



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

30-09-2015

Namiddag

Mercredi

30-09-2015

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 Jan Spooren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroutes" (nr. 5631) 1
Sprekers: Jan Spooren, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 5637) 2
Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de GEN-stopplaats Machelen aan Uplace" (nr. 5669) 3
Sprekers: Els Van Hoof, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe 'approach systeem' van de luchthaven van Deurne" (nr. 5881) 4
Sprekers: Bert Wollants, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure bij het vergeten van een abonnement op de trein" (nr. 6125) 5
Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van 6
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor het Antwerpse GEN-light" (nr. 6138) 6

SOMMAIRE

- Question de M. Jan Spooren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les routes aériennes" (n° 5631) 1
Orateurs: Jan Spooren, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 5637) 2
Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande de permis de bâtir pour l'arrêt RER Machelen au niveau d'Uplace" (n° 5669) 3
Orateurs: Els Van Hoof, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau système d'approche de l'aéroport de Deurne" (n° 5881) 4
Orateurs: Bert Wollants, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure à suivre lors de l'oubli d'un abonnement de train" (n° 6125) 5
Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de 6
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet RER-light pour Anvers" (n° 6138) 6

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-Antwerpen" (nr. 6227)	6	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER d'Anvers" (n° 6227)	6
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen van de NMBS voor het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 6228)	6	- 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 projets de la SNCB concernant le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 6228)	6
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 6289) <i>Sprekers: David Geerts, Inez De Coninck, Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	6	- 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 réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 6289) <i>Orateurs: David Geerts, Inez De Coninck, Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	6
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor grensoverschrijdende treinritten" (nr. 6147) <i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	8	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière" (n° 6147) <i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	8
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de park-and-ride in Stockem" (nr. 6148) <i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	9	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet <i>Park and Ride</i> à Stockem" (n° 6148) <i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	9
Samengevoegde vragen van	10	Questions jointes de	10
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Buizingen op 10 september 2015" (nr. 6158)	10	- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire survenu le 10 septembre 2015 à Buizingen" (n° 6158)	10
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontsporing in Buizingen" (nr. 6168)	10	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train à Buizingen" (n° 6168)	10
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het recente incident in Buizingen" (nr. 6225) <i>Sprekers: David Geerts, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	10	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le récent accident ferroviaire à Buizingen" (n° 6225) <i>Orateurs: David Geerts, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	10

Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betalende parkings van de NMBS" (nr. 6183)	12	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings payants de la SNCB" (n° 6183)	12
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de buitensporige parkeertarieven op de NMBS-parkings" (nr. 6211)	12	- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs exorbitants des parkings de la SNCB" (n° 6211)	12
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beheer van de NMBS-parkings" (nr. 6246) <i>Sprekers: David Geerts, Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion des parkings de la SNCB" (n° 6246) <i>Orateurs: David Geerts, Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12
Vraag van de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de juistheid van de gegevens op de site www.batc.be" (nr. 6194) <i>Sprekers: Benoît Hellings, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	14	Question de M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exactitude des informations publiées sur le site www.batc.be" (n° 6194) <i>Orateurs: Benoît Hellings, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	14
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van het spoorwegvervoer in het kader van de Belgische verplichtingen op het stuk van broeikasgasemissie" (nr. 6197) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15	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 "le rôle du transport ferroviaire dans le respect des obligations de la Belgique en matière d'émission de gaz à effet de serre" (n° 6197) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 6205) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	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 "la suppression des passages à niveau" (n° 6205) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station van Hasselt" (nr. 6206) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i>	17	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 rénovation de la gare de Hasselt" (n° 6206) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i>	17

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

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

- | | | | |
|---|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid in het station van Hasselt" (nr. 6207)</p> <p><i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 18 | <p>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 ponctualité des trains à la gare de Hasselt" (n° 6207)</p> <p><i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 18 |
| <p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het veiligheidsprobleem rond het station van Hasselt" (nr. 6208)</p> <p><i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 19 | <p>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 "le problème de la sécurité aux abords de la gare de Hasselt" (n° 6208)</p> <p><i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 19 |
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal ongevallen bij overwegen" (nr. 6233)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 20 | <p>Question 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 nombre d'accidents aux passages à niveau" (n° 6233)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 20 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> | 21 | <p>Questions jointes de</p> | 21 |
| <p>- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overlegcomité van 16 september met betrekking tot het overvliegen van de Brusselse kanaalzone" (nr. 6248)</p> | 21 | <p>- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le comité de concertation du 16 septembre relatif au survol de la zone du canal à Bruxelles" (n° 6248)</p> | 21 |
| <p>- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen in het verlengde van de vergadering van het overlegcomité op 16 september 2015 met betrekking tot de geluidsoverlast door vluchten boven Brussel" (nr. 6274)</p> <p><i>Sprekers:</i> Véronique Caprasse, Karine Lalieux, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 21 | <p>- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites données au comité de concertation du 16 septembre 2015 en ce qui concerne les nuisances sonores liées au survol de Bruxelles" (n° 6274)</p> <p><i>Orateurs:</i> Véronique Caprasse, Karine Lalieux, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 21 |
| <p>Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sancties in geval van overtredingen van het moratorium" (nr. 6249)</p> | 23 | <p>Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sanctions pour non-respect du moratoire" (n° 6249)</p> | 23 |

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

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ingewikkelde tarievenbeleid van de NMBS" (nr. 6258)

24

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la complexité de l'offre tarifaire de la SNCB" (n° 6258)

24

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

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

Samengevoegde vragen van

24

Questions jointes de

24

- 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. 6285)

24

- 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 médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 6285)

24

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevoegdheden van de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 6296)

24

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les compétences du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 6296)

24

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

Orateurs: **Jef Van den Bergh, David Geerts, 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 "onkruidbestrijding door Infrabel" (nr. 6305)

26

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 "le désherbage par Infrabel" (n° 6305)

26

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

Orateurs: **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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inzet van duurzaam en energiezuinig materieel" (nr. 6307)

26

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de matériel durable et économe en énergie" (n° 6307)

26

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

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de S-verbindingen van de NMBS" (nr. 6316)

28

Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau S de la SNCB" (n° 6316)

28

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

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

Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om artikel 13 van het beheerscontract en de cofinanciering van de uitbreiding van het spoorwegmuseum in Treignes op losse schroeven te zetten" (nr. 6365)	30	- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause par la SNCB de l'article 13 du contrat de gestion et du cofinancement de l'extension du musée du Chemin de fer à Treignes" (n° 6365)	30
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing om artikel 13 van het beheerscontract van de NMBS en de investeringen in het station Oostende voor de herwaardering van het historisch spoorwegpatrimonium op losse schroeven te zetten" (nr. 6387)	30	- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause de l'article 13 du contrat de gestion de la SNCB, ainsi que des investissements en gare d'Ostende en vue d'y valoriser le patrimoine ferroviaire historique" (n° 6387)	30
<i>Sprekers: Jean-Marc Delizée, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Jean-Marc Delizée, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaatsing van toegangs- en veiligheidspoortjes in 80 procent van de Belgische stations" (nr. 6370)	32	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le placement de portiques d'accès et de sécurité dans 80 % des gares belges" (n° 6370)	32
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "poortjes in de stations" (nr. 6468)	32	- 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'installation de portiques dans les gares" (n° 6468)	32
<i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van enkele sportclubs in Hasselt" (nr. 6384)	34	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring d'un certain nombre de clubs sportifs de Hasselt par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6384)	34
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van het feest van een burgemeester" (nr. 6388)	34	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring de la fête d'un bourgmestre par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6388)	34
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	34	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	34

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van een stadsbestuur in het kader van een autovrije zondag" (nr. 6389)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van het lidmaatschap van een VIP-club van een voetbalclub" (nr. 6390)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitgaven van Eurostation en Euro Immo Star voor het kunstproject 'De Kus' in Hasselt" (nr. 6391)

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

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring d'une administration communale dans le cadre d'un dimanche sans voiture par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6389)

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring en faveur des membres d'un club VIP d'un club de football par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6390)

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dépenses faites par Eurostation et Euro Immo Star pour le projet artistique 'De Kus' à Hasselt" (n° 6391)

Orateurs: **Wouter Raskin, 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 30 SEPTEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 30 SEPTEMBRE 2015

Après-midi

De openbare vergadering wordt geopend om 15.08 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van de heer Jan Spooren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroutes" (nr. 5631)

01.01 Jan Spooren (N-VA): Door een vonnis van een Brusselse rechtbank dat vluchten boven Brussel verbiedt, vliegt haast de helft van alle vanop de luchthaven van Zaventem vertrekkende vluchten over het grondgebied van de gemeente Tervuren. Tervuren is bereid zijn deel van de lasten van de luchthaven mee te dragen, maar dan moeten die wel evenredig gespreid zijn. Dit is vandaag zeker niet het geval. Bovendien was er ook een tijdlang overlast door werken.

Wanneer komt er, conform het regeerakkoord, een nieuw spreidingsplan? Zal dit plan verankerd worden in een nieuwe vliegwet? Zal het PRS-systeem – het preferentieel baangebruik – opnieuw worden ingevoerd?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): We willen geen overhaaste, maar een wel doordachte oplossing. De vliegwet wordt nu voorbereid en zal meer rechtszekerheid bieden.

Sinds het einde van de werken op 21 augustus jongstleden wordt het PRS-systeem opnieuw

La réunion publique est ouverte à 15 h 08 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Question de M. Jan Spooren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les routes aériennes" (n° 5631)

01.01 Jan Spooren (N-VA): À la suite d'un jugement prononcé par un tribunal bruxellois interdisant le survol de Bruxelles, quasiment la moitié des avions qui décollent de l'aéroport de Zaventem survolent la commune de Tervueren. Celle-ci est entièrement disposée à assumer sa part des nuisances engendrées par l'aéroport, mais à condition toutefois qu'elles soient équitablement réparties, ce qui est loin d'être le cas actuellement. Sans parler des nuisances précédemment occasionnées par les travaux effectués sur les pistes.

Quand un nouveau plan de répartition des vols sera-t-il présenté, conformément à l'accord de gouvernement? Ce plan sera-t-il ancré dans une nouvelle loi sur les procédures de vol? Le plan préférentiel d'emploi des pistes (PRS) sera-t-il restauré?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Nous refusons d'agir dans la précipitation et privilégions une solution mûrement réfléchie. La loi sur les procédures de vol est en cours de rédaction et contribuera à renforcer la sécurité juridique.

Le plan PRS a été réactivé depuis la fin des travaux, le 21 août dernier.

toegepast.

01.03 Jan Spooren (N-VA): De minister mag niet te lang talmen met een regeling, zoniet dreigen er allerlei nieuwe juridische procedures en daarbij is niemand gebaat.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 5637)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Gepersonaliseerde nummerplaten, waarmee tienduizend Belgen reeds rondrijden, worden momenteel niet door camera's voor trajectcontroles of mobiele nummerplaatherkenningscamera's herkend. Dat creëert ongelijkheid tussen automobilisten die een overtreding begaan en kan sommige bestuurders er zelfs toe aanzetten een gepersonaliseerde nummerplaat te kopen om zo aan de nummerplaatherkenning te ontsnappen.

In reactie op die mogelijke wanpraktijk worden voertuigen met zo een nummerplaat in sommige landen aangehouden. Voor de betrokken Belgen wordt een verblijf in het buitenland daardoor minder aangenaam. Hoe kijken uw buitenlandse ambtgenoten hiertegen aan? Wat verwachten ze van België? Welke maatregelen nemen ze om hun verkeerscontroles te kunnen uitvoeren? Welke oplossingen overweegt u?

02.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De meeste radars die voor snelheidscontroles ingezet worden, kunnen alle nummerplaten herkennen.

In het Vlaams Gewest kunnen de camera's voor trajectcontroles alle nummerplaten lezen, maar is het niet mogelijk om nummerplaten met minder dan vier tekens automatisch te verwerken. Er is dus geen sprake van totale straffeloosheid!

Uit informatie uit Groot-Brittannië, waar de camera's alle nummerplaten herkennen, blijkt dat een en ander te wijten is aan een probleem met de software die gebruikt wordt voor de door de Gewesten geïnstalleerde ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*).

Mijn beleidsplan voorziet in verscheidene maatregelen om de veiligheid op onze wegen te optimaliseren. De meest voor de hand liggende oplossing is de aanpassing van de software.

01.03 Jan Spooren (N-VA): La ministre ne peut pas trop tarder à élaborer une réglementation, au risque de voir lancées de nouvelles procédures juridiques en tous genres et qui ne profitent à personne.

L'incident est clos.

02 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 plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 5637)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les plaques d'immatriculation personnalisées, comme celles qu'ont déjà acquises dix mille Belges, ne sont actuellement pas reconnues par les caméras des radars-tronçons ni par les caméras embarquées. Cela crée une inégalité entre conducteurs fautifs et peut même pousser certains à se doter d'une plaque personnalisée dans le but d'échapper à l'identification.

En réaction à cette éventuelle dérive, certains pays arrêtent les véhicules munis de telles plaques. Pour les Belges concernés, cela rend inconfortables les séjours à l'étranger. Quelle est la position de vos homologues étrangers? Quelles sont leurs attentes par rapport à la Belgique? Quelles solutions mettent-ils en place pour pouvoir effectuer leurs contrôles routiers? Quelles solutions envisagez-vous?

02.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): La plupart des radars utilisés pour les contrôles de vitesse peuvent reconnaître toutes les plaques.

En Région flamande, les radars-tronçons peuvent lire toutes les plaques mais il n'est pas possible d'appliquer un traitement automatique pour celles qui se composent de moins de quatre caractères. Il n'est donc pas question d'impunité totale!

Informations prises au Royaume-Uni, où les caméras reconnaissent toutes les plaques, la cause du problème se situerait donc dans un défaut du logiciel utilisé par les caméras ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) installées par les Régions.

La politique que j'entends mener prévoit plusieurs dispositions destinées à optimiser le travail de sécurité sur nos routes. La solution la plus évidente consisterait en l'adaptation du logiciel.

Ik hou contact met mijn Europese ambtgenoten en met de Gewestministers.

Als beleidsverantwoordelijken moeten we er vooral op blijven hameren dat de verkeersregels moeten worden nageleefd.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Men kan inderdaad beter het technische probleem oplossen dan te stoppen met de verkoop van die nummerplaten. Ik hoop zelfs dat er op die wijze nog meer automobilisten met de glimlach de schatkist helpen vullen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de GEN-stopplaats Machelen aan Uplace" (nr. 5669)

03.01 Els Van Hoof (CD&V): In het raam van het project-Uplace zou de NMBS eind juni 2015 een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning indienen voor het GEN-station in Machelen.

Is dat effectief gebeurd? Wat is de realisatietermijn van die stopplaats, die broodnodig is om een onvermijdelijk verkeersinfarct rond dit project te vermijden? Werd de verplaatsing van de halte Buda naar Machelen al opgenomen in de amendementsvoorstellen op het NMBS-meerjareninvesteringsplan? Is er een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS, de stad Vilvoorde en de gemeente Machelen over de inrichting van de nieuwe stopplaats?

03.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De NMBS besliste op 22 juni 2015 om een aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning in te dienen. Die wordt verwacht tegen 30 september 2015. De totale kost wordt geraamd om 5,4 miljoen euro, waarvan 50 procent ten laste van de NMBS en 50 procent ten laste van Infrabel.

Het nieuwe meerjareninvesteringsplan, dat nu wordt opgemaakt, laat ruimte voor alle nodige plannings. De NMBS heeft zijn akkoord gegeven voor een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS, de gemeente Machelen en de stad Vilvoorde op 22 juni 2015. De goedkeuring van de betrokken lokale besturen wordt weldra verwacht.

03.03 Els Van Hoof (CD&V): Ondertussen zijn de overheidskosten voor een shoppingproject al

Je reste en contact avec mes homologues tant régionaux qu'eupéens.

