont la sélection définitive doit encore être arrêtée.

Aucun accord n'a été conclu avec les Régions sur un financement partagé des projets régionaux prioritaires et le transport ferroviaire demeure dans les attributions du ministre fédéral de la Mobilité. Pour les investissements relatifs à l'aménagement, à l'adaptation ou à la modernisation de lignes de chemin de fer, la loi spéciale du 8 août 1980 autorise cependant un financement complémentaire de la part des Régions.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Cet accord écrit du 17 juillet me surprend quelque peu, puisque le ministre flamand, M. Weyts, a confirmé au Parlement flamand que l'enveloppe fédérale d'investissement était précisément destinée à financer ces projets. Je vérifierai ce qu'il en est, mais le transport ferroviaire ne constitue pas une matière régionale, de sorte que les frais d'investissements sont logiquement à charge du niveau fédéral. Compte tenu de l'importance de la ligne 18 pour le Limbourg, je tiens à insister une nouvelle fois aujourd'hui sur la nécessité d'intégrer le projet dans le futur plan d'investissements pluriannuel.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation continue en matière de permis de conduire C" (n° 2524)

07.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Pour conserver un permis C ou C1 professionnel, il faut légalement suivre une formation continue tous les cinq ans. Or, pour certaines personnes, le transport n'est pas l'objet principal de leur profession. Pour ces transporteurs occasionnels, une dérogation existe, mais les bénéficiaires ne sont pas toujours clairement déterminés.

Ne peut-on pas déroger systématiquement pour tous les transporteurs de bestiaux pour les transports de courte durée?

07.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): D'après l'arrêté royal réglant ces matières,

materies worden geregeld, is de vereiste van vakbekwaamheid niet van toepassing op bestuurders van voertuigen of combinaties van voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft en op voorwaarde dat dit vervoer niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is.

Veehandelaars die hun vee naar de markt brengen, vervullen die voorwaarden. De vrijstelling geldt evenwel niet een persoon die uitsluitend belast is met het vervoer, omdat dit vervoer zijn voornaamste activiteit is.

Aangezien de Belgische reglementering de afgifte van een officieel vrijstellingsdocument niet toelaat, is een administratieve vereenvoudiging niet mogelijk. Op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt er een niet-exhaustieve lijst gepubliceerd van vrijstellingen die geen aanleiding geven tot interpretatieproblemen. Op verzoek geeft de FOD uitsluitsel over de toepassing van de vrijstelling, rekening houdend met de specifieke situatie van de betrokken bestuurders.

07.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Ik zal uw antwoord aan de sector meedelen.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening in de stations aan rolstoelgebruikers" (nr. 2539)**

08.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Of in een station rolstoelassistentie aanwezig is, hangt volgens de NMBS af van de vraag. In het station van Kwatrecht, een gemeenten met 2.000 inwoners, is rolstoelassistentie beschikbaar omdat in deze gemeente een school en een internaat voor personen met een handicap gelegen zijn.

In Tielen, deelgemeente van Kasterlee, met 17.000 inwoners, is geen assistentie aanwezig. In Kasterlee zijn twee rusthuizen, een school voor buitengewoon onderwijs en in het nabije Lille ligt het Giels Bos, waar meer dan driehonderd mensen met een beperking wonen.

Wat zijn de voorwaarden voor rolstoelassistentie in een station? Hoe wordt de vraag precies gemeten? Wordt het aanbod in de stations achteraf geëvalueerd? Is de vraag in Kwatrecht voldoende groot om rolstoelassistentie in dat station te rechtvaardigen? Komt Tielen in aanmerking voor

l'exigence d'aptitude professionnelle n'est pas d'application aux conducteurs des véhicules ou combinaisons de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Les marchands de bestiaux qui conduisent leur bétail au marché remplissent ces conditions. En revanche, la dispense ne s'applique pas à une personne chargée uniquement du transport, la conduite étant son activité principale.

La réglementation belge ne permettant pas la délivrance d'un document officiel de dispense, on ne peut procéder à une simplification administrative. Une liste non exhaustive de dispenses ne souffrant d'aucun problème d'interprétation est publiée sur le site du SPF Mobilité et Transports. Le SPF fournit sur demande une réponse relative à l'application de la dispense qui tient compte de la situation des conducteurs dont il est question.