En tant que responsables politiques, nous devons surtout rappeler que le respect des règles de circulation constitue une obligation.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Mieux vaut résoudre le problème technique qu'arrêter de vendre ces plaques. Je souhaite même que davantage d'automobilistes contribuent ainsi, avec le sourire, à renforcer les finances publiques.

L'incident est clos.

03 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 "la demande de permis de bâtir pour l'arrêt RER Machelen au niveau d'Uplace" (n° 5669)

03.01 Els Van Hoof (CD&V): Dans le cadre du projet Uplace, la SNCB devait déposer fin juin 2015 une demande de permis d'urbanisme pour la gare RER de Machelen.

Cette demande a-t-elle été effectivement introduite? Dans quel délai sera réalisé ce point d'arrêt indispensable pour éviter l'inéluctable paralysie des accès à Uplace? Le déplacement de la halte de Buda vers Machelen a-t-il déjà été intégré dans les propositions de modification du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB? Un accord de coopération a-t-il été conclu entre la SNCB, la ville de Vilvorde et la commune de Machelen sur l'aménagement du nouveau point d'arrêt?

03.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Le 22 juin 2015, la SNCB a décidé d'introduire une demande de permis d'urbanisme. Celui-ci devrait être délivré le 30 septembre 2015. Le coût total est estimé à 5,4 millions d'euros, dont 50 % à charge de la SNCB et 50 % à charge d'Infrabel.

Le nouveau plan pluriannuel d'investissement qui est en cours d'élaboration laisse une marge pour tous les échéanciers nécessaires. La SNCB a approuvé un accord de coopération entre la SNCB, la commune de Machelen et la ville de Vilvorde le 22 juin 2015. Le feu vert des administrations locales concernées est attendu sous peu.

03.03 Els Van Hoof (CD&V): En attendant, le coût public d'un projet de shopping center est déjà passé

gestegen van 3,2 miljoen euro begin dit jaar naar 5,4 miljoen euro nu!

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe 'approach systeem' van de luchthaven van Deurne" (nr. 5881)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Op 23 juli 2015 vernamen wij via de pers dat op de luchthaven van Deurne gebruik kan worden gemaakt van een zogenaamd *Required Navigation Performance*-systeem (RNP), waardoor het vliegtuignavigatiesysteem de vliegroutes zal kunnen berekenen.

Hoeveel vliegtuigen die vandaag onze luchthavens aandoen zijn uitgerust met technologie die een dergelijke *RNP-approach* toelaat? Wanneer zal het systeem op alle luchthavens functioneren? Zullen alle routes uiteindelijk via dat nieuwe systeem worden gedefinieerd, zodat wij daarmee rekening moeten houden bij het afsluiten van luchthavenakkoorden?

04.02 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): De mondiale luchtvaart bevindt zich momenteel in een overgangsfase van de traditionele navigatie naar *Performance Based Navigation* (PBN). In dat kader ging de tenuitvoerlegging van RNP-naderingsprocedures op de Belgische luchthavens in 2015 van start. Ze zou eind 2017 voltooid moeten zijn.

Prioriteit wordt geschonken aan banen die niet over een *Instrument Landing System* (ILS) beschikken. Een eerste BPM-naderingsprocedure voor de luchthaven van Antwerpen zal eind 2015 worden gepubliceerd. De andere luchthavens zullen volgen in 2016 en 2017.

In maart 2015 zou de RNP-standaardprocedure bij 17 procent van de landingen gebruikt kunnen zijn op de luchthaven van Antwerpen, bij 58 procent op Brussel Nationaal, bij 76 procent op Charleroi, bij 10 procent op Luik en bij 63 procent op Oostende. Het aantal vliegtuigen uitgerust voor RNP-eindnaderingsprocedures ligt waarschijnlijk hoger.

Wat betreft de vertrek- en aankomstroute is er eerst een overgangsfase, waarna kan worden overgegaan naar RNP-routes. Dat is momenteel

de 3,2 millions d'euros en début d'année à 5,4 millions d'euros aujourd'hui!

L'incident est clos.

04 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau système d'approche de l'aéroport de Deurne" (n° 5881)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Le 23 juillet 2015, la presse annonçait que la procédure de performance de navigation requise (*Required Navigation Performance*, RNP) pouvait désormais être appliquée à l'aéroport de Deurne, permettant au système de navigation aérienne de calculer les routes aériennes.

Parmi les avions des compagnies qui desservent actuellement les aéroports du pays, combien sont-ils dotés des technologies requises pour la mise en œuvre de cette procédure d'approche RNP? Quand le système sera-t-il opérationnel dans tous les aéroports? Sera-t-il finalement possible de définir toutes les routes aériennes grâce au nouveau système, si bien que cet élément devra être intégré dans les futurs accords aéroportuaires?

04.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Le secteur du transport aérien international évolue actuellement de la navigation aérienne traditionnelle vers la navigation fondée sur les performances (*Performance Based Navigation*, PBN) et c'est dans le cadre de cette transition que la mise en œuvre des procédures d'approche RNP a été initiée dans les aéroports belges en 2015. Le processus devrait être achevé en 2017.

Les pistes ne disposant pas d'un système d'atterrissage aux instruments (*Instrument Landing System*, ILS) sont prioritaires à cet égard. Une première procédure d'approche BPM pour l'aéroport d'Anvers sera publiée fin 2015. Les autres aéroports suivront en 2016 et 2017.

En mars 2015, la procédure normalisée RNP aurait pu être appliquée pour 17 % des atterrissages à l'aéroport d'Anvers, 58 % à Bruxelles-National, 76 % à Charleroi, 10 % à Liège et 63 % à Ostende. Le nombre d'avions équipés pour les procédures d'approche finale RNP est probablement supérieur.

En ce qui concerne les routes de départ et d'arrivée, il sera possible de passer à un système de routes RNP après une phase transitoire. Cette

echter nog niet aan de orde omdat nog maar weinig gebruikers daarvan gebruik kunnen maken.

conversion n'est pas encore à l'ordre du jour parce que le nombre d'utilisateurs pouvant recourir à cette technologie est encore trop faible.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Wellicht zal RNP tot nauwkeuriger routeberekening leiden, wat interessant is om mee te nemen in het debat over de billijke en evenwichtige spreiding.

04.03 Bert Wollants (N-VA): La procédure RNP permettra probablement un calcul plus précis des routes. Il sera intéressant d'inclure cette évolution dans le débat sur l'équité et sur l'équilibre de la dispersion des vols.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nrs 5882 van mevrouw Dumery, 6052 van mevrouw Lahaye-Battheu en 6303 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

La **présidente:** Les questions jointes n^{os} 5882 de Mme Dumery, 6052 de Mme Lahaye-Battheu et 6303 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

05 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure bij het vergeten van een abonnement op de trein" (nr. 6125)

05 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure à suivre lors de l'oubli d'un abonnement de train" (n° 6125)

05.01 David Geerts (sp.a): Sinds 1 februari 2015 is er bij de NMBS een nieuwe procedure van kracht voor wie zijn abonnement vergeten is. Uit een reportage in *Koppen* op 9 september bleek dat het nieuwe systeem niet altijd vlot loopt.

05.01 David Geerts (sp.a): Depuis le 1^{er} février 2015, la SNCB applique une nouvelle procédure pour les voyageurs ayant oublié leur abonnement. Un reportage de l'émission *Koppen* du 9 septembre a montré que le fonctionnement du nouveau système n'était pas toujours optimal.

Hoeveel mensen hebben sinds 1 februari het argument ingeroepen dat ze hun abonnement waren vergeten? Hoeveel klachten heeft de klantendienst sindsdien ontvangen over een foute afwikkeling? Heeft de NMBS na deze reportage en de bemerkingen van vakorganisaties en reizigersverenigingen de nieuwe procedure geëvalueerd? Welke argumenten zijn er om dit al dan niet te doen? Is er bij het opstellen van de nieuwe procedure overlegd met de commerciële directie?

Depuis le 1^{er} février, combien de voyageurs ont déclaré avoir oublié leur abonnement de train? Combien de plaintes le service clientèle a-t-il reçues, depuis, pour erreur de procédure? La SNCB a-t-elle procédé à une réévaluation de la nouvelle procédure à la suite du reportage en question et des remarques formulées par les syndicats et les associations de voyageurs? Quels arguments sont-ils avancés pour ou contre une réévaluation? Lors de l'introduction de la nouvelle procédure, une concertation a-t-elle été organisée avec la direction commerciale?

05.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Als antwoord op uw eerste twee vragen geef ik u een tabel.

05.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Je vous transmets un tableau contenant les réponses à vos deux premières questions.

Een reiziger dient bij het opstappen op de trein een geldig vervoersbewijs te hebben. Een pendelaar die zijn abonnement is vergeten en het boordtarief betaalt, kan hiervoor onbepikt en zonder kosten de terugbetaling aan het loket verkrijgen. In het oude systeem was dit slechts tweemaal toegestaan.

Tout voyageur qui monte à bord d'un train doit posséder un titre de transport valable. Le navetteur qui a oublié son abonnement et qui est tenu d'acquitter le tarif à bord, peut en obtenir le remboursement au guichet, sans frais supplémentaires et sans limite de temps. L'ancien système permettait au maximum deux remboursements de ce type.

Er is inderdaad een overleg geweest tussen de

Une concertation a effectivement eu lieu entre la

directie Transport en de directie Marketing & Sales over de aanpassing van de reglementering.

De regel dat een abonnee zijn abonnement twee keer per jaar mocht vergeten, zorgde voor een voortdurende stijging van het aantal vaststellingen en dus een hogere werklast voor de treinbegeleiders. Er moest dus ingegrepen worden.

Met het project-Boordtarief wilde de NMBS de reglementering vereenvoudigen, discussies en agressiegevallen op de trein vermijden en de treinbegeleiders toelaten zich toe te leggen op hun hoofdtak.

De NMBS stelt alles in het werk om de nieuwe reglementering nog beter te benadrukken in de opleiding van treinbegeleiders en loketbedienden.

05.03 David Geerts (sp.a): Op mijn vraag van maart hebt u op 1 april geantwoord dat er in februari 6.000 boetes werden uitgeschreven; 1.846 dossiers gingen over klanten die hun treinkaart vergaten waren. Zij werden terugbetaald aan het loket.

In de tabel die de minister vandaag bezorgt, staat er bij procedure C170: 35.435. Dit verrassend hoge aantal toont aan dat de werkwijze voor herziening vatbaar is. Het meerwerk dat hiervoor nodig is, kost volgens mij immers gigantisch veel.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor het Antwerpse GEN-light" (nr. 6138)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-Antwerpen" (nr. 6227)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen van de NMBS voor het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 6228)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 6289)

direction Transport et la direction Marketing & Sales concernant l'adaptation de la réglementation.

La règle autorisant le voyageur à oublier son abonnement deux fois par an a entraîné une hausse continue du nombre de constats et dès lors aussi de la charge de travail des accompagnateurs de train. Il fallait par conséquent agir.

En lançant le projet Tarif à Bord, la SNCB voulait simplifier la réglementation, éviter les discussions et les cas d'agression à bord des trains et permettre aux accompagnateurs de train de se consacrer à leur mission principale.

La SNCB met tout en œuvre pour insister sur cette nouvelle réglementation dans le cadre de la formation des accompagnateurs de train et des guichetiers.

05.03 David Geerts (sp.a): Le 1er avril, il m'a été répondu à la question que j'avais posée à la ministre en mars, que 6 000 amendes avaient été infligées en février; 1 846 dossiers concernaient des clients qui avaient oublié leur abonnement et qui ont obtenu le remboursement de l'amende infligée au guichet.

Dans le tableau fourni aujourd'hui par la ministre, la rubrique 'procédure C170' comporte le chiffre de 35 435. Ce chiffre étonnamment élevé démontre que la procédure est perfectible. Le surcroît de travail qu'elle requiert est excessivement coûteux à mon estime, en effet.

L'incident est clos.

06 **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 projet RER-light pour Anvers" (n° 6138)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER d'Anvers" (n° 6227)
- 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 projets de la SNCB concernant le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 6228)
- 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 réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 6289)

06.01 David Geerts (sp.a): Kan de minister meer kwijt over het Antwerpse voorstadsnet, het zogenaamde GEN-light, vooral voor wat betreft de financiering ervan? Dit GEN-light zou naar verluidt enkel mogelijk zijn door de infrastructuurkosten – toch goed voor zo'n 67 procent – terug te dringen. Is daarover al een akkoord bereikt?

06.01 David Geerts (sp.a): La ministre peut-elle donner davantage de précisions sur le RER anversoïis, le fameux "RER *light*", et notamment sur son financement? Il me revient que ce RER *light* ne pourrait être réalisé qu'à condition de réduire les coûts d'infrastructure, qui représentent tout de même environ 67 % de l'ensemble. Un accord a-t-il déjà été conclu sur ce point?

06.02 Inez De Coninck (N-VA): Een GEN in Antwerpen is alleszins een goede zaak, maar in dit project kan de NMBS de frequentie onmogelijk op rendabele wijze verhogen door de hoge infrastructuurvergoeding.

06.02 Inez De Coninck (N-VA): Le développement d'un RER à Anvers serait évidemment une bonne chose, mais dans le cadre de ce projet, la SNCB ne saurait pas augmenter de façon rentable la fréquence de la desserte en raison du coût élevé de la redevance d'infrastructure.

Wanneer verwacht de minister het resultaat van de studie over het GEN-Antwerpen en wanneer starten de studies voor Gent, Charleroi en Luik? Wat is de geraamde kostprijs voor het GEN van Antwerpen? Wat vindt de minister van het voorstel van de NMBS om de infrastructuurvergoeding voor extra treinen te wijzigen? Wat is ondertussen de stand van zaken van het GEN-Brussel?

D'ici quand la ministre escompte-t-elle les résultats de l'étude sur le RER d'Anvers et quand débiteront les études relatives à Gand, Charleroi et Liège? Quel est le coût estimatif du RER d'Anvers? Que pense la ministre de la proposition de la SNCB de modifier la redevance d'infrastructure pour la mise en service de trains supplémentaires? Où en est le projet de RER bruxellois?

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Wanneer valt de definitieve beslissing in dit dossier? Wat zal de kostprijs zijn? Zijn de nodige investeringsbudgetten beschikbaar? Wat is de stand van zaken voor een voorstadsnet in Gent, Luik en Charleroi?

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Quand la décision définitive sera-t-elle prise à cet égard? Quel coût cela représentera-t-il? Dispose-t-on des budgets d'investissement nécessaires? Où en est le projet de réalisation d'un réseau suburbain à Gand, Liège et Charleroi?

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Essentieel is de vraag of er een evolutie is in de ideeën over de rijpadvergoeding, die volgens de NMBS de sleutel is voor een extra aanbod. De investeringen zijn eigenlijk niet zo enorm, vermits de lijnen er al liggen en men vooral mikt op een hogere frequentie. Het is belangrijk dat die rijpadvergoeding niet voor 100 procent wordt doorgerekend als men een extra trein inlegt.

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Il importe de savoir si les idées concernant la redevance pour l'utilisation des sillons, que la SNCB considère comme la clé d'une offre supplémentaire, ont connu une évolution. Les investissements à prévoir ne sont pas énormes, étant donné que les lignes existent déjà et que l'objectif est surtout d'augmenter la fréquence des trains. Il importe que cette redevance pour l'utilisation des sillons ne soit pas répercutée en totalité si l'on ajoute un train supplémentaire.

Is er een mogelijkheid om inzage te krijgen in de betrokken plannen?

Est-il possible de consulter les plans concernés?

06.05 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De NMBS heeft nog niets beslist over de invoering van een Antwerps voorstadsnet omdat een aantal financiële regelingen, zoals de infrastructuurvergoedingen, nog niet zijn uitgeklaard. Op basis van het berekende potentieel weet de NMBS wel dat de kosten zich beperken tot de treinen, het treinpersoneel en de infrastructuurvergoeding.

06.05 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Une série de questions financières, comme les redevances d'infrastructure, devant encore être réglées, la SNCB n'a encore pris aucune décision en ce qui concerne l'aménagement d'un réseau suburbain autour d'Anvers. Sur la base des estimations du nombre de voyageurs potentiels, la SNCB a toutefois pu établir que les investissements nécessaires se limitent aux trains, au personnel de bord et aux redevances

d'infrastructure.

De studies over Luik, Charleroi en Gent zullen klaar zijn tegen het einde van het jaar.

Les résultats des études pour Liège, Charleroi et Gand sont attendus pour la fin de l'année.

Tegen eind dit jaar zal de NMBS ook haar S-aanbod in Brussel lanceren, waardoor de reizigers gebruik kunnen maken van nieuwe stations en verbindingen.

À la même époque, la SNCB déploiera également son offre S à Bruxelles grâce à laquelle les nouvelles gares et les nouvelles liaisons seront accessibles aux voyageurs.

06.06 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat de NMBS het 20-20-20-principe hanteert: op 20 km van een stad elke 20 minuten een verbinding garanderen die iemand binnen 20 minuten naar die stad brengt.

06.06 David Geerts (sp.a): J'espère que la SNCB applique le principe 20-20-20, à savoir garantir toutes les 20 minutes une liaison en 20 minutes vers une ville située à 20 kilomètres.

06.07 Inez De Coninck (N-VA): Ik ben ervan overtuigd dat er voor die rijpadvergoeding een oplossing bestaat zonder budgettaire gevolgen voor Infrabel. De heer Geerts zou beter eens praten met zijn partijgenoot en voormalig Vlaams minister Pascal Smet. Dat zou zijn houding kunnen wijzigen.

06.07 Inez De Coninck (N-VA): En ce qui concerne les redevances pour les sillons, je suis convaincue qu'il est possible de trouver une solution sans conséquences budgétaires pour Infrabel. M. Geerts serait mieux inspiré de s'entretenir avec son collègue de parti et ancien ministre flamand Pascal Smet. Une telle rencontre pourrait l'amener à revoir sa position.

06.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): In het licht van de huidige mobiliteitsproblemen zouden deze GEN's – in alle steden – hoe dan ook een prioriteit moeten zijn. Een globale herziening van de infrastructuurvergoeding zal hierbij helpen. De steden mogen zeker niet met elkaar in concurrentie treden.

06.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Compte tenu des problèmes de mobilité existants, les réseaux RER devraient en tout état de cause être prioritaires dans toutes les villes. Une révision globale de la redevance d'infrastructure pourra contribuer à résoudre le problème. Il ne faut pas que les villes entrent en concurrence les unes avec les autres.

06.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Uit de benchmark uit 2015 blijkt dat ons spoorwegnet vrij beperkt wordt gebruikt, vooral wegens de infrastructuurvergoeding. Die zou niet mogen stijgen als er vijf treinen per uur rijden in plaats van een per uur. Als dat probleem wordt opgelost, zal de NMBS ook haar aanbod vergroten.

06.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Il ressort de l'étude comparative réalisée en 2015 que si notre réseau ferroviaire est assez peu utilisé, c'est surtout à cause de la redevance d'infrastructure. Celle-ci devrait rester identique quel que soit le nombre de trains en circulation par heure, cinq ou un. Dès que ce problème sera résolu, la SNCB pourra aussi développer son offre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor grensoverschrijdende treinritten" (nr. 6147)

07 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière" (n° 6147)

07.01 Isabelle Poncelet (cdH): In haar nieuwsbrief van augustus laat de NMBS weten dat reizigers die zich in het kader van het woon-werkverkeer regelmatig met de trein naar het Groothertogdom Luxemburg verplaatsen en dankzij hun werkgever over een mPass beschikken, dat tarief voortaan met de Flex Pass van de NMBS zullen kunnen combineren. Die maatregel is enkel van toepassing

07.01 Isabelle Poncelet (cdH): Dans sa *newsletter* d'août, la SNCB annonce que les personnes effectuant régulièrement en train des déplacements domicile-travail vers le Grand-Duché de Luxembourg et qui peuvent bénéficier d'un mPass via leur employeur pourront désormais combiner ce tarif avec le Flex Pass de la SNCB. Cette mesure ne concernera que les frontaliers à qui les

voor grensarbeiders aan wie de werkgever een mPass bezorgt. Bovendien wordt de tariefkorting niet rechtstreeks door de NMBS toegekend, maar vloeit ze voort uit de lage prijs van de mPass. Wat echter met de andere reizigers?

Die korting geldt niet voor maandabbonnementen en ook niet-loontrekkers komen er niet voor in aanmerking. Wanneer komen er specifieke tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer in het kader van het commercieel beleid van de NMBS?

07.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De Flex Pass is enkel toegankelijk voor de houders van een mPass en is sinds 15 september in voorverkoop verkrijgbaar aan de loketten van de Belgische stations in de grensstreek. De Flex Pass kost 24 euro voor een jaar. Voor de andere reizigers biedt de NMBS haar grensoverschrijdende trajecttreinkaart naar alle Luxemburgse stations aan. Bedrijven die hun werknemers een mPass willen aanbieden moeten contact opnemen met het Verkéiersverbond, de Luxemburgse instantie die bevoegd is voor de verdediging van de belangen van de reizigers en de passagiers. De tarieven voor grensoverschrijdende treinritten kunnen niet eenzijdig worden vastgelegd. In dit geval moet de Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) daarbij betrokken worden. Er moet ook rekening gehouden worden met de nationale kenmerken en het economisch evenwicht van de twee operatoren.

De toekomstige acties ten voordele van grensoverschrijdende mobiliteit zullen worden vastgelegd na overleg met alle betrokken partners. Ik zal mijn Luxemburgse ambtgenoot volgende week ontmoeten.

07.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): We zullen toezien op de verdere stappen na die bijeenkomst.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de park-and-ride in Stockem" (nr. 6148)**

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Na de verhuizing van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem zou er tegen medio 2016 op die locatie een park-and-ride met 200 à 300 parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.

Beschikt u over de conclusies van het commerciële onderzoek dat in het kader van dat project werd

employeurs acceptent de fournir un mPass. Enfin, la réduction de tarif ne provient pas directement de la SNCB mais plutôt du coût réduit du mPass. Qu'en est-il des autres navetteurs?

Cette réduction ne s'applique pas aux abonnements mensuels ou aux non-salariés. À quand une véritable tarification transfrontalière avec une politique commerciale propre à la SNCB?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le Flex Pass est uniquement accessible aux bénéficiaires d'un mPass. Il est en prévente depuis le 15 septembre aux guichets des gares belges de la zone frontalière, au prix de 24 euros pour un an. Pour les autres, la SNCB propose son abonnement domicile-travail transfrontalier vers toutes les gares luxembourgeoises. Les entreprises souhaitant proposer le mPass à leur personnel doivent s'adresser au *Verkéiersverbond*, l'autorité luxembourgeoise compétente en matière de défense des intérêts des voyageurs ou passagers. Une tarification transfrontalière ne peut être conçue unilatéralement: dans ce cas, la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) doit y participer et tenir compte des particularités nationales et des équilibres économiques des deux opérateurs.

Les futures actions en faveur de la mobilité transfrontalière seront précisées après concertation avec tous les partenaires concernés. Je vois mon homologue luxembourgeois la semaine prochaine.

07.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Nous serons attentifs aux suites de cette réunion.

L'incident est clos.

08 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Park and Ride à Stockem" (n° 6148)**

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Le déménagement de l'atelier de traction SNCB à Stockem devrait permettre la création d'un *Park and Ride* de deux à trois cents places à la mi-2016.

Disposez-vous des conclusions de l'étude commerciale concernant ce projet? Est-il prévu de

uitgevoerd? Is er beslist om een haalbaarheidsstudie uit te voeren en een businesscase op te stellen? Welke aanpassingen zullen er doorgevoerd moeten worden? Zal er voor aansluiting met de bussen van de TEC gezorgd worden?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (Frans): De NMBS deelt mij mee dat het commerciële onderzoek nog loopt en dat de resultaten nog niet beschikbaar zijn. Aangezien die resultaten bepalend zijn voor de uitvoering van de haalbaarheidsstudie en een businesscase, werd er daarvoor nog geen timing vastgelegd.

08.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Ik zal hier nog op terugkomen.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Buizingen op 10 september 2015" (nr. 6158)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontsporing in Buizingen" (nr. 6168)
- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het recente incident in Buizingen" (nr. 6225)

09.01 **David Geerts** (sp.a): Er is onlangs opnieuw een ontsporing geweest in Buizingen, die aan overdreven snelheid te wijten zou geweest zijn. Was die machinist al lang met zijn shift bezig? Had hij lijnkennis? Was de locomotief uitgerust met TBL1+ en heeft dat systeem goed gewerkt? Welke vertragingen werden er opgetekend? Is het onderzoeksorgaan voor ongevallen hierbij betrokken?

Hebben Infrabel en de NMBS al een zicht op de vorderingen in de gerechtelijke procedure met betrekking tot het vorige treinongeval in Buizingen?

09.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Is er al zekerheid over de oorzaak van het incident? Hoe controleren de NMBS en Infrabel of treinbestuurders de snelheidslimieten respecteren en hoe sensibiliseert de NMBS haar treinbestuurders om zich aan de snelheidslimieten te houden? Welke sancties

lanceren une étude de faisabilité et un *business case*? Quels seront les aménagements prévus? Des correspondances avec les services TEC sont-elles prévues?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en français): La SNCB me communique que l'étude commerciale est en cours et que les résultats ne sont pas encore disponibles. Le lancement d'une étude de faisabilité et d'un *business case* étant conditionné par ces résultats, leur timing n'est pas encore établi.

08.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Nous reviendrons sur la question.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- Mme **Catherine Fonck** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire survenu le 10 septembre 2015 à Buizingen" (n° 6158)
- M. **David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train à Buizingen" (n° 6168)
- Mme **Inez De Coninck** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le récent accident ferroviaire à Buizingen" (n° 6225)

09.01 **David Geerts** (sp.a): Un nouveau déraillement de train s'est récemment produit à Buizingen et il serait imputable à une vitesse excessive. Le conducteur avait-il entamé son service depuis longtemps? Avait-il une connaissance de la conduite sur cette ligne? La locomotive était-elle équipée d'un système TBL1+ et si oui, celui-ci a-t-il bien fonctionné? Quels retards ont été enregistrés? L'organe d'enquête sur les accidents ferroviaires a-t-il été mobilisé?

Infrabel et la SNCB ont-ils déjà une idée de l'avancement de la procédure judiciaire relative au précédent accident ferroviaire survenu à Buizingen?

09.02 **Inez De Coninck** (N-VA): A-t-on déjà déterminé la cause de l'incident? Comment la SNCB et Infrabel s'assurent-ils du respect des limitations de vitesse par les conducteurs de trains et comment la SNCB sensibilise-t-elle ces derniers au respect de ces limitations? Quelles sanctions un

riskeert een treinbestuurder die te snel rijdt? Welke begeleiding krijgt een treinbestuurder die 'betrapt' is op een snelheidsovertreding?

conducteur de train roulant à une vitesse excessive encourt-il? Quel accompagnement prévoit-on pour les conducteurs de train qui ont été "pris" en excès de vitesse?

Klopt het dat de betrokken treinbestuurder op non-actief is geplaatst?

Est-il exact que le conducteur de train concerné a été placé en non-activité?

09.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het onderzoeksorgaan heeft mij laten weten dat het een onderzoek zal instellen naar het incident van 10 september. Ik zal dan ook niet ingaan op de concrete toedracht van de zaak.

09.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'organe d'enquête m'a informée de sa décision d'ouvrir une enquête à la suite de l'incident du 10 septembre. Par conséquent, je ne vous répondrai pas sur les circonstances de celui-ci.

(*Nederlands*) De noodzaak om de snelheidslimieten te respecteren komt uitvoerig aan bod tijdens de basisopleiding van de treinbestuurders. Er zijn ook controles tijdens de praktijkopleiding op het spoor, simulatoroefeningen en onaangekondigde begeleidingsritten.

(*En néerlandais*) Dans le cadre de leur formation de base, les conducteurs de train sont particulièrement sensibilisés à la nécessité de respecter les limitations de vitesse. Des contrôles sont par ailleurs organisés durant les formations pratiques à bord des trains, lors des exercices effectués sur simulateur et de parcours accompagnés non annoncés.

Afgelegen ritten worden steekproefsgewijs geanalyseerd door het controlecentrum van de snelheidsbanden. De treinbestuurders krijgen hierover uitvoerig feedback. De naleving van de snelheidslimieten wordt gecontroleerd door een analyse van de ritregistratie en de zwarte doos en door toezichtpersoneel op het spoor via boorduitrustingen zoals TBL1+, TBL2 en ETCS.

Le centre de contrôle des bandes tachygraphiques des trains procède à des analyses aléatoires des parcours effectués et les conducteurs de train sont dûment informés de leurs résultats. Le contrôle du respect des limitations de vitesse est réalisé sur la base de l'analyse de l'enregistrement du parcours et des données de la boîte noire, ainsi que par le personnel de surveillance du rail grâce à des équipements de bord tels que le TBL1+, TBL2 et ETCS.

Bij een overschrijding van de toegelaten snelheid wordt een theoretisch examen over de vakbekwaamheid afgenomen en in begeleiding op het spoor voorzien. Ook bestaat de mogelijkheid dat de treinbestuurder voor verder onderzoek naar de interne preventiedienst CPS wordt gestuurd.

En cas de dépassement de la vitesse autorisée, le conducteur doit se soumettre à un examen théorique d'aptitude professionnelle et il fait l'objet d'un accompagnement sur le rail. Il peut également être orienté vers le service interne de prévention CPS pour des vérifications complémentaires.

Wanneer een treinbestuurder de toegelaten snelheid meermaals overschrijdt, wordt hij eerst geschorst. Na onderzoek wordt het tuchttreglement toegepast met straffen tot drie maanden rijverbod.

En cas de récidive, le conducteur de train est, dans un premier temps suspendu et, à l'issue de l'enquête, ce sont les dispositions du règlement disciplinaire prévoyant des sanctions pouvant aller jusqu'à trois mois d'interdiction de conduire qui sont appliquées.

(*Frans*) Als gevolg van het incident van 10 september jongstleden werden er 9 reizigerstreinen volledig en 29 reizigerstreinen gedeeltelijk afgeschaft. 307 binnenlandse reizigerstreinen liepen opgeteld een vertraging op van 3.740 minuten, 21 internationale reizigerstreinen een totale vertraging van 149 minuten en 7 goederentreinen een totale vertraging van 342 minuten.

(*En français*) Lors de l'incident du 10 septembre dernier, neuf trains de voyageurs ont été supprimés et 29 partiellement supprimés; 307 trains de voyageurs nationaux ont accumulé un retard total de 3 740 minutes, 21 trains de voyageurs internationaux un retard total de 149 minutes et 7 trains de marchandises un retard total de 342 minutes.

(Nederlands) Het dossier over de ramp van Buizingen in 2010 ligt volgens de NMBS en Infrabel nog steeds bij de onderzoeksrechter.

(En néerlandais) Selon la SNCB et Infrabel, le dossier relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen en 2010 est toujours entre les mains du juge d'instruction.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betalende parkings van de NMBS" (nr. 6183)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de buitensporige parkeertarieven op de NMBS-parkings" (nr. 6211)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beheer van de NMBS-parkings" (nr. 6246)

10 **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 "les parkings payants de la SNCB" (n° 6183)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs exorbitants des parkings de la SNCB" (n° 6211)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion des parkings de la SNCB" (n° 6246)

10.01 **David Geerts** (sp.a): Blijkbaar wordt de stationsparking in Wetteren betalend.

10.01 **David Geerts** (sp.a): Manifestement, le parking de la gare de Wetteren va devenir payant.