07.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Je ferai part de votre réponse au secteur.

L'incident est clos.

08 **Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service offert dans les gares aux utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 2539)**

08.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): D'après la SNCB, l'organisation d'une aide pour les utilisateurs de fauteuils roulants dans les gares est fonction de la demande. Cette aide est organisée à la gare de Kwatrecht, une commune de 2 000 habitants, parce qu'une école et un internat pour enfants atteints d'un handicap se situent sur son territoire.

Aucune assistance n'est prévue à Tielen, qui fait partie de la commune de Kasterlee et compte 17 000 habitants. Or deux maisons de repos et une école de l'enseignement spécial se situent à Tielen et non loin de là, à Lille, le Giels Bos héberge plus de trois cents personnes souffrant d'un handicap.

Quelles conditions faut-il remplir pour obtenir l'organisation d'une aide pour les utilisateurs de fauteuils roulants dans les gares? Comment la demande est-elle mesurée dans la pratique? L'offre proposée dans les gares est-elle l'objet d'une évaluation *a posteriori*? La demande est-elle assez

rolstoelassistentie? Hoe wordt die aanvraag behandeld?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In het beheercontract 2008-2012 werden 103 stations geselecteerd voor rolstoelassistentie. Dat aantal werd later uitgebreid tot 114. Criteria zijn de geografische spreiding, de belangrijkheid en het uitrustingsniveau van een station, de toegankelijkheid van de perrons, de aanwezigheid van laadhellingsen en de behoefte aan assistentie. Dat laatste criterium zorgt ervoor dat ook in stations van kleine gemeenten, waar bepaalde instellingen gelegen zijn, assistentie beschikbaar is. Door het opzetten van een taxiproject kon daarna het aantal stations nog worden uitgebreid tot 131.

Meer dan vijftien jaar geleden werd een samenwerkingsverband afgesloten met het MPI Sint-Lodewijk, dat in de omgeving van het station van Kwatrecht ligt, over assistentie en rolstoelinfrastructuur in het station.

In uitzonderlijke gevallen kan eenmalige assistentie worden verleend in stations die niet tot de huidige 131 stations behoren.

08.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Het is me nog niet helemaal duidelijk hoe die criteria worden bepaald. Wordt er bijvoorbeeld met proefprojecten gewerkt? Ik zal de instellingen rond Tielen in elk geval aanraden een overeenkomst met de NMBS te bedingen.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de B-Dagtrips die door NMBS Mobility worden aangeboden" (nr. 2297)**

09.01 **Olivier Maingain** (FDF): De formule B-Dagtrips bevordert het toerisme door een combinatie van een treinticket – en eventueel een ticket voor een ander vervoermiddel – en een toegangkaartje voor een toeristische attractie.

In dat aanbod, dat nochtans bedoeld is om de toeristische activiteit te stimuleren, komt Wallonië haast niet voor. In de provincie Luxemburg wordt er alleen een mountainbiketocht aangeboden. Men

importante à Kwatrecht pour justifier l'aide aux utilisateurs de fauteuils roulants? La gare de Tielen pourrait-elle être prise en considération pour cette aide? Comment les demandes sont-elles traitées?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Dans le contrat de gestion 2008-2012, 103 gares ont été sélectionnées pour pouvoir offrir une assistance aux personnes en chaise roulante. Ce nombre a ensuite été relevé à 114. Les critères de sélection sont la dispersion géographique, l'importance de la gare et son niveau d'équipement, l'accessibilité des quais, la présence de plates-formes élévatrices et les besoins en matière d'assistance. Ce dernier critère a fait en sorte que des gares situées dans des communes de plus petite taille, mais qui hébergent certains instituts ont, elles aussi, été sélectionnées. Après la mise sur pied d'un projet de service de taxis, la liste a ensuite encore été étoffée, pour atteindre 131 gares.

Il y a plus de quinze ans, la SNCB et l'IMP Sint-Lodewijk, un institut situé à proximité de la gare de Kwatrecht, ont conclu un accord de coopération dans le cadre de l'assistance aux personnes en chaise roulante et de la mise à disposition, par la gare, d'infrastructures *ad hoc*.