Hoeveel parkings heeft de NMBS en hoeveel daarvan zijn betalend? Stelt de NMBS de verschillende parkeertarieven op volgens bepaalde criteria, zoals bevolkingsaantal of nabijheid van een centrum of een toeristische attractie? Wat zal de kostprijs zijn voor een pendelaar in het geval van Wetteren? In welke mate overlegt men met de betrokken gemeenten over de invoering van betalend parkeren? Hoeveel inkomsten haalt de NMBS hier jaarlijks uit? In welke mate sluit de invoering van betalend parkeren aan bij het stimuleren van mensen om de auto te laten staan voor de trein?

De combien de parkings dispose la SNCB et combien d'entre eux sont payants? La SNCB fixe-t-elle les différents tarifs de stationnement selon des critères déterminés, tels que le nombre d'habitants ou la proximité d'un centre ou d'une attraction touristique? Combien devra déboursier un navetteur stationnant à Wetteren? Dans quelle mesure vous concertez-vous avec les communes concernées sur l'introduction du parking payant? Quelles recettes annuelles la SNCB en retire-t-elle? L'introduction du parking payant n'est-elle pas de nature à dissuader les voyageurs de prendre le train et à les inciter à se déplacer de nouveau en voiture?

10.02 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Reizigers hebben terecht geprotesteerd tegen de verhoging van de abonnementsprijzen en van het dagtarief van de NMBS-parkings.

10.02 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Des voyageurs se sont à juste titre insurgés contre l'augmentation du prix des abonnements et du prix à la journée des parkings de la SNCB.

Volgens welke criteria wordt er bepaald of er voor een parking gratis dan wel betaald parkeren geldt? Hoe verlopen de onderhandelingen? Welke rol spelen de gemeenten? Waarom moet een pendelaar in 's-Gravenbrakel 300 euro per jaar parkeergeld betalen en mag een pendelaar in Jurbeke gratis parkeren?

Selon quels critères un parking est-il défini comme gratuit ou payant? Comment se déroulent les négociations? Quel rôle les communes jouent-elles? Pourquoi un navetteur de Braine-le-Comte doit-il payer trois cents euros par an pour le parking alors qu'un navetteur de Jurbise en bénéficie gratuitement?

Zet een dergelijk parkeerbeleid de reizigers er niet toe aan de auto te nemen in plaats van de trein?

Une telle politique n'incite-t-elle pas les voyageurs à abandonner le train pour la voiture?

10.03 **Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): In

10.03 **Jacqueline Galant**, ministre (en

393 stations heeft de NMBS parkeerterreinen voor reizigers. In totaal gaat het om 650 parkeerterreinen, waarvan 67 betalend; 35 van de 555 stations en stopplaatsen zijn ook betalend. Voor de criteria inzake de tarieven en de toegangscontrole, verwijs ik naar mijn antwoorden op vraag nr. 444 van de heer Goffin en vraag nr. 316 van de heer Nollet.

Met de inkomsten van de parkeerterreinen worden de kosten van de fietsenstallingen en fietspunten gefinancierd, wat in 2015 neerkomt op 2 miljoen euro. Waar gratis parkeren werd ingevoerd, bleken pendelaars deels opnieuw de auto te gebruiken voor de verplaatsing naar het station, met als gevolg een sterk gestegen vraag naar parkeerplaatsen. In de grootste stations is dus zeker een parkeerstrategie nodig. De geabonneerde pendelaar moet gemiddeld zowat 1 euro per dag betalen. De parkeervergoeding moet vooral de operationele kosten dekken.

(Frans) Voor er wordt besloten om een parking uit te rusten met toegangscontrole nemen de NMBS en haar dochter B-Parking contact op met het gemeentebestuur met het oog op het harmoniseren van de mobiliteit en het gecombineerde vervoer in de omgeving van het station. Tijdens plaatselijke evenementen wordt er samengewerkt en de stad zorgt dan als tegenprestatie bijvoorbeeld voor het sneeuw- en ijsvrij maken van de parking.

Wat de parkings met controle maar zonder slagboom betreft, wordt de geldigheid van de parkeertitels gecontroleerd door de gemeente. Voor de parkings waar toegangscontrole niet nodig is, wordt vaak gewerkt met een 'kleine wegenis'-overeenkomst en is het de stad of de gemeente die voor het beheer ervan verantwoordelijk is.

De NMBS heeft een plan goedgekeurd voor het invoeren van toegangscontroles op een aantal parkings, die dan betalend worden. In Jurbeke is dat echter niet nodig. De gemeente zal op eigen kosten een nieuwe parking aanleggen voor de pendelaars, die gratis zal zijn.

Volgens de NMBS wemelt het artikel van 8 september over de tarieven van de parking in Terhulpen van de fouten. Een niet-frequente treinreiziger die een ticket koopt aan de ingang van de parking betaalt 6,60 euro. Een pendelaar met een abonnement betaalt 1,47 euro per dag. Deze kosten zijn fiscaal aftrekbaar en kunnen volledig worden terugbetaald door de werkgever. De verkoop van abonnementen blijft toenemen. De

néerlandais): La SNCB dispose d'aires de stationnement pour les voyageurs dans 393 gares. Il s'agit d'un total de 650 terrains de parking, dont 67 payants. Dans 35 gares et points d'arrêt sur 555, ces stationnements sont également payants. En ce qui concerne les critères en matière de tarifs et de contrôle des accès, je vous renvoie aux réponses que j'ai fournies aux questions n° 444 de M. Goffin et n° 316 de M. Nollet.

Les recettes des parkings permettent de financer les coûts générés par les parkings pour vélos et les points vélo, à savoir un montant de 2 millions d'euros en 2015. Il apparaît que la demande de places de parking a fortement augmenté dans les gares où la gratuité du stationnement a été instaurée étant donné qu'une partie des navetteurs concernés ont recommencé à venir à la gare en voiture. Une stratégie en matière de stationnement s'impose dès lors dans les plus grandes gares. Le navetteur abonné doit payer une moyenne de 1 euro par jour. La redevance de parking doit essentiellement couvrir les frais opérationnels.

(En français) Avant de placer un contrôle d'accès sur un parking, la SNCB et sa filiale B-Parking prennent contact avec les autorités communales en vue d'harmoniser la mobilité et l'intermodalité autour de la gare. Lors d'événements locaux, des collaborations se mettent en place: par exemple, la Ville assure le déneigement et le salage du parking en contrepartie.

Pour les parkings contrôlés sans barrière, la commune vérifie la validité des titres de stationnement. Pour les parkings où un contrôle d'accès ne se justifie pas, les conventions de petite voirie sont fréquentes et c'est la ville ou la commune qui en a la gestion.

La SNCB a validé un plan d'équipement des parkings en contrôles d'accès, ces parkings étant dès lors payants. À Jurbise, un tel équipement ne s'impose pas. La commune érigera sur fonds propres un nouveau parking pour les navetteurs, qui sera gratuit.

D'après la SNCB, l'article du 8 septembre sur les tarifs du parking de la Hulpe est rempli d'erreurs. Le stationnement coûte 6,60 euros pour un voyageur occasionnel qui prend un ticket à l'entrée du parking. Le navetteur abonné s'acquittera de 1,47 euros par jour. Ces frais sont déductibles fiscalement et entièrement remboursables par l'employeur. La vente des abonnements est en progression constante. Les tarifs de la Hulpe sont

tarieven die in Terhulpen gelden, zijn dezelfde als in Genval en zullen dezelfde zijn als in Rixensart.

identiques à ceux de Genval et il en sera de même à Rixensart.

10.04 David Geerts (sp.a): In het kader van een mobiliteitsbeleid heb ik begrip voor betalend parkeren in steden als Antwerpen en Brussel, maar in meer landelijke gemeenten wordt de last aldus verschoven naar de gemeenten.

10.04 David Geerts (sp.a): Je puis comprendre l'opportunité d'un stationnement payant dans des villes telles qu'Anvers et Bruxelles, mais dans des communes plus rurales, cette charge sera ainsi reportée sur la commune.

10.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik zal de cijfers die u in uw antwoorden heeft vermeld natrekken.

10.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): J'irai relire vos réponses chiffrées.

In het vooruitzicht van het toekomstige beheerscontract moet er naar een meer egalitaire behandeling worden gestreefd, maar moet er tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de stations.

Dans la perspective du contrat de gestion à venir, il importe d'aboutir à un traitement qui soit plus égalitaire tout en tenant compte des spécificités des gares.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de juistheid van de gegevens op de site www.batc.be" (nr. 6194)

11 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exactitude des informations publiées sur le site www.batc.be" (n° 6194)

11.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Belgocontrol en Brussels Airport hebben in februari van dit jaar de website Brussels Airport Traffic Control (www.batc.be) online geplaatst, waarmee omwonenden realtime het vliegverkeer en het baangebruik op de Brusselse luchthaven kunnen volgen.

11.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Belgocontrol et Brussels Airport ont mis en ligne en février dernier le site *Brussels Airport Traffic Control* (BATC), qui permet aux personnes survolées de suivre en temps réel le trafic aérien et l'utilisation des pistes à Bruxelles-National.

De betrokken omwonenden stellen evenwel vast dat de feitelijke situatie vaak niet overeenstemt met de op de website aangegeven radartracks. Volgens de website worden ze niet overvlogen. Het moratorium heeft de situatie in de praktijk weliswaar aanzienlijk verbeterd, maar er wordt nog altijd boven die zones gevlogen.

Des habitants concernés constatent toutefois des divergences fréquentes entre la réalité et les tracés radar renseignés sur le site BATC. Celui-ci indique qu'ils ne sont plus survolés alors que, dans les faits, si le moratoire a considérablement amélioré la situation, il n'a pas supprimé tout survol.

Bevestigt u dat de op batc.be aangegeven radartracks en de waarnemingen van de omwonenden niet altijd samenvallen? Zo ja, hoe verklaart u dat? Worden er maatregelen genomen om de situatie bij te sturen?

Confirmez-vous ces décalages entre les tracés du site BATC et les observations des riverains? Si oui, comment les expliquez-vous? Des mesures sont-elles prises pour corriger la situation?

11.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De op de website batc.be gepubliceerde radartracks worden automatisch aangemaakt op grond van de voor de verkeersleiding gebruikte gegevens, die zeer betrouwbaar en nauwkeurig zijn.

11.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Les trajectoires publiées sur le site batc.be sont établies de manière automatique sur la base des données utilisées pour le contrôle de la navigation aérienne, qui sont d'une grande fiabilité et d'une grande précision.

Het is zeer moeilijk om de afstand van de vliegtuigen tot een punt op de grond visueel in te

Le positionnement des avions par rapport à un point au sol est très difficile à estimer visuellement. Un

schatten. Een vliegtuig is inderdaad zichtbaar en hoorbaar tot op een bepaalde afstand, afhankelijk van de vlieghoogte, het reliëf en het geluidsniveau.

Het zou verontrustend zijn dat de radartracks op de website de werkelijkheid niet weerspiegelen, maar ik zie erop toe dat alle instructies nauwgezet gevolgd worden.

11.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): We zijn het al gewoon dat Belgocontrol vliegroutes gebruikt rekening houdend met de windnormen die die instantie zelf bepaalt. In dit geval gaat het echter om een nog ernstiger probleem, en zou de meegedeelde informatie over de vliegroute niet stroken met de route die het vliegtuig in werkelijkheid volgt. Bij het opstellen van de toekomstige vliegwet zal men dus bijzonder aandachtig moeten zijn, want het ziet ernaar uit dat het nog moeilijker wordt de vliegroutes vast te stellen. De onafhankelijke controle-instantie die het regeerakkoord in het vooruitzicht stelt, is dus ook in dat opzicht broodnodig.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van het spoorwegvervoer in het kader van de Belgische verplichtingen op het stuk van broeikasgasemissie" (nr. 6197)

12.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): België moet zich aan de internationale doelstellingen inzake de terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen houden. Ons land moet dringend werk maken van de uitvoering van de punten in het Europese klimaat- en energiepakket voor de periode 2013-2020.

Een van de belangrijkste streefdoelen is de verhoging van het aantal per trein vervoerde reizigers en het per trein vervoerde goederenvolume. In uw Strategische visie voor het spoor in België gaat u echter niet uit van een stijging van het aantal reizigers of een groter aandeel van het spoorvervoer in de globale mobiliteit.

Hoe denkt u die doelstellingen te bereiken? Zullen we daarmee aan onze internationale verplichtingen kunnen voldoen? In welke mate dragen die doelstellingen bij aan de potentiële uitstootvermindering? Bestaat er een verband tussen die doelstellingen en de doelstellingen die in de toekomstige beheerscontracten zullen worden vastgelegd?

avion est en effet visible et audible à une certaine distance autour de lui en fonction de son altitude, du relief et du niveau de bruit émis.

Il serait inquiétant que ces tracés ne reflètent pas la réalité mais je m'assure que toutes les instructions sont scrupuleusement suivies.

11.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): On a l'habitude de voir Belgocontrol utiliser des routes en fonction de normes de vent qu'elle définit elle-même. Mais, dans le cas présent, c'est plus grave car les habitants dénoncent qu'elle ne mentionnerait pas la route effective de l'avion. Il faudra donc être très attentif lors de l'établissement de la *vliegwet* qui laisse augurer d'une difficulté accrue pour établir les routes aériennes. L'autorité indépendante de contrôle prévue par l'accord de gouvernement pour contrôler Belgocontrol s'avère d'autant plus nécessaire.

L'incident est clos.

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 "le rôle du transport ferroviaire dans le respect des obligations de la Belgique en matière d'émission de gaz à effet de serre" (n° 6197)

12.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La Belgique est tenue de respecter les objectifs internationaux en matière de réduction de gaz à effet de serre. Elle doit d'urgence se préparer à mettre en œuvre les éléments du paquet Énergie-Climat européen pour la période 2013-2020.

Un objectif fondamental concerne l'augmentation du nombre de passagers et de marchandises transportés par rail. Pourtant, dans votre "Vision stratégique pour le rail belge", vous n'envisagez pas de croissance du nombre de voyageurs ni d'augmentation de la part relative du train dans la mobilité globale.

Comment pensez-vous atteindre ces objectifs? Seront-ils à la hauteur de nos engagements internationaux? Quelle part du potentiel de réduction des émissions représentent-ils? Existe-il une relation entre ces objectifs et ceux qui seront formalisés dans les futurs contrats de gestion?

12.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De stijging van het aantal treinreizigers is een grote uitdaging. Het aantal zitplaatsen zal moeten worden afgestemd op het werkelijke aantal treinreizigers.

In de voorbije jaren is de NMBS erin geslaagd in te spelen op de jaarlijkse stijging van het aantal treinreizigers met 2,5 procent zonder het aantal treinkilometers te moeten verhogen. De aankoop van M7-dubbeldeksrijtuigen is opgenomen in het meerjareninvesteringsplan (MIP).

Ik wil meer landgenoten ervan overtuigen de auto aan de kant te laten staan en de trein te nemen door het treinaanbod te verbeteren en de stations te blijven ontwikkelen.

De gemiddelde CO₂-uitstoot per reizigerskilometer bedroeg 19 gram in 2014, d.i. zeven keer minder dan de gemiddelde uitstoot per autokilometer. De uitbreiding van het treinaanbod is een manier om de internationale klimaatdoelstellingen te bereiken.

Ik wil ervoor zorgen dat de gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer nog verder daalt door nieuw spoormaterieel in te zetten, de productiviteit op te schroeven, het aanbod aan groene elektriciteit te verhogen en de energie-efficiëntie te verbeteren.

Dankzij de vele maatregelen op het stuk van energie-efficiëntie die al genomen werden in de gebouwen van de NMBS, werd de vooropgestelde doelstelling om het energieverbruik tegen 2020 met 20 procent terug te schroeven, al in 2014 gehaald. De CO₂-uitstoot door energieverbruik, los van de uitstoot die samenhangt met de tractie-energie, daalden met 50 procent door de overschakeling van stookolie op gas voor verwarming. De NMBS is de verbintenis aangegaan zijn energie-efficiëntie tegen 2020 nog eens met 7 procent te verbeteren.