Dans des cas exceptionnels, une assistance ponctuelle peut être apportée dans des gares qui ne figurent pas sur la liste actuelle.

08.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Le choix des critères ne me semble toujours pas clair. Travaille-t-on, par exemple, sur la base de projets pilotes? Je conseillerai en tout cas aux institutions des environs de Tielen de négocier une convention avec la SNCB.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les formules B-Excursions proposées par la SNCB Mobility" (n° 2297)**

09.01 **Olivier Maingain** (FDF): La formule "B-Excursions" favorise le tourisme en combinant le train – voire un autre transport – et l'entrée d'une attraction touristique.

La Wallonie est négligée par cette formule qui soutient pourtant l'activité touristique. En province de Luxembourg, seule une balade en VTT est proposée. On peut s'étonner de ce peu d'attention

kan zich afvragen waarom de NMBS zo weinig de la SNCB.
aandacht aan die regio besteedt.

Hoe kiest de NMBS de bestemmingen voor de B-Dagtrips? Hoe verklaart ze die regionale verschillen? Waarom biedt ze slechts één activiteit aan in de provincie Luxemburg? Werd die provincie gecontact om voorstellen te formuleren? Zijn er contacten geweest met de VVV-kantoren? Aan welke voorwaarden moeten operators voldoen om in de brochure van de NMBS te worden opgenomen? Worden de publieke en de private beheerders van toeristische sites anders behandeld? Waarom zijn er niet meer combinaties van trein, bus en fiets voor toeristische attracties in landelijke gebieden?

09.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Een B-Dagtrip is een commercieel aanbod waarin de toegang tot een attractie wordt gecombineerd met de treinrit erheen en eventueel ook met andere vervoersmiddelen. Alleen attracties met een groot potentieel aan reizigers komen daarvoor in aanmerking. Zij worden gekozen op basis van hun bekendheid als toeristische trekpleister, het hoge aantal bezoekers, de aantrekkelijke toegangsprijs en de kwaliteit van de communicatiestrategie waarvan de organisator zich bedient.

In het permanente aanbod B-Dagtrips zitten vooral de grote attractieparken van ons land. Voor diverse evenementen of tentoonstellingen worden er tijdelijke formules aangeboden.

Het is niet de bedoeling van de NMBS om bepaalde regio's te discrimineren, maar het is wel zo dat er commerciële doelstellingen spelen.

Het zijn over het algemeen de organisatoren die de NMBS benaderen om in het aanbod te worden opgenomen.

09.03 **Olivier Maingain** (FDF): De NMBS toont een gebrek aan interesse voor bepaalde delen van het land, waarvan de troeven eveneens in de kijker zouden kunnen worden gezet als men wat beter zijn best zou doen.

Lijn 162 heeft bijvoorbeeld veel stopplaatsen in de provincie Luxemburg, die op toeristisch vlak overigens wel heel wat meer dan één attractie te bieden heeft. De huidige situatie is bedroevend.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 2542 en nr. 2545 van mevrouw Vanheste worden in schriftelijke vragen omgezet.

Comment la SNCB choisit-elle ses offres "B-Excursions" et explique-t-elle ces disparités régionales et une seule activité en province de Luxembourg? La province a-t-elle été contactée pour avancer des suggestions? Y a-t-il eu des contacts avec les syndicats d'initiative? Quelles sont les conditions imposées aux opérateurs pour figurer dans le fascicule de la SNCB? Les gestionnaires publics et privés de sites sont-ils traités différemment? Pourquoi n'y a-t-il pas plus de formules train-bus-vélo pour les sites localisés en milieu rural?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La B-excursion est une offre commerciale combinant le train, une attraction et éventuellement d'autres moyens de transport. Seules les attractions au large potentiel de voyageurs sont retenues sur base de leur rayonnement, du nombre élevé de visiteurs, d'un prix attractif et d'une communication efficace de l'organisateur.

L'offre permanente des B-excursions reprend surtout les grands parcs belges. Les formules temporaires sont créées pour divers événements ou expositions.

La SNCB ne souhaite pas discriminer certaines régions mais se base sur des objectifs commerciaux.

En général, les organisateurs démarchent la SNCB.