In het nieuwe beheerscontract gaat de nodige aandacht naar het aspect 'duurzaamheid'. Ik zal u van dat document in kennis stellen zodra het beschikbaar is.

12.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het verwondert me dat u niet verwijst naar het Plan 2013-2020. Ik hoop dat België, in al zijn geledingen, dat document in het kader van het energie- en klimaatpakket zal indienen.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische**

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La croissance du nombre de voyageurs représente un défi majeur. Le nombre de places assises devra s'aligner sur la fréquentation réelle des trains.

Au cours des dernières années, la SNCB a pu répondre à une croissance annuelle des voyageurs de 2,5 % sans devoir augmenter les trains-kilomètres. L'acquisition de matériel double étage M7 est prévue dans le Plan pluriannuel d'investissement (PPI).

En étoffant l'offre de trains et en continuant à développer les gares, j'entends convaincre davantage de citoyens d'abandonner la voiture.

L'émission moyenne de CO₂ par voyageurs/kilomètre est de 19 grammes en 2014, soit sept fois moins que la moyenne par kilomètre en automobile. Accroître l'offre de trains contribue à atteindre les objectifs climatiques internationaux.

Je souhaite que la moyenne des émissions de CO₂ par kilomètre continue à chuter grâce à l'utilisation de nouveau matériel ferroviaire, à l'augmentation de la productivité, à une plus grande offre d'électricité verte et à l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Grâce aux nombreuses dispositions prises en matière d'efficacité énergétique dans les bâtiments de la SNCB, l'objectif de réduction de 20 % de la consommation d'énergie d'ici 2020 a été atteint en 2014. Les émissions de CO₂ produites par la consommation d'énergie hors traction ont chuté de 50 % du fait du passage du mazout au gaz pour le chauffage. La SNCB s'engage à améliorer de 7 % supplémentaires son efficacité énergétique d'ici 2020.

Toute l'attention requise est accordée à l'aspect durabilité dans le nouveau contrat de gestion. J'en ferai part dès que ce document sera disponible.

12.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je suis étonné de ne pas avoir entendu de référence au Plan 2013-2020. J'espère que la Belgique, dans toutes ses composantes, déposera ce document dans le cadre du paquet Énergie-Climat.

L'incident est clos.

13 **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**

**Spoorwegen, over "de afschaffing van "la suppression des passages à niveau" (n° 6205)
overwegen" (nr. 6205)**

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Het plan Overwegen 2008-2015 wil het jaarlijkse aantal ongevallen aan overwegen met 25 procent doen afnemen ten opzichte van 2007. Daarom zouden 200 overwegen worden afgeschaft.

De lijst van te schrappen overwegen werd gemaakt op basis van het gebruik, maar er bestaat geen relatie tussen het aantal ongevallen en het potentiële risico. Bovendien blijkt een groot deel van de tot dusver afgeschafte overwegen zelfs veiliger dan gemiddeld. Een sluiting zorgt voor grotere verkeersstromen op andere locaties, waardoor er elders hogere veiligheidsrisico's ontstaan. Als niet-risicovolle overwegen louter gesloten worden om een streefcijfer te halen, schiet het plan zijn doel voorbij.

Klopt het dat heel wat afgeschafte overwegen een gering tot zeer gering veiligheidsrisico hadden? Wat vindt de minister van het plan Overwegen? Komt er met het volgende beheerscontract ook een nieuw plan voor de afschaffing van overwegen?

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

13.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Elke afschaffing van een overweg wordt gebaseerd op een mobiliteitsstudie, waarbij het wegverkeer over heel het grondgebied van de gemeente wordt hertekend.

Infrabel heeft dit jaar het plan Interface Spoorweg opgestart, dat het potentiële risico op ongevallen aan overwegen zal bepalen. Overwegen met een hoog risico maar die echter moeilijk kunnen worden afgeschaft, zullen met technische maatregelen veiliger worden gemaakt.

Sinds 2008 hebben infrastructurele ingrepen en allerlei sensibiliseringsmaatregelen van Infrabel ertoe geleid dat de doelstellingen van het beheerscontract werden gehaald. Die doelstellingen zullen ook opgenomen worden in een nieuw beheerscontract.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Le plan "Passages à niveau 2008-2015" vise à réduire de 25 % le nombre d'accidents survenant annuellement à des passages à niveau par rapport aux chiffres de 2007. Pour y parvenir, 200 passages à niveau devaient être supprimés.

La liste des passages à niveau à supprimer a été dressée sur la base de l'utilisation, alors même qu'aucune corrélation ne peut être établie entre le nombre d'accidents et le risque potentiel. Par ailleurs, une grande partie des passages à niveau qui ont été supprimés jusqu'à présent étaient même plus sûrs que la moyenne. La fermeture d'un passage entraîne un accroissement de la circulation et partant, du danger dans d'autres zones. Le plan est inefficace si des passages à niveau peu dangereux sont supprimés dans l'unique but d'atteindre un objectif chiffré.

Est-il exact que de nombreux passages à niveau supprimés ne présentaient qu'un risque limité, voire très ténu? Que pense la ministre du plan "Passages à niveau"? Le prochain contrat de gestion coïncidera-t-il avec un nouveau plan de suppression des passages à niveau?

Président: M. Jef Van den Bergh.

13.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Toute décision de suppression d'un passage à niveau est basée sur une étude de mobilité qui permet de redessiner l'ensemble du trafic routier sur le territoire de la commune concernée.

Infrabel a lancé cette année un plan d'action de sécurité faisant l'interface entre les chemins de fer et la route. Ce plan permettra de déterminer le risque potentiel d'accident aux passages à niveau. Pour les passages à niveau qui présentent un risque élevé mais peuvent difficilement être supprimés, des mesures techniques seront prises afin d'accroître la sécurité.

Les interventions réalisées sur les infrastructures et les mesures de sensibilisation prises par Infrabel depuis 2008 ont permis d'atteindre les objectifs du contrat de gestion. Ces objectifs seront également intégrés dans un nouveau contrat de gestion.

L'incident est clos.

14 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station van Hasselt" (nr. 6206)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): In een interview met *De Standaard* op 14 juli 2015 liet de minister uitschijnen dat er mogelijk geen budget beschikbaar zou zijn om de renovatie van de stationsomgeving van Hasselt uit te voeren. In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 werd nochtans 42 miljoen euro uitgetrokken voor een volledig nieuw stationsgebouw. Klopt dat bericht? Het station van Hasselt is dringend aan modernisering toe.

In 2003 werd Hasselt Stationsomgeving nv opgericht met het oog op de heraanleg van de stationsomgeving in Hasselt. Welke activiteiten voert deze vennootschap vandaag nog uit? Wie zijn de bestuurders? Van welke gebouwen is Hasselt Stationsomgeving vandaag nog eigenaar?

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

14.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Dit dossier zal ook in het nieuwe meerjarenplan een aandachtspunt uitmaken.

Hasselt Stationsomgeving NV (HSO) werd opgericht in het kader van een overeenkomst waarin de toenmalige NMBS een partij was. Het maatschappelijk doel van de vennootschap bestaat uit de realisatie van de ontwikkelingen in de stationsomgeving van Hasselt. Er zijn geen gebouwen in eigendom van HSO.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid in het station van Hasselt" (nr. 6207)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Uit een stiptheidsrapport van Infrabel en de NMBS over het district Noord-Oost blijkt dat de algemene stiptheid gestegen is ten opzichte van vorig jaar. Het station van Hasselt scoort met 90 procent stipte treinen slechter dan drukke stations als Antwerpen-Centraal, Mechelen en Leuven.

Volgens de NMBS ligt de oorzaak bij de minder goede stiptheid van de lijnen 36 en 21. Hoe wil de NMBS de stiptheid op de lijnen 36 en 21 verbeteren? Zijn er nog andere oorzaken voor die

la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de la gare de Hasselt" (n° 6206)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Dans une interview publiée par *De Standaard* le 14 juillet 2015, la ministre a laissé entendre qu'il n'y aurait peut-être pas de budget suffisant pour réaliser la rénovation du quartier de la gare à Hasselt. Dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, 42 millions d'euros avaient pourtant été dégagés pour la construction d'une toute nouvelle gare. Cette information est-elle exacte? La gare de Hasselt doit être modernisée d'urgence.

En 2003, la SA Hasselt Stationsomgeving a été créée dans le but de réaménager le quartier de la gare à Hasselt. Quelles activités cette société réalise-t-elle encore aujourd'hui? Qui en sont les administrateurs? De quels bâtiments la SA Hasselt Stationsomgeving est-elle encore propriétaire aujourd'hui?

Présidente: Mme Karine Lalieux.

14.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Ce dossier retiendra aussi l'attention dans le nouveau plan pluriannuel d'investissement.

La SA Hasselt Stationsomgeving (HSO) a été créée dans le cadre d'un accord auquel la SNCB de l'époque était associée. La société a pour objet social la réalisation de projets de promotion immobilière dans le quartier de la gare à Hasselt. HSO ne possède pas de bâtiments.

L'incident est clos.

15 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 ponctualité des trains à la gare de Hasselt" (n° 6207)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Selon un rapport de ponctualité d'Infrabel et de la SNCB concernant le district Nord-Est, la ponctualité générale s'est améliorée depuis l'an dernier. Avec un taux de 90 % de ponctualité, la gare de Hasselt obtient un moins bon score que d'autres gares très fréquentées, telles qu'Anvers-Central, Malines et Louvain.

Selon la SNCB, cette différence serait due à une ponctualité inférieure des lignes 36 et 21. Comment l'entreprise ferroviaire compte-t-elle améliorer la ponctualité des lignes 36 et 21? Les moins bons

lagere score voor Hasselt?

résultats hasseltois s'expliquent-ils également par d'autres éléments?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De belangrijkste vervoerstromen van en naar Hasselt lopen via de lijn 21 Landen-Sint-Truiden-Hasselt en lijn 36 Brussel-Leuven-Luik. De stiptheid op deze lijnen bepaalt bijgevolg ook de stiptheid die gemeten wordt in het station van Hasselt. Er zijn geen andere significante oorzaken.

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Les principaux flux de circulation au départ et à destination de Hasselt passent par la ligne 21 Landen-Saint-Trond-Hasselt et la ligne 36 Bruxelles-Louvain-Liège. Par conséquent, la ponctualité de ces lignes détermine également celle qui est relevée en gare d'Hasselt. Il n'existe aucune autre raison majeure.

De stiptheid op de lijnen 36 en 21 is niet slecht. Het globaal stiptheidsactieplan, dat in volle uitvoering is, moet uiteindelijk ook een gunstige invloed hebben op de stiptheid van de treinen bij hun aankomst in Hasselt.

La ponctualité des lignes 36 et 21 n'est pas mauvaise. Par ailleurs, le plan global de ponctualité qui est en cours d'exécution doit influencer positivement, à terme, la ponctualité des trains arrivant en gare de Hasselt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het veiligheidsprobleem rond het station van Hasselt" (nr. 6208)

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 "le problème de la sécurité aux abords de la gare de Hasselt" (n° 6208)

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): De NMBS heeft de banken in het station van Hasselt laten weghalen om te voorkomen dat mensen in het station blijven rondhangen.

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): La SNCB a fait procéder à l'enlèvement des bancs à la gare de Hasselt afin d'éviter que certaines personnes ne s'y incrustent.

Is dit gebeurd zonder overleg met het stadsbestuur? Waarom? Hoe denkt de NMBS het overlastprobleem in het station en de stationsbuurt aan te pakken? Hoe verloopt de samenwerking tussen de spoorwegpolitie en Securail enerzijds en de lokale politie van Hasselt anderzijds? Is die vatbaar voor verbetering? Er is een samenwerkingsverband 'Station 2020' ondertekend. Kan de minister dat project toelichten?

A-t-elle pris cette décision sans concertation avec l'administration communale? Pourquoi? Comment la SNCB envisage-t-elle de résoudre le problème des nuisances dans la gare et aux abords de la gare? Comment se déroule la coopération entre la police des chemins de fer et Securail, d'une part, et la police locale de Hasselt, d'autre part? Cette coopération est-elle perfectible? Un accord de coopération 'Station 2020' a été signé. La ministre peut-elle en présenter la teneur?

16.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Begin 2013 werd 'Station 2020' gestart, een samenwerking tussen de stad Hasselt, de politiezone Hazodi, de federale politie, de provincie Limburg, De Lijn en de *corporate security service* van de NMBS. Een geïntegreerd actieplan is uitgewerkt voor meer veiligheid. In een eerste fase van februari tot april 2015 werden de gele dienstregelingborden in de wachtzaal verplaatst, het cameratoezicht verhoogd en uiteindelijk ook een betere reiniging van de buurt georganiseerd. De onveiligheid bleef echter, zodat men ook de banken en zitplaatsen in de wachtzaal en aan de voorzijde van het station heeft verwijderd.

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Début 2013, le projet 'Station 2020' a été lancé. Il s'agit d'une coopération entre la ville de Hasselt, la zone de police Hazodi, la police fédérale, la province de Limbourg, De Lijn et le *corporate security service* de la SNCB. Un plan d'action intégré, destiné à accroître la sécurité, a été élaboré. Dans une première phase, de février à avril 2015, les panneaux jaunes où sont affichés les horaires des trains ont été déplacés dans la salle d'attente, la surveillance par caméra a été renforcée et enfin le nettoyage aux abords de la gare a été amélioré. Toutefois, l'insécurité est restée au même niveau, ce qui a nécessité l'enlèvement des bancs et des places assises dans la salle d'attente ainsi que devant la façade de la gare.

De projectgroep heeft het stadsbestuur ook gevraagd om een alcoholverbod in te stellen in de stationsbuurt.

Het lokale partnership zorgt voor een permanente aanwezigheid en interventiemogelijkheid in de buurt. Securail is sowieso permanent aanwezig tussen 6 uur en 22 uur. Dit jaar werd ook de VOS-actie – 'Veiligheid Omgeving Station – Station 2020' – georganiseerd, waarbij alle veiligheidsdiensten intensief samenwerken. De projectgroep verzekert de opvolging hiervan.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): De cijfers liegen er niet om, Limburg wordt steevast stiefmoederlijk behandeld op het vlak van de spoorinvesteringen en dat terwijl Hasselt als knooppunt toch een belangrijke rol heeft te spelen. Ik vraag zeker niet dat men de plaatselijke socialisten achterna holt in hun megalomane wensen, maar de renovatie en veiligheid van de stationsbuurt in Hasselt moeten dringend worden aangepakt.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal ongevallen bij overwegen" (nr. 6233)

17.01 David Geerts (sp.a): Er gebeuren nog steeds dodelijke ongevallen bij overwegen. In het Actieplan 'Spoorwegen 2008-2015' stond dat er 200 overwegen zouden worden afgeschaft. Door een tekort aan budgettaire middelen zijn er slechts 119 geschrapt.

Om de veiligheid aan de overwegen te verhogen is ook sensibilisatie belangrijk. In Nederland probeert men de lokale gemeenschap hierbij te betrekken. Een goede suggestie zou zijn dat Infrabel nagaat of men hiervoor bijvoorbeeld scholen kan inschakelen.

Hoeveel ongevallen zijn er in 2014 en 2015 aan overwegen gebeurd? Hoeveel met een dodelijke afloop?

Het actieplan loopt eind dit jaar af. Daarin werd oorspronkelijk in 312 miljoen euro voorzien. In welk bedrag is nu voorzien? Wat met de nog niet afgeschafte overwegen? Het plan voorziet ook in een nieuw prototype van *assigned technology*. Wat

Le groupe de projet a également demandé à l'administration communale d'interdire l'alcool aux abords de la gare.