09.03 **Olivier Maingain** (FDF): La SNCB manque d'intérêt pour certaines parties du pays dont les atouts pourraient être démontrés par une recherche plus poussée.

La ligne 162 dessert assez bien la province de Luxembourg, dont le réel potentiel touristique ne se réduit pas à une seule attraction. Cette situation est déplorable.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 2542 et 2545 de Mme Vanheste sont transformées en questions écrites.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Caroline Cassart-Mailleux (MR): Worden de niet-gestelde vragen uitgesteld?

De **voorzitter**: Ja, maar alle vragen moeten voor het paasreces worden gesteld.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2549)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onmogelijkheid voor de Ombudsman voor de treinreizigers om particulieren te helpen bij bepaalde geschillen met de NMBS" (nr. 2640)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 2689)

10.01 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Sinds maart 2013 mag de ombudsdienst voor de treinreizigers geen klachten over onregelmatigheden meer behandelen. De ombudsdienst zelf acht zich wel bevoegd.

Op 11 november 2014 beloofde de minister dat ze een oplossing zou uitwerken waarbij de belangen van de benadeelde reizigers worden verdedigd en dure procedures als gevolg van misbruik door een kleine groep fraudeurs wordt vermeden.

In het hoofdstuk Justitie van het regeerakkoord engageert de regering zich ertoe om maximaal in te zetten op de bevordering van alternatieve wijzen van geschillenbeslechting. Dat kan hier ook gelden.

Werd er al een oplossing gevonden? Wat is het standpunt van de minister over de bevoegdheid van de ombudsdienst bij onregelmatigheden? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het protocolakkoord met werkafspraken tussen de NMBS en de ombudsdienst van de treinreizigers?

10.02 **Laurent Devin (PS):** De Ombudsdienst voor de reizigers mag van de NMBS geen klachten meer behandelen over onregelmatigheden met vervoerbewijzen. Daardoor verliest de reiziger een kosteloze mogelijkheid om verhaal te zoeken. De

Présidente: Mme Karin Lalieux.

Caroline Cassart-Mailleux (MR): Les questions non posées sont-elles reportées?

La **présidente**: Oui, mais il faut épuiser toutes les questions avant Pâques.

10 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2549)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impossibilité du médiateur pour les voyageurs ferroviaires d'aider des particuliers dans certains litiges avec la SNCB" (n° 2640)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 2689)

10.01 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Depuis mars 2013, le service de médiation des voyageurs ne peut plus traiter les plaintes concernant des irrégularités et ce, alors qu'il s'estime lui-même compétent en la matière.

Le 11 novembre 2014, la ministre a promis de trouver une solution qui respecterait les intérêts des voyageurs lésés mais permettrait aussi d'éviter les procédures coûteuses consécutives aux abus d'un petit groupe de fraudeurs.

Dans le chapitre Justice de l'accord de gouvernement, celui-ci s'engage à mettre tout en œuvre pour promouvoir les modes alternatifs de gestion des litiges. Cet engagement est également applicable en l'occurrence.

Une solution a-t-elle déjà été trouvée? Quel est le point de vue de la ministre concernant la compétence du service de médiation en cas d'irrégularité? Quel est l'état d'avancement du protocole d'accord entre la SNCB et le service de médiation des voyageurs?

10.02 **Laurent Devin (PS):** Selon le médiateur pour les voyageurs du rail, la SNCB ne lui permettrait plus de traiter les plaintes relatives à des irrégularités dans les titres de transport, privant le voyageur de recours gratuit. La SNCB dit appliquer

NMBS zegt dat ze de wet van 2010 toepast, waarin de bevoegdheden van de ombudsdienst worden vastgelegd. Volgens die wet kan de ombudsdienst geen dwingende maatregelen tegen de NMBS, noch toezicht uitoefenen op de spooroperator.

Hebt u met de betrokken partijen en de reizigersorganisaties gepraat, zoals u van plan was? Hoe kan de ombudsdienst een particulier bijstaan in een geschil met de NMBS? Hoe staat u tegenover deze kwestie?

10.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS en de Ombudsdienst voor de reizigers interpreteren de wet op een andere manier wat de behandeling van onregelmatigheden betreft.