Le partenariat local garantit une présence permanente et une intervention possible dans et autour de la gare. La présence de Securail est permanente entre 6 heures et 22 heures. Une opération de sécurité aux abords de la gare 'Veiligheid Omgeving Station', associant étroitement les différents services de sécurité a été organisée cette année dans le cadre du projet 'Station 2020'. Le groupe de projet en assure le suivi.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Les chiffres sont sans équivoque. Alors que Hasselt constitue une jonction ferroviaire majeure, force est de constater que le Limbourg demeure le parent pauvre dans les investissements ferroviaires. Je n'ai aucune intention de surenchérir sur les revendications mégalomanes formulées par les responsables socialistes locaux, mais il est urgent d'entreprendre la rénovation des abords de la gare de Hasselt et d'y garantir la sécurité.

L'incident est clos.

17 Question 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 nombre d'accidents aux passages à niveau" (n° 6233)

17.01 David Geerts (sp.a): Des accidents mortels se produisent encore sur les passages à niveau. Dans le cadre du plan d'action "Passages à niveau 2008-2015", 200 passages à niveau auraient dû être supprimés. Ce nombre ne s'élève finalement qu'à 119 à cause d'un manque de moyens budgétaires.

Pour augmenter la sécurité aux passages à niveau, il importe également de renforcer la sensibilisation. Les Pays-Bas tentent d'impliquer la collectivité locale à cet égard. Infrabel pourrait ainsi par exemple veiller à ce que les écoles puissent prendre part à une campagne de sensibilisation.

Combien d'accidents ont-ils eu lieu sur un passage à niveau en 2014 et en 2015? Combien de ces accidents se sont-ils avérés mortels?

Le plan d'action se termine à la fin de cette année. 312 millions d'euros étaient initialement prévus pour sa mise en œuvre. Quel montant prévoit-on à présent? Qu'advient-il des passages à niveau qui n'ont pas encore été supprimés? Le plan prévoit

is de follow-up daarvan?

17.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): In 2014 deden er zich 47 ongevallen voor met 11 dodelijke slachtoffers. In de eerste helft van 2015 werden 22 ongevallen geregistreerd; er vielen 3 doden.

In de eerste twee jaren van het investeringsplan 2013-2025 werden 25 overwegen afgeschaft. In het voorjaar van 2016 wordt een nieuwe inventaris opgesteld (met inbegrip van het jaar 2015). De homologatie om bijkomende overwegen af te schaffen is aan de gang, maar verloopt trager dan verwacht. De uitvoering verschuift vermoedelijk naar 2017.

Investeren in veiligheid moet een topprioriteit blijven in het nieuwe meerjarenplan. Daarom zullen de nodige instructies worden gegeven aan de investeringscel.

17.03 **David Geerts** (sp.a): De verschuiving naar 2017 kunnen we alleen maar betreuren. Het gaat niet enkel om investeringen, want de meeste ongevallen gebeuren op goed uitgeruste overwegen. Ik denk dat er ook projecten opgestart moeten worden om lokale schoolgemeenschappen te betrekken bij bewustmakingscampagnes over de gevaren van overwegen.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overlegcomité van 16 september met betrekking tot het overvliegen van de Brusselse kanaalzone" (nr. 6248)
- mevrouw **Véronique Caprasse** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen in het verlengde van de vergadering van het overlegcomité op 16 september 2015 met betrekking tot de geluidsoverlast door vluchten boven Brussel" (nr. 6274)

18.01 **Véronique Caprasse** (FDF): Op de vergadering van 16 september van het federaal-gewestelijke overlegcomité is er gepraat over de geluidsoverlast die de vluchten boven Brussel veroorzaken. Volgens de pers is er geen akkoord over een globale en duurzame oplossing voor het probleem uit de bus gekomen. De stilste vliegtuigen

aussi un nouveau prototype d'assigned technology. Où en est le suivi à cet égard?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): En 2014, 47 accidents se sont produits et ils ont fait 11 victimes mortelles. Pour le premier semestre de 2015, on dénombre 22 accidents et 3 décès.

Au cours des deux premières années du plan d'investissement 2013-2025, 25 passages à niveau ont été supprimés. Un nouvel inventaire (incluant l'année 2015) sera dressé au printemps de 2016. La procédure d'homologation en vue de la suppression de passages à niveau supplémentaires est en cours, mais elle se déroule plus lentement que prévu. La mise en œuvre sera probablement reportée à 2017.

Les investissements de sécurité doivent demeurer une priorité absolue dans le cadre du nouveau plan pluriannuel. Les instructions nécessaires seront dès lors données à la cellule d'investissement.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Nous ne pouvons que déplorer le report à 2017. Il ne s'agit pas uniquement d'investir, car la plupart des accidents surviennent à des passages à niveau bien équipés. Je pense qu'il serait également opportun de lancer des projets afin d'associer les communautés scolaires locales aux campagnes de sensibilisation aux dangers des passages de niveau.

L'incident est clos.

18 **Questions jointes de**

- Mme **Karine Lalieux** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le comité de concertation du 16 septembre relatif au survol de la zone du canal à Bruxelles" (n° 6248)
- Mme **Véronique Caprasse** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites données au comité de concertation du 16 septembre 2015 en ce qui concerne les nuisances sonores liées au survol de Bruxelles" (n° 6274)

18.01 **Véronique Caprasse** (FDF): Le 16 septembre, une réunion du comité de concertation fédéral-Régions a abordé les nuisances liées au survol de Bruxelles. Selon la presse, il n'y aurait pas d'accord sur une solution globale et durable. Seuls les avions les plus discrets seraient envoyés sur la route du canal, les plus

zouden de kanaalroute nemen, de meer luidruchtige zouden over de Ring moeten vliegen. U hebt onlangs opnieuw te kennen gegeven dat u werkt aan een plan dat structurele maatregelen zal bevatten en zal voorzien in het oprichten van een onafhankelijke autoriteit.

Kunt u ons de op grond van de immatriculatie opgestelde lijst bezorgen van de vliegtuigen die over het Brusselse Gewest mogen vliegen? Hoe zult u het probleem van de geluidsoverlast op een structurele en duurzame manier oplossen? Welk tijdspad geldt er voor de werkgroep, hoe is de werkgroep samengesteld en wat zijn de doelstellingen ervan? Hoe staat het met de oprichting van het onafhankelijke controleorgaan? Hoe is het overleg met de Brusselse burgemeesters georganiseerd?

18.02 Karine Lalieux (PS): Op 19 juni werd beslist om de lijst met vliegtuigen die de kanaalroute mogen nemen aan te passen. Daardoor zal het aantal vluchten boven deze dichtbevolkte zone toenemen. Het Brusselse Gewest heeft een belangenconflict ingeroepen om de Brusselaar te beschermen tegen een toename van de geluidsoverlast.

Welk standpunt hebben de deelgebieden ingenomen op de vergadering van het overlegcomité van 16 september? Welk standpunt hebt u er verdedigd?

Welke gevolgen heeft uw beslissing voor het aantal vluchten en het aantal personen dat overvlogen wordt?

18.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): De overlegvergadering ging enkel over het belangenconflict.

Zoals ik op 19 juni al zei, is het de bedoeling de bestaande regels en de akkoorden van 2003 met betrekking tot de naleving van de *quota count* (QC) per toestel te optimaliseren. Aangezien de *quota count* samenhangt met het inschrijvingsnummer van het vliegtuig, kan de inachtneming van een geluidsbelasting lager dan of gelijk aan 4 boven de kanaalroute verzekerd worden. De lijst met toegelaten vliegtuigen staat sinds 23 september op de website van BATC.

De gevolgen van de beslissing zijn bekend: vier nachten per week zullen vier tot zes vluchten boven de kanaalroute worden uitgevoerd. Dankzij het moratorium werd de frequentie waarmee die route werd gebruikt, danig teruggeschoefd: zo wordt de route overdag niet langer overvlogen, behalve in het

bruyants devant emprunter la route du ring. Vous avez récemment réaffirmé travailler à un plan comprenant des mesures structurelles et la création d'une autorité indépendante.

Pouvez-vous mettre à notre disposition la liste des avions autorisés à traverser la Région bruxelloise, mise au point selon le critère de l'immatriculation? Comment comptez-vous arriver à une solution durable et structurelle du problème des nuisances sonores? Quels sont le calendrier, la composition et les objectifs du groupe de travail? Où en est la création de l'organe de contrôle indépendant? Comment est organisée la concertation avec les bourgmestres bruxellois?

18.02 Karine Lalieux (PS): La décision du 19 juin de modifier la liste des avions autorisés à emprunter la route du canal va augmenter le nombre de vols dans cette zone densément peuplée. La Région de Bruxelles a introduit une procédure en conflit d'intérêt pour protéger les Bruxellois de l'accroissement des nuisances sonores.

Quelle a été la position des entités fédérées au comité de concertation du 16 septembre? Quelle position y avez-vous défendue?

Quelles conséquences votre décision a-t-elle sur le nombre de vols et sur le nombre de personnes survolées?

18.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): La réunion de concertation portait uniquement sur le conflit d'intérêts.

Comme je l'ai dit le 19 juin, cette instruction vise à optimiser la réglementation existante et les accords de 2003 concernant le respect du *Quota Count* (QC) de bruit par appareil. Le QC étant lié à l'immatriculation de l'appareil, le respect strict d'un niveau inférieur ou égal à 4 sur la route du canal est garanti. Cette liste est disponible sur le site de BATC depuis le 23 septembre.

On connaît les conséquences attendues: quatre nuits par semaine, il y aura de quatre à six vols sur la route du canal. Le moratoire a considérablement allégé la fréquence d'utilisation de cette route: tous les vols de jour y sont supprimés, sauf le week-end.

weekend.

Sinds mijn aantreden probeer ik dit dossier eindelijk op objectieve criteria te doen stoelen. Overeenkomstig het regeerakkoord zal in structurele maatregelen nemen, bijvoorbeeld de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan. Ik zal alle Gewesten daarbij betrekken, maar wil me niet vastpinnen op een timing.

Zoals u weet, breng ik een bezoek aan alle burgemeesters van de Brusselse en de randgemeenten, omdat ik mijn oor te luisteren wil leggen bij de lokale mandatarissen.

18.04 Véronique Caprasse (FDF): Ik weet dat u naar oplossingen zoekt, maar ondertussen blijven de vliegtuigen over Brussel vliegen. De jongste 48 uur was er in mijn gemeente ononderbroken geluidshinder. Het probleem sleept al zo lang aan dat ons geduld stilaan opdraait.

18.05 Karine Lalieux (PS): Ik ben blij dat het conflict tussen het Gewest en de federale overheid ten einde is. Tussen vier en zes vluchten 's ochtends vroeg, dat is heel lastig voor de omwonenden.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sancties in geval van overtredingen van het moratorium" (nr. 6249)

19.01 Karine Lalieux (PS): De klachten over het niet naleven van de vliegroutes stapelen zich op. U hebt sancties aangekondigd tegen de luchtvaartmaatschappijen die de vliegroutes niet in acht zouden nemen.

Hoeveel klachten werden er ingediend sinds de inwerkingtreding van het moratorium? Heeft uw administratie inbreuken vastgesteld, processen-verbaal opgemaakt en sancties opgelegd? Hoeveel medewerkers worden er daarvoor ingezet?

19.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Sinds 2 april werden er 53.000 klachten ingediend, die door de ombudsdienst onderzocht worden. Sinds het begin van het jaar werden er door het DGLV op Brussels Airport zeventien processen-verbaal opgemaakt; ze hebben betrekking op de slots en de *quota counts*, en werden overgezonden aan de procureur des Konings. Sinds de inwerkingtreding van het moratorium heeft het DGLV geen

Depuis mon entrée en fonction je tente de fonder enfin ce dossier sur des critères objectifs. Selon l'accord de gouvernement, je développerai des mesures structurelles, comme l'établissement de l'organe de contrôle indépendant. J'y associerai toutes les Régions sans m'enfermer dans un calendrier.

Vous le savez, je rends visite à tous les bourgmestres des communes bruxelloises et périphériques, conformément à ma volonté d'être à l'écoute des mandataires locaux.

18.04 Véronique Caprasse (FDF): Je sais que vous cherchez des solutions, mais les avions continuent à passer. Cela fait quarante-huit heures que nous les entendons sans cesse dans ma commune. Le problème persiste depuis si longtemps que nous finissons par nous impatienter.

18.05 Karine Lalieux (PS): Je me réjouis de la fin du conflit entre la Région et l'État fédéral à ce sujet. Entre quatre et six vols tôt le matin, c'est pénible pour les riverains.

L'incident est clos.

19 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sanctions pour non-respect du moratoire" (n° 6249)

19.01 Karine Lalieux (PS): Les plaintes s'accumulent au sujet du non-respect des routes aériennes. Vous avez annoncé des sanctions contre les compagnies aériennes qui ne respecteraient pas les trajectoires de vol.

Quel est le nombre de plaintes enregistrées depuis l'entrée en vigueur du moratoire? Votre administration a-t-elle constaté des infractions, dressé des procès-verbaux et imposé des sanctions? Combien d'agents sont-ils employés à cette tâche?

19.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Depuis le 2 avril, nous comptons 53 000 plaintes, examinées par le service de médiation. Depuis le début de l'année, dix-sept procès-verbaux ont été dressés par la DGTA à l'aéroport de Bruxelles-National; ils concernent les créneaux aéroportuaires et les QC et ont été transmis au procureur du Roi. Depuis l'entrée en vigueur du moratoire, la DGTA n'a pas dressé de PV pour non-respect des

processen-verbaal opgemaakt voor het niet naleven van de vliegroutes, maar er wordt gewerkt aan een betere procedure.

De dienst Milieu bestaat uit een diensthoofd, een jurist en een luchthaveninspecteur.

Het moratorium wordt in acht genomen. De objectieve situatie zoals die bestond vóór 6 februari 2014 werd weer ingesteld. Aangezien de juridische procedures omslachtig zijn, willen we meer gebruikmaken van administratieve boetes.

19.03 Karine Lalieux (PS): Eén inspecteur is niet veel in het licht van uw verklaringen en het aantal klachten.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ingewikkelde tarievenbeleid van de NMBS" (nr. 6258)

20.01 Isabelle Poncelet (cdH): Het huidige tariefbeleid van de NMBS is uiterst complex en ondoorzichtig.

Zou het nieuwe beheerscontract, dat de komende maanden gesloten moet worden, geen goede gelegenheid zijn om het compleet op de schop te nemen?

20.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Ik heb al herhaaldelijk gezegd dat dit onderwerp aan bod zal komen tijdens de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract. De aanpassingen zullen moeten leiden tot een vereenvoudiging en modernisering van het tariefaanbod, om door zo aantrekkelijk mogelijke formules nieuwe klanten aan te trekken.

20.03 Isabelle Poncelet (cdH): Ik ben blij dat u de vereenvoudiging van het tariefaanbod hoog op de agenda zet.

Het incident is gesloten.

21 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. 6285)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

trajectoires mais on travaille à l'amélioration de la procédure.

Le service Environnement est constitué d'un chef de service, d'un juriste et d'un inspecteur aéronautique.

Le moratoire est respecté. La situation objective existante avant le 6 février 2014 a été restaurée à l'identique. Vu la lourdeur des procédures judiciaires, on veut favoriser les amendes administratives.

19.03 Karine Lalieux (PS): Un seul inspecteur, c'est peu, vu vos déclarations et le nombre de plaintes enregistrées.

L'incident est clos.

20 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la complexité de l'offre tarifaire de la SNCB" (n° 6258)

20.01 Isabelle Poncelet (cdH): La tarification actuelle de la SNCB est très complexe et peu lisible.

Le nouveau plan de gestion – attendu dans les prochains mois – ne serait-il pas l'occasion de la réformer complètement?

20.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): J'ai répété à plusieurs reprises que le sujet sera abordé lors de la négociation du nouveau contrat de gestion. Les adaptations devront être axées sur la simplification et la modernisation de l'offre tarifaire, en vue d'attirer les clients potentiels par des formules aussi attractives que possible.

20.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je me réjouis que vous ayez cette préoccupation de simplification tarifaire.

L'incident est clos.

21 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 médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 6285)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevoegdheden van de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 6296)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds maart 2013 mag de Ombudsdienst voor Treinreizigers geen klachten inzake onregelmatigheden meer behandelen. De NMBS en de Ombudsdienst interpreteren de wet die de bevoegdheden van de Ombudsdienst regelt, namelijk op een uiteenlopende manier.

De minister had in november 2014 een oplossing in het vooruitzicht gesteld. Het wordt dringend tijd dat die er eindelijk eens komt, want reizigers die nu ten onrechte een C170-formulier inzake vaststelling van rijden zonder geldig vervoerbewijs ontvangen, kunnen nergens terecht met hun klacht. Staat er een oplossing op stapel? Zal de Ombudsdienst voor Treinreizigers al dan niet bevoegd zijn voor dergelijke klachten? Wat is het standpunt van de FOD Mobiliteit, die hierover een juridisch advies zou formuleren?

21.02 David Geerts (sp.a): De minister en haar voorgangers hebben steevast beweerd dat de Ombudsdienst voor Treinreizigers wél voor dat soort klachten bevoegd is. Het is dan ook merkwaardig dat de juridische dienst van de NMBS de wet van 28 april 2010 naast zich neerlegt.

Hoeveel personen hebben een beroep gedaan op de Ombudsdienst wegens geschillen over het boordtarief en werden vervolgens wandelen gestuurd?

Heeft het overleg iets opgeleverd?

21.03 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): Na overleg tussen mijn beleidscel, de Ombudsdienst voor Treinreizigers en de NMBS en rekening houdend met het juridisch advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, liet ik op 26 augustus aan de heer Cornu weten dat de Ombudsdienst voor Treinreizigers wel degelijk kan bemiddelen over klachten van reizigers over vaststellingen van onregelmatigheden tijdens de treinrit. De NMBS onderzoekt nu wanneer de Ombudsdienst concreet kan optreden.

Sinds de invoering van het boordtarief heeft de Ombudsdienst 171 klachten ontvangen én behandeld. De NMBS erkent in deze wel degelijk de bevoegdheid van de Ombudsdienst.

21.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik hoop dat er

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les compétences du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 6296)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis mars 2013, le médiateur pour les voyageurs ferroviaires ne peut plus traiter les plaintes relatives à des irrégularités. La SNCB et le médiateur interprètent en effet différemment la loi régissant les compétences du service de médiation.

La ministre avait annoncé une solution en novembre 2014. Il est urgent que cette dernière voie le jour étant donné que les voyageurs qui se voient actuellement délivrer à tort un formulaire C170 de constatation d'absence de titre de transport valable ne peuvent adresser leur plainte à aucun organisme. Une solution est-elle en cours d'élaboration? Le médiateur sera-t-il compétent ou non pour le traitement de ces plaintes? Quelle est la position du SPF Mobilité, qui devait formuler un avis juridique à ce sujet?

21.02 David Geerts (sp.a): La ministre et ses prédécesseurs ont toujours affirmé que le médiateur pour les voyageurs ferroviaires est effectivement compétent pour les plaintes de ce genre. Il est dès lors étonnant que le service juridique de la SNCB ne tienne pas compte de la loi du 28 avril 2010.

Combien de personnes qui se sont adressées au médiateur pour des litiges relatifs au tarif à bord ont-elles dès lors été éconduites?

La concertation a-t-elle produit des résultats?

21.03 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Après avoir concerté ma cellule stratégique, le médiateur pour les voyageurs ferroviaires et la SNCB et en tenant compte de l'avis juridique du SPF Mobilité et Transports, j'ai fait savoir le 26 août à M. Cornu que le médiateur pour les voyageurs ferroviaires peut effectivement intervenir pour des plaintes de voyageurs relatives à des constatations d'irrégularités opérées pendant un trajet. La SNCB examine à présent la question de savoir à quel moment le médiateur peut intervenir dans la pratique.

Depuis l'instauration du tarif à bord, le Service de Médiation a enregistré et traité 171 plaintes et la SNCB ne conteste nullement les compétences de ce service en la matière.

21.04 Jef Van den Bergh (CD&V): La marge

snel een oplossing komt, want de wet van 2010 laat weinig interpretatie toe.

21.05 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat het geschil hiermee van de baan is. Ook bij de administratieve sancties zal er over gewaakt moeten worden dat de NMBS geen rechter én partij wordt.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "onkruidbestrijding door Infrabel" (nr. 6305)

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Volgens *Het Nieuwsblad* daalt het pesticidengebruik in Vlaanderen niet langer omdat de zogenaamde 'onkruidtrein' die Infrabel voor onkruidbestrijding inzet, vorig jaar circa 1.000 kilogram meer pesticiden verspreid heeft dan het jaar daarvoor.

Maakt Infrabel, zoals zelf aangegeven, daarbij gebruik van minder schadelijke producten? Waarom kan Infrabel zijn pesticidengebruik niet verminderen, terwijl de lokale besturen daar wél toe in staat zijn?

22.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In 2014 gebruikte de onkruidtrein de producten Panic, Saber, Genoxone en Chikara. In 2013 koos men voor de selectieve bladherbicide Genoxone. Infrabel volgt de impact van de gebruikte herbiciden door de persistentie in het milieu volgens een aantal criteria te bepalen en die impact daalt sedert 2008. Ook de pesticiden Bofix en Clinic werden gebruikt.

De onkruidtrein werd in 2008 uitgerust met cameradetectie die een gerichte behandeling toelaat.

De evolutie wordt opgevolgd via de parameter 'verspreidingséquivalent SEQ'. De gestegen hoeveelheden hebben te maken met de bijkomende behandelde oppervlaktes ten opzichte van 2013.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inzet van duurzaam en energiezuinig materieel" (nr. 6307)

d'interprétation de la loi de 2010 étant très limitée, j'espère qu'une solution sera rapidement trouvée.

21.05 David Geerts (sp.a): J'espère que le contentieux sera ainsi définitivement vidé. Le projet de sanctions administratives devra également spécifier que la SNCB ne peut être à la fois juge et partie.

L'incident est clos.

22 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 "le désherbage par Infrabel" (n° 6305)

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Selon le quotidien *Het Nieuwsblad*, l'utilisation de pesticides ne diminue plus en Flandre parce que l'année dernière, le train de désherbage d'Infrabel a répandu environ 1 000 kilos de pesticides de plus que l'année précédente.

Infrabel utilise-t-il des produits moins nocifs, comme il l'a lui-même indiqué? Pourquoi Infrabel ne peut-il réduire son utilisation de pesticides, alors que les autorités locales sont en mesure de le faire?

22.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): En 2014, le train de désherbage a utilisé les produits Panic, Saber, Genoxone et Chikara. En 2013, Infrabel avait opté pour l'herbicide sélectif Genoxone. Infrabel analyse l'incidence des herbicides utilisés en déterminant, sur la base d'une série de critères, leur rémanence dans l'environnement et il apparaît que cette incidence diminue depuis 2008. Les pesticides Bofix et Clinic ont également été répandus.

Depuis 2008, le train de désherbage est équipé d'une caméra de détection qui permet un traitement ciblé.

L'évolution est suivie par le biais du paramètre "équivalent de répartition SEQ" et la hausse des quantités de pesticides observée est due à l'augmentation des surfaces traitées par rapport à 2013.

L'incident est clos.

23 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de matériel durable et économe en énergie" (n° 6307)

23.01 David Geerts (sp.a): Desirotreinstellen zijn in staat om energie te recupereren wanneer ze afremmen en stoppen. Logischerwijze zouden zij dus best ingezet worden op korte verbindingen. Zwaardere treinstellen, zoals de M6 en de MS75 gebruiken veel energie, maar blijkbaar worden zij ook ingezet op L-lijnen. Dat is natuurlijk niet kostenefficiënt.

Wat is het verschil in elektriciteitsverbruik tussen bijvoorbeeld een MS75 en een Desirotrein op een L-lijn zoals Antwerpen-Boom?

Wordt er rekening mee gehouden dat het correct inzetten van materieel heel wat energie kan besparen?

Heeft de aankooppolitiek van de NMBS voldoende oog voor het aspect duurzaamheid?

23.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Wanneer Desirotreinen afremmen, wordt inderdaad een deel van het remvermogen in elektrische energie omgezet en die wordt dan vervolgens terug in het net geïnjecteerd. De afstand tussen de stations, de technische voorschriften bij het remmen en de maximale spanning in de bovenleiding kunnen de werkelijk gerecupereerde energie echter beperken.

Op de korte verbindingen met veel haltes zet de NMBS hoofdzakelijk motorstellen in. Die laten ook toe de samenstelling gemakkelijker aan het aantal reizigers aan te passen en dat speelt natuurlijk ook een grote rol bij het energiegebruik.

Voor alle aankopen van nieuw rollend materieel eist de NMBS systemen waarbij de elektrische energie bij het remmen wordt gerecupereerd. In de huidige lastenboeken wordt onder meer een elektrodynamische rem vereist, evenals een rendement van de tractieketen, ledverlichting voor de reizigersruimten, een zo laag mogelijke K-waarde van de voertuigen, een beperking van de zoninstraling via de vensters en het automatisch sluiten van de binnen- en buitendeuren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 6320 en 6322 van de heer Van Hees, 6382 en 6383 van mevrouw Grovonius en 6422, 6460, 6471 en 6472 van de heer Devin worden uitgesteld.

23.01 David Geerts (sp.a): Les rames Desiro sont en mesure de récupérer de l'énergie lorsqu'elles ralentissent et s'immobilisent. En toute logique, il faudrait donc plutôt les employer sur des liaisons courtes. Or il s'avère que des rames plus lourdes telles que la M6 et la MS75, qui consomment beaucoup d'énergie, sont également utilisées sur les lignes L. Ceci ne constitue évidemment pas une bonne gestion des coûts.

Quelle est la différence de consommation d'électricité entre, par exemple, les rames MS75 et Desiro sur une ligne L telle que Anvers-Boom?

Prend-on en considération le fait qu'une utilisation correcte du matériel permettrait une importante économie d'énergie?

La politique d'achat de la SNCB tient-elle suffisamment compte de l'aspect durabilité?

23.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Une partie de l'énergie libérée lors du freinage des rames Desiro est en effet convertie en électricité et réinjectée dans le réseau. La distance entre les gares, les règles techniques en matière de freinage et la tension maximale dans la caténaire peuvent cependant limiter l'énergie réellement récupérée.

Sur les liaisons courtes comportant de nombreux arrêts, la SNCB utilise principalement des automotrices. Ce type de matériel permet également d'adapter aisément la composition du train au nombre de voyageurs, un facteur qui joue bien sûr également un rôle important en matière de consommation énergétique.

La SNCB exige des systèmes de récupération de l'énergie électrique au freinage à chaque nouvelle acquisition de matériel roulant. Les cahiers des charges actuels prescrivent notamment un système de freinage électrodynamique ainsi qu'un rendement maximal de la chaîne de traction, un éclairage par LED pour les espaces voyageurs, une valeur K minimale pour les voitures, des vitrages réduisant le facteur solaire et la fermeture automatique des portes intérieures et extérieures.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 6320 et 6322 de M. Van Hees, 6382 et 6383 de Mme Grovonius et 6422, 6460, 6471 et 6472 de M. Devin sont reportées.

Vragen nrs 6341 en 6342 van mevrouw Fonck, 6363 van mevrouw Pas en 6317 van de heer Geerts worden omgezet in een schriftelijke vraag.

Les questions n^{os} 6341 et 6342 de Mme Fonck, 6363 de Mme Pas et 6317 de M. Geerts sont transformées en questions écrites.

De openbare vergadering wordt geschorst van 17.10 uur tot 17.14 uur.

La réunion publique est suspendue de 17 h 10 à 17 h 14.

24 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de S-verbindingen van de NMBS" (nr. 6316)**

24 **Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau S de la SNCB" (n° 6316)**

24.01 **Karine Lalieux (PS):** Het voorstedelijke treinaanbod waarover de NMBS onlangs gecommuniceerd heeft, is niets meer dan een verzameling onbeduidende voorstelletjes. Het GEN heeft steeds meer weg van een luchtkasteel. U bent niet als enige verantwoordelijk voor de situatie.

24.01 **Karine Lalieux (PS):** L'offre suburbaine sur laquelle vient de communiquer la SNCB ne constitue rien d'autre qu'un ensemble de propositions cosmétiques. Ce RER s'apparente de plus en plus à une chimère. Vous n'êtes pas seule responsable de cette situation.

Wanneer zal het S-net operationeel zijn? Hoe ruim zal het voorstedelijke treinaanbod concreet zijn? Is het overleg over het vervoersplan 2017 nog actueel?

Quand le réseau S sera-t-il mis en exploitation? Quelle sera l'offre disponible? La concertation sur le plan de transport 2017 est-elle encore d'actualité?

Is er speelruimte voor een uitbreiding van het vervoersaanbod overeenkomstig de doelstelling van 4 treinen per uur in de spitsuren en 2 per uur in de daluren in 30 Brusselse stations?

Existe-t-il des marges de manœuvre pour augmenter l'offre de transport conformément à l'objectif de quatre trains par heure en heures de pointe et deux en heures creuses dans trente gares bruxelloises?

Kunt u beloven dat de doelstellingen inzake de frequentie van de GEN-treinen en de financiering van het exploitatietekort voor 2017 zullen worden gerespecteerd?

Pouvez-vous vous engager sur le respect des objectifs de fréquence du RER et sur le financement de son déficit d'exploitation pour 2017?

Wat zijn de prioriteiten van de Brusselse regering met betrekking tot de ingebruikneming van zes nieuwe stopplaatsen?

Qu'en est-il des priorités du gouvernement bruxellois en ce qui concerne la création de six nouvelles haltes?

24.02 **Minister Jacqueline Galant (Frans):** De S-verbindingen (het voorstadsnet, met de S van (voor)Stedelijk, Stad of Suburbain in het Frans) zullen conform het regeerakkoord op 13 december in gebruik worden genomen. Pannenhuis wordt omgedoopt tot Thurn en Taxis; het station Mouterij wordt geopend evenals het nieuwe intermodale station Schuman.

24.02 **Jacqueline Galant, ministre (en français):** Conformément à l'accord de gouvernement, l'offre S (pour offre suburbaine) sera lancée le 13 décembre. La gare de Pannenhuis sera rouverte sous le nom "Tour et Taxis"; on ouvrira la gare Gerموir et la nouvelle gare intermodale Schuman.

Dankzij de tunnel Schuman-Josaphat worden nieuwe verbindingen mogelijk tussen Leuven, Mechelen, Nijvel, Eigenbrakel en de Europese wijk. Er zullen drie treinen per uur rijden tussen Halle, Ukkel, Elsene, Brussel-Stad, Evere, Schaarbeek en Vilvoorde. Dankzij het S-net zal de reistijd korter zijn.

La mise en service du tunnel Schuman-Josaphat offre de nouvelles connexions entre les pôles de Louvain, Malines, Nivelles et Braine-l'Alleud et le quartier européen. Trois liaisons par heure seront établies entre Hal, Uccle, Ixelles, Etterbeek, Bruxelles-Ville, Evere, Schaerbeek et Vilvorde. L'offre S diminue le temps de parcours.

Over het vervoersplan 2017 is er overleg gepland met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de gewestelijke autoriteiten in het kader van het intermodaliteitsplatform. Ik heb de NMBS gevraagd het voorstadsnet tegen december 2017 verder uit te breiden, maar de maatschappij heeft te kennen gegeven dat een frequentie van vier treinen per uur tijdens de spits slechts mogelijk is mits een aangepaste infrastructuur en een herziening van de infrastructuurkosten, zoals ook vermeld staat in het regeerakkoord. Het S-net maakt deel uit van het vervoersplan en een van de doelstellingen is de uitbreiding van het aanbod. Ik zal de NMBS vragen evenwichtige voorstellen te formuleren.