(*Nederlands*) De betrokken partijen hebben momenteel contacten om een oplossing te vinden.

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De situatie is dus onveranderd. Blijkbaar blijven de partijen bij hun standpunt. Iemand zal de knoop moeten doorhakken.

10.05 **Laurent Devin** (PS): U zegt dat de betrokken partijen met elkaar praten, maar wat is het resultaat van die gesprekken, en wat is uw standpunt met betrekking tot de huidige wetgeving?

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koppeling van databanken en de werking van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 2550)**

11.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De zesde staatshervorming zorgt voor een overheveling van een deel van het verkeersveiligheidsfonds naar de Gewesten. De inkomsten van bepaalde inbreuken, zoals de snelheidsovertredingen, zullen worden doorgestort aan de Gewesten. Daarvoor moeten er verschillende databanken van Justitie, politie en Financiën gekoppeld worden.

Wat is de stand van zaken van deze koppeling? Hoe zal de gegevensuitwisseling er uitzien? Zullen de doorgestorte middelen door de Gewesten worden geïnvesteerd in de verkeersveiligheid?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Inzake de samenvoeging van de databanken van politie en Justitie werd reeds het nodige gedaan om de geregionaliseerde verkeersovertredingen te

la loi de 2010 qui définit les compétences du médiateur et selon laquelle il ne peut prendre de mesure contraignante ni exercer un pouvoir de surveillance.

Avez-vous rencontré les différentes parties et les organisations des voyageurs, comme vous en aviez exprimé le souhait? Comment le médiateur peut-il soutenir un particulier en cas de litige avec la SNCB? Quel est votre avis sur la question?

10.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Il y a une différence d'interprétation de la loi entre la SNCB et le médiateur au sujet du traitement des irrégularités.

(*En néerlandais*) Les parties concernées entretiennent actuellement des contacts afin de trouver une solution.

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La situation demeure donc inchangée. Manifestement, les parties campent sur leur position. Quelqu'un devra pourtant trancher.

10.05 **Laurent Devin** (PS): Vous dites que les intervenants se parlent, mais qu'est-il ressorti de ces rencontres, et quel est votre avis par rapport à la législation actuelle?

L'incident est clos.

11 **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 "la liaison des bases de données et le fonctionnement du Fonds de la sécurité routière" (n° 2550)**

11.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La sixième réforme de l'État prévoit le transfert aux Régions d'une partie du Fonds de la sécurité routière. Les recettes générées par la sanction de certaines infractions, comme les excès de vitesse, seront ristournées aux Régions. À cet effet, plusieurs bases de données de la Justice, de la police et des Finances doivent être connectées.

Quel est l'état d'avancement de cette connexion? Comment l'échange de données s'effectuera-t-il? Les moyens ristournés seront-ils investis par les Régions dans la sécurité routière?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne la fusion des banques de données de la police et de la justice, le nécessaire a déjà été fait afin de pouvoir identifier

identificeren op basis van de plaats waar ze werden begaan. Eind februari werd de gegevensuitwisseling tussen Justitie en Financiën uitgetest.

Voor elke geregionaliseerde overtreding wordt de informatie over het betreffende Gewest ingegeven, zodat steeds bepaald kan worden welke bedragen er verschuldigd zijn aan elk Gewest. De FOD Financiën, die verantwoordelijk blijft voor de inning, zal maandelijks aan elk Gewest het verschuldigde bedrag betalen.

De besteding van het bedrag is een bevoegdheid van de Gewesten.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2441)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2464)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 2711)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): De Duitse spoorwegen zouden in 2016 starten met de afwerking van het Duitse gedeelte van de Betuwelijn. Dit versterkt de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam ten opzichte van de haven van Antwerpen; een reden te meer om de IJzeren Rijn te reactiveren.

De minister plant contacten met Nederland. Verloopt dit via de *high level* werkgroep of plant de minister daarnaast bijkomend apart overleg met Nederland? Wat is het resultaat van de Belgisch-Nederlandse regeringstop van 4 maart? Over welke spoorprojecten werd er gesproken? Hoe lang zal de grootschalige studie duren over de drie mogelijke tracés voor de IJzeren Rijn? De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft de studie aangemeld bij de Europese Commissie, in de hoop Europese steun voor het project te verkrijgen. Tegen wanneer zal de Commissie zich hierover uitspreken?

12.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Het verbaast mij dat de minister zich blijkbaar niet wil uitspreken over een mogelijke heropening van de IJzeren Rijn. Zij wil eerst een meer betrouwbare studie en een

les infractions régionalisées au code de la route sur la base du lieu où elles ont été commises. Fin février, l'échange de données entre la Justice et les Finances a été soumis à un banc d'essai.

Pour toute infraction régionalisée, l'information relative à la Région concernée est saisie dans la banque de données. Ainsi, on sait à tout moment quels montants sont dus à chaque Région. Le SPF Finances, qui reste responsable pour la perception, paiera mensuellement à chaque Région le montant qui lui est dû.

L'affectation de ce montant est de la compétence des Régions.

L'incident est clos.

12 **Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2441)
- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2464)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 2711)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Les chemins de fer allemands entameraient en 2016 les travaux d'achèvement de la partie allemande de la ligne de Betuwe. Cette avancée, qui renforce la compétitivité du port de Rotterdam par rapport à celui d'Anvers, constitue une raison supplémentaire de réactiver le Rhin de fer.

La ministre a l'intention de prendre contact avec les Pays-Bas. Ce contact aura-t-il lieu au travers du groupe de travail ou envisage-t-elle des contacts supplémentaires avec les Pays-Bas? Sur quels résultats a débouché le sommet gouvernemental qui a eu lieu le 4 mars entre la Belgique et les Pays-Bas? Quels projets ferroviaires y ont été abordés? Combien de temps durera l'étude à grande échelle relative aux trois tracés possibles pour le Rhin de fer? Le ministre flamand de la Mobilité a fait part de l'étude à la Commission européenne, dans l'espoir d'obtenir un soutien européen pour le projet. Dans quels délais la Commission se prononcera-t-elle?

12.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Je m'étonne du refus manifeste de la ministre de s'exprimer sur une possible réouverture du Rhin de fer. Avant de se prononcer, elle souhaite une étude plus fiable et

officieel standpunt van Duitsland. Haar uitspraken in de pers klinken heel anders dan eerdere antwoorden in het Parlement.

Er is in het dossier al bijzonder veel onderzoek gebeurd. Tijdens het ministerieel overleg België-Nederland op 4 juli 2011 werd een akkoord gesloten over het historisch tracé als definitief tracé. De administraties van beide landen kregen de opdracht om tegen 1 november 2011 een ontwerp te maken over de kostenverdeling voor de ingebruikneming van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied.

Zal er effectief een nieuwe studie worden besteld? Welke elementen maken plots een nieuwe studie nodig? Waarom weigert de minister om het memorandum of understanding (MOU) voor te leggen aan de ministerraad?

Waarom wacht de minister ineens op een officieel Duits standpunt? Duitsland heeft al bij herhaling officieel medegedeeld dat het vragende partij is voor een heropening.

Wat heeft het overleg met de bevoegde Nederlandse minister opgeleverd? Heeft Nederland daar die grote, nieuwe studie gevraagd?

12.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Ik herhaal wat ik hier op 5 november 2014 heb gezegd: het ontwerp van memorandum is slechts één element van dit complexe dossier. Ik heb nooit geweigerd om het aan de ministerraad voor te leggen. Een ontwerp is een stap voorwaarts, maar er moeten nog fundamentele vragen worden beantwoord. Hiertoe behoort het bestuderen van de haalbaarheid van een alternatieve route voor het historische tracé via Weert, Roermond, Venlo, Viersen tot Düsseldorf. Dat aspect kwam eind 2014 naar boven. Alle partijen, ook in Duitsland, zijn bereid hierover te praten.

Daarmee is al het voorgaande werk niet overbodig geworden. Het idee om de studie uit te voeren is onder meer gegroeid door de beslissing van Duitsland om andere moderniseringswerken uit te voeren.

Vlaanderen zal een dossier indienen in het kader van het TEN-T. De studie komt er dus niet op vraag van Nederland, maar van Vlaanderen. De voorbereiding van de studie zal pas starten nadat de Europese Commissie de resultaten van haar oproep kenbaar heeft gemaakt in juni 2015. De

une prise de position officielle de l'Allemagne. Il y a une discordance entre les déclarations de la ministre dans les médias et les réponses qu'elle fournit au Parlement.

D'innombrables études ont déjà été réalisées dans ce dossier. Un accord, entérinant le tracé historique comme tracé définitif a été signé le 4 juillet 2011, lors de la concertation ministérielle entre la Belgique et les Pays-Bas. Les administrations des deux pays concernés ont été chargées d'élaborer pour le 1^{er} novembre 2011, un projet de répartition des coûts pour la mise en service du Rhin de fer sur le territoire néerlandais.

Une nouvelle étude sera-t-elle réellement commandée? Quels sont les éléments justifiant soudainement une nouvelle étude? Pourquoi la ministre refuse-t-elle de soumettre le protocole d'accord au Conseil des ministres?

Pourquoi la ministre attend-elle subitement que l'Allemagne adopte une position officielle? L'Allemagne a déjà répété maintes fois qu'elle était demandeuse d'une réouverture du Rhin de fer.

Quel a été le résultat de la concertation avec la ministre compétente aux Pays-Bas? Nos voisins du nord ont-ils demandé à cette occasion cette nouvelle étude qui semble si importante?

12.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Comme je l'ai déjà indiqué en commission le 5 novembre 2014, le projet de memorandum n'est qu'un élément de ce dossier complexe. Je n'ai jamais refusé de le soumettre au Conseil des ministres. Tout projet constitue une avancée, mais d'autres questions fondamentales doivent également trouver une réponse. Il s'agit notamment de l'analyse de faisabilité relative à un itinéraire "alternatif" par rapport au tracé historique via Weert, Roermond, Venlo et Viersen jusqu'à Düsseldorf. Cet élément est apparu fin 2014. Toutes les parties, y compris l'Allemagne, sont prêtes à en discuter.

Cela ne signifie pas que tout le travail déjà réalisé devient superflu. L'idée de réaliser cette étude fait notamment suite à la décision de l'Allemagne d'effectuer d'autres travaux de modernisation.

La Flandre introduira un dossier dans le cadre du RTE-T (Réseau transeuropéen de transport). L'étude en question ne sera donc pas réalisée à la demande des Pays-Bas, mais de la Flandre. La phase préparatoire de l'étude ne commencera qu'après la communication par la Commission

studie zal ongeveer 18 maanden in beslag nemen.

Deze evolutie kwam ook aan bod op het Belgisch-Nederlands overleg. Er wordt een technische werkgroep opgezet tussen de drie landen en de regio's Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen, ter voorbereiding van een ministeriële bijeenkomst tussen dezelfde partijen.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Eindelijk komt er weer wat beweging in het dossier, al is het in de vorm van nog maar eens een studie. Maar daarna moet er gehandeld worden! Een goede spoorverbinding tussen de Vlaamse havens enerzijds en het Roergebied en Centraal-Europa anderzijds is van economisch levensbelang.

12.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Nu begrijp ik er niets meer van. Er zijn destijds verschillende tracés onderzocht, waarbij België en Nederland het niet eens geraakten. Het Europees Arbitragehof gaf ons land gelijk in zijn visie over het historische tracé. Nu verdedigt de minister plots iets totaal anders, en dat zogenaamd op vraag van het Vlaams Gewest. Dat kan ik niet geloven. Is men dan echt bezig met het project definitief te begraven?

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2561)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 2805)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Toen ik in de commissie van 21 januari 2015 vroeg naar de financiële moeilijkheden van het goederenfiliaal NMBS Logistics, antwoordde de minister dat de gesprekken bezig waren, maar dat de onderhandelingen met Deutsche Bahn waren afgesprongen.

Met welke partners wordt nu gesproken? Welke denksporen bewandelt de minister? Wanneer zal er een oplossing zijn?

13.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): NMBS Logistics is onderworpen aan de wettelijke

européenne des résultats de son appel, en juin 2015. L'étude durera environ dix-huit mois.

Cette évolution a aussi été évoquée lors de la concertation belgo-néerlandaise. Un groupe de travail technique sera mis sur pied, qui associera les trois pays et les régions de Flandre et de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, pour préparer une rencontre ministérielle entre ces mêmes parties.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Nous assistons enfin à une nouvelle petite avancée dans ce dossier, même s'il ne s'agit que d'une énième étude. Il faudra ensuite des actes! La mise en place d'une liaison ferroviaire de qualité entre les ports flamands, d'une part, et le bassin de la Ruhr et l'Europe centrale, d'autre part, revêt une importance économique vitale.

12.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Je n'y comprends plus rien. En son temps, plusieurs tracés ont été examinés et la Belgique et les Pays-Bas ne parvenaient pas à se mettre d'accord. La Cour d'arbitrage a donné raison à notre pays qui défendait le tracé historique. Et aujourd'hui, la ministre défend une tout autre position et ce, prétendument à la demande la Région flamande. Je n'en crois pas mes oreilles. Est-on vraiment en train d'enterrer définitivement ce projet?

L'incident est clos.

13 Questions jointes 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 SNCB Logistics" (n° 2561)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 2805)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Lorsqu'en commission du 21 janvier 2015, j'ai interrogé la ministre au sujet des difficultés financières rencontrées par la filiale de transport de marchandises SNCB Logistics, elle m'a répondu que les discussions étaient en cours, mais que les négociations avec la Deutsche Bahn n'avaient pas abouti.

Avec quels partenaires les discussions sont-elles menées? Quelles sont les pistes de réflexion empruntées par la ministre? Quand parviendra-t-on à une solution?

13.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La filiale SNCB Logistics est soumise

bepalingen voor naamloze vennootschappen van privaatrecht en geeft geen commerciële informatie over haar activiteiten in een concurrentiële omgeving.

aux dispositions légales en vigueur pour les sociétés anonymes de droit privé et elle ne communique aucune information commerciale concernant ses activités dans un environnement concurrentiel.

Er wordt gesproken met verschillende industriële partijen, financiële investeerders en Belgische stakeholders. De raad van bestuur van de NMBS wordt hierover regelmatig ingelicht. Uiteraard moet een oplossing binnen de Europese regelgeving gebeuren en zal het besproken worden met de Europese Commissie.

Les discussions sont menées avec différentes parties industrielles, investisseurs financiers et parties prenantes belges. Le conseil d'administration de la SNCB est régulièrement tenu informé du contenu des discussions. Bien entendu, la solution apportée devra être conforme à la réglementation européenne et sera examinée avec la Commission européenne.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik respecteer de vertrouwelijkheid van de informatie, maar een structurele oplossing dringt zich op, en die mag niet ingegeven zijn door financiële overwegingen op de korte termijn.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Je respecte le caractère confidentiel de cette information, mais une solution structurelle s'impose et ce ne sont pas des considérations financières à court terme qui nous permettront d'y parvenir.

De **voorzitter:** Er was afgesproken dat er op dinsdag 24 maart een vergadering zou plaatsvinden voor de behandeling van vragen. Er staan nog zestig vragen op de agenda. Ik vraag de minister bijgevolg deel te nemen aan een tweede vergadering vóór het paasreces.

La **présidente:** Il a été convenu qu'une réunion de questions et réponses se tiendrait le mardi 24. Il reste soixante questions à l'ordre du jour. Je demande par conséquent à la ministre de participer à une seconde réunion avant les vacances de Pâques.

13.04 Laurent Devin (PS): Ik heb niet al mijn vragen kunnen stellen en heb al afspraken gemaakt voor volgende dinsdag. Wordt de vergadering van woensdagmiddag 25 maart geschrapt?

13.04 Laurent Devin (PS): Je n'ai pu poser toutes mes questions et j'ai déjà pris des engagements pour mardi prochain. Allons-nous supprimer la réunion du 25 après-midi?

De **voorzitter:** Mijnheer Devin, de minister wordt op 25 maart in Nederland verwacht; uw vragen zullen worden uitgesteld, zodanig dat u ze nog vóór het paasreces zal kunnen stellen.

La **présidente:** Monsieur Devin, la ministre sera aux Pays-Bas le 25; vos questions seront reportées de telle sorte que vous puissiez les poser avant les vacances de Pâques.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare vergadering wordt gesloten om 12.09 uur.

La réunion publique est levée à 12 h 09.