De NMBS is niet van plan stations te bouwen, maar zal bestaande stopplaatsen exploiteren, zoals Mouterij of Thurn en Taxis, of Arcaden, zodra de werken aan de Driehoek van Etterbeek zijn beëindigd, of ook nog Anderlecht COOVI, nadat lijn 50A op vier sporen is gebracht. Wat de andere vijf stations betreft die volgens de Brusselse regering prioritair zijn, moet voor de nodige infrastructuur worden gezorgd. Die voorstellen kunnen door de cel investeringen worden onderzocht.

De MIVB en Infrabel zullen moeten onderzoeken of er kan worden gezorgd voor een goede aansluiting van de treinen in station Verboekhoven op metrolijn Noord. Dat zijn vrij uitgebreide werken. De kosten daarvan moeten nog worden geraamd. Ook de gevolgen voor de capaciteit tussen Brussel-Noord en Brussel-Schuman moeten worden ingeschat. De nieuwe tunnel Schuman-Josaphat maakt aansluitingen mogelijk op de toekomstige metrolijn Noord-Zuid in Bordet en in Brussel-Noord.

[24.03] Karine Lalieux (PS): Ik woon naast Thurn en Taxis maar ik zal de trein niet nemen, want er rijdt maar één trein per uur. Dat is geen volwaardig aanbod, temeer daar er vlakbij een metrolijn is. Wetende welke intenties er in de regeringsverklaring werden uitgedrukt en dat men al 25 jaar lang belooft dat het GEN er zal komen, begint het nu wel heel erg lang te duren.

Ik hoop dat dit dossier voor de regering een prioriteit is. Men wil het aanbod uitbreiden en tegelijkertijd snoeien in de uitgaven: dat valt maar moeilijk met elkaar te rijmen. Bovendien rijst er een probleem met het rollend materieel.

Ik hoop dat er na 13 december een en ander zal veranderen. De Brusselaars vinden dat aanbod in elk geval onvoldoende.

Het incident is gesloten.

Pour le plan de transport de 2017, des concertations sont prévues avec les sociétés régionales de transport et les autorités régionales dans le cadre de la plateforme d'intermodalité. La SNCB, à laquelle j'ai demandé d'augmenter l'offre suburbaine pour décembre 2017, fait remarquer qu'une fréquence de quatre trains par heure en période de pointe n'est possible qu'avec une infrastructure adéquate et une révision des coûts d'infrastructure, comme évoquée dans l'accord de gouvernement. L'offre S fait partie du plan de transport et l'augmentation de l'offre fait partie des objectifs. Je demanderai à la SNCB de présenter des propositions équilibrées.

La SNCB ne compte pas construire de gares mais bien exploiter des haltes existantes, telles que Germeir ou Tour et Taxis, ainsi qu'Arcades, dès la fin des travaux du triangle d'Etterbeek, et Anderlecht Ceria, dès la fin de la mise à quatre voies de la ligne 50A. Pour les cinq autres gares prioritaires du gouvernement bruxellois, il faudra construire des infrastructures. Ces propositions pourront être examinées par la cellule d'investissement.

La STIB et Infrabel devront évaluer si la gare Verboekhoven peut encore répondre à son objectif d'intermodalité avec le métro nord. Ces travaux sont assez lourds. Il faut chiffrer leur prix et leurs conséquences sur la capacité de trafic entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman. L'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat permet des correspondances avec le futur métro nord-sud à Bordet et à Bruxelles-Nord.

[24.03] Karine Lalieux (PS): J'habite à côté de Tour & Taxis mais je ne prendrai pas le train, puisqu'il ne passera qu'une fois par heure. Ce n'est pas une offre réelle, d'autant que le métro circule à proximité. Quand on connaît les intentions exprimées par la déclaration gouvernementale et qu'on sait que le RER nous est promis depuis un quart de siècle, cela commence à peser.

J'espère que ce dossier sera une priorité gouvernementale. Augmenter l'offre tout en voulant un assainissement budgétaire paraît incompréhensible. En outre se pose un problème en termes de matériel roulant.

J'espère qu'après le 13 décembre, des modifications auront lieu. En tout cas, les Bruxellois ne seront pas satisfaits de cette offre.

L'incident est clos.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

Président: M. Jef Van den Bergh.

25 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om artikel 13 van het beheerscontract en de cofinanciering van de uitbreiding van het spoorwegmuseum in Treignes op losse schroeven te zetten" (nr. 6365)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing om artikel 13 van het beheerscontract van de NMBS en de investeringen in het station Oostende voor de herwaardering van het historisch spoorwegpatrimonium op losse schroeven te zetten" (nr. 6387)

25.01 **Jean-Marc Delizée (PS):** In het verlengde beheerscontract 2008-2012 van de NMBS staat te lezen dat het historische spoorwagematerieel zal worden gevaloriseerd en het historisch patrimonium zal worden bewaard, omdat dat bijdraagt tot de valorisering en de bevordering van het imago van de spoorwegen.

Train World heeft intussen zijn deuren geopend, en ons land beschikt daarmee eindelijk over een spoorwegmuseum. Vreemd genoeg besloot het directiecomité van de NMBS op 4 mei om terug te komen op de verbintenis om 500.000 euro te investeren in de uitbreiding van het stoomtreinmuseum in Treignes. Die ommezwaai, dat verbreken van een formele en meermaals uitgedrukte verbintenis is onbegrijpelijk.

Is die beslissing wettelijk? Wat is uw standpunt als voogdijminister?

Bevestigt u dat men de cofinanciering voor de werken voor de uitbreiding van het stoomtreinmuseum in Treignes wil schrappen? Wat is er op de jongste bijeenkomst van de raad van bestuur hierover gezegd?

Voorziet het beheerscontract nog in verbouwingen in Oostende en Treignes?

Wat is uw visie op het behoud van het historische spoorwegpatrimonium in ons land?

Ik zou met uw steun willen oproepen tot het bijeenroepen van alle partijen voor een overlegvergadering, als trendbreuk tegenover het gebrek aan dialoog dat dit dossier gekenmerkt

25 **Questions jointes de**

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause par la SNCB de l'article 13 du contrat de gestion et du cofinancement de l'extension du musée du Chemin de fer à Treignes" (n° 6365)

- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause de l'article 13 du contrat de gestion de la SNCB, ainsi que des investissements en gare d'Ostende en vue d'y valoriser le patrimoine ferroviaire historique" (n° 6387)

25.01 **Jean-Marc Delizée (PS):** Le contrat de gestion 2008-2012 prolongé de la SNCB prévoyait la valorisation du matériel ferroviaire historique et la conservation du patrimoine qui contribue à la valorisation et à la promotion de l'image des chemins de fer.

Depuis, le *Train World* a ouvert ses portes: notre pays s'est enfin doté d'un musée dédié au monde ferroviaire. Paradoxalement, le 4 mai, le comité de direction de la SNCB est revenu sur l'engagement d'octroyer 500 000 euros à investir dans l'extension du musée du chemin de fer à vapeur de Treignes. Ce revirement, cette rupture d'un engagement formel et réitéré est incompréhensible.

Quel est votre point de vue, en tant que ministre de tutelle, sur la légalité de ce désengagement?

Confirmez-vous la volonté de ne plus cofinancer les travaux d'extension du musée du Chemin de fer à vapeur de Treignes? Qu'en est-il du dernier conseil d'administration en la matière?

Le contrat de gestion prévoit-il encore de réaliser les aménagements à Ostende et à Treignes?

Quelle est votre vision de la conservation du patrimoine ferroviaire historique dans notre pays?

Je demande votre appui pour solliciter une réunion de concertation entre toutes les parties, contrairement au manque de dialogue qui a caractérisé ce dossier.

heeft.

Waarvoor waren de kredieten die voor de herwaardering van het spoorwegpatrimonium in Oostende waren geoormerkt, eigenlijk bestemd? Hoe zal het historische treinmaterieel in Oostende worden gevaloriseerd?

Men had dat patrimonium kunnen herwaarderen. Ons land was een echte pionier inzake het bouwen van spoorwegmaterieel, met name locomotieven. Het was een goede gelegenheid om een bezoekparcours voor het publiek te creëren.

25.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De door u aangehaalde doelstelling zal aan bod komen in het kader van het toekomstige beheerscontract. In het huidige beheerscontract heeft een en ander veeleer een aanvullend karakter en gaat de NMBS geen enkele verbintenis aan om de uitbreiding van het museum in Treignes te cofinancieren. Door de middelen die de NMBS uittrekt voor het historische patrimonium op de site van Schaarbeek te concentreren, kan het historische materieel in de beste omstandigheden worden tentoongesteld.

De NMBS heeft steeds het standpunt ingenomen dat ze enkel in dit project zou stappen indien aan een aantal voorwaarden was voldaan. Ze vroeg de vereniging Chemin de fer à vapeur des trois vallées (CFV3V) de afspraken na te komen: er moest een partner bereid worden gevonden het project voor 60 procent mede te financieren en er moest een volledig dossier worden voorgelegd. Die voorwaarden werden niet nageleefd en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) ging niet in op de financieringsaanvraag voor dat project. Ik kan dus bevestigen dat de NMBS heeft beslist de uitbreiding van het museum in Treignes niet mede te financieren.

De NMBS heeft de bedoeling haar reservecollecties op één site samen te brengen, bij voorkeur in de buurt van Train World. De NMBS heeft met de vijf toeristische spoorwegverenigingen overeenkomsten gesloten in verband met de uitlening op lange termijn of de schenking van de helft van haar historische collectie.

De verantwoordelijke voor het historische patrimonium heeft contact opgenomen met de voorzitter van de vereniging CFV3V om hem op de hoogte te brengen van de beslissing van de raad van bestuur. Het directiecomité van de NMBS heeft beslist niet te investeren in een afdeling van het treilmuseum op de site van het station Oostende.

Die beslissing werd bevestigd door het

Quelle était la destination des crédits réservés pour la valorisation du patrimoine ferroviaire à Ostende? Comment le matériel ferroviaire historique sera-t-il valorisé à Ostende?

On aurait pu valoriser ce patrimoine. Notre pays a été pionnier en matière de construction de matériel ferroviaire, notamment de locomotives. Il y avait l'occasion de faire un circuit pour le public.

25.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Cet objectif sera examiné dans le cadre du futur contrat de gestion. Dans le contrat de gestion en vigueur, il est davantage question de complémentarité et il n'y a aucun engagement de la part de la SNCB à cofinancer l'extension du musée de Treignes. La concentration des moyens de la SNCB en matière de patrimoine historique sur le site de Schaarbeek permet d'exposer le matériel historique dans les meilleures conditions.

La SNCB a toujours dit qu'elle ne s'engagerait dans ce projet que sous condition et a demandé au Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées de respecter ses engagements de cofinancement à hauteur de 60 % et de présentation d'un dossier complet. Ces conditions n'ayant pas été respectées, le fonds européen FEDER n'a pas donné suite à la demande de financement de ce projet. Je confirme donc la décision de ne plus cofinancer l'extension du musée de Treignes.

La SNCB souhaite concentrer ses collections de réserve sur un seul site, idéalement à proximité de Train World. La SNCB a signé des conventions avec les cinq associations touristiques ferroviaires par lesquelles elle leur a prêté à long terme ou offert la moitié de sa collection historique.

Le responsable du patrimoine historique a contacté le président du Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées pour l'informer de la décision du CA et le comité de direction de la SNCB a décidé de ne pas investir dans une antenne muséale sur le site de la gare d'Ostende.

Cette décision a été confirmée par le comité de

directiecomité op 21 september 2015 en door de raad van bestuur op 25 september 2015.

[25.03] Jean-Marc Delizée (PS): Ik vind die beslissing inhoudelijk niet gegrond.

De NMBS-Holding had zich er schriftelijk toe verbonden 500.000 euro te investeren in Treignes, met andere woorden 40 procent van het totaalbedrag, en de resterende 60 procent zou het Waals Gewest te zijnen laste nemen.

U antwoordt niet op de vraag in verband met de wettelijkheid: kan een officieel meegedeelde beslissing om een subsidie toe te kennen, zomaar worden teruggedraaid?

Dit is een stap achteruit ten aanzien van het streven van ons land naar een herwaardering van zijn historische patrimonium. In Train World komen 22 grote historische stukken tot hun recht, terwijl bijna 200 voorwerpen met evenveel waarde nergens zullen worden tentoongesteld. U zegt dat ze op één plaats moeten worden samengebracht. In Train World is er echter geen plaats meer.

Dit is je reinste boekhouderslogica. In de twee andere Gewesten wil men hier geen werk van maken. Een bezoekparcours tussen die drie plaatsen was ook in economisch opzicht interessant geweest.

[25.04] Minister Jacqueline Galant (Frans): Een deel van de collectie werd uitgeleend, een ander deel werd geschonken aan vzw's.

[25.05] Jean-Marc Delizée (PS): Als u geen museum bouwt om die collectie in onder te brengen, zal die in de open lucht blijven staan, terwijl een overdekte plaats noodzakelijk is om die objecten in goede omstandigheden te kunnen tentoonstellen.

Het incident is gesloten.

[26] Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaatsing van toegangs- en veiligheidspoortjes in 80 procent van de Belgische stations" (nr. 6370)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "poortjes in de stations" (nr. 6468)

direction du 21 septembre 2015 et le conseil d'administration du 25 septembre 2015.

[25.03] Jean-Marc Delizée (PS): Sur le fond, je conteste le bien-fondé de cette décision.

Il y avait un engagement écrit de la SNCB-Holding d'investir 500 000 euros à Treignes, soit 40 % du montant global, 60 % restant à charge de la Région wallonne.

Vous ne répondez pas sur la question de la légalité: peut-on reprendre une subvention octroyée et notifiée?

C'est une marche arrière par rapport à la volonté de notre pays d'enfin valoriser son patrimoine historique. Au *Train World*, vingt-deux grosses pièces historiques sont mises en valeur mais près de deux cents pièces de la même importance ne seront valorisées nulle part. Vous dites qu'il faut les concentrer en un endroit. Or, *Train World* ne peut pas en contenir davantage.

C'est une pure logique de comptable. Il n'y a pas de volonté de valoriser dans les deux autres Régions du pays. Faire un circuit entre ces trois entités avait aussi un intérêt économique.

[25.04] Jacqueline Galant, ministre (en français): Une partie de la collection a été prêtée, une autre offerte à des ASBL.

[25.05] Jean-Marc Delizée (PS): Si vous ne construisez pas un musée pour accueillir cette collection, elle restera à ciel ouvert, alors que, pour valoriser ces objets dans de bonnes conditions, un endroit couvert est nécessaire!

L'incident est clos.

[26] 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 placement de portiques d'accès et de sécurité dans 80 % des gares belges" (n° 6370)
- 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'installation de portiques dans les gares" (n° 6468)

26.01 David Geerts (sp.a): De minister zou de NMBS de opdracht hebben gegeven om te onderzoeken hoe 80 procent van de stations uitgerust kan worden met toegangs- en veiligheidspoortjes om zwartrijden tegen te gaan en de veiligheid te verhogen. De poortjes zouden ook als metaaldetector fungeren.

Wat zou zo een ingreep kosten? Komen er daarvoor zo nodig bijkomende middelen? Zal dit plan onderbouwd worden door de nodige studies? Wat gebeurt er als de poortjes niet werken door een technisch probleem of door vandalisme? Is het niet eenvoudiger om Securail gewoon meer bevoegdheden te geven?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe komt de minister tot dat aantal van 80 procent? Hoe zit het met de kosten? Hoe wordt de veiligheidsdetectie geïntegreerd in die poortjes? Waar zullen ze precies opgesteld worden? De locatie kan het aantal poortjes immers sterk beïnvloeden. Hoeveel extra inkomsten denkt men hiermee te kunnen genereren? Wat gebeurt er bij eventuele defecten? Hoe zal men ontduiking – bijvoorbeeld via spoorlopen – kunnen tegengaan?

Is dit een eerste stap naar mogelijke eenmansbediening? Hoe zal in noodsituaties de veiligheid van de reiziger worden verzekerd? Hoe zal men de capaciteit van de poortjes kunnen garanderen op drukke momenten? Wie zal verantwoordelijk zijn voor het plaatsen van die poortjes?

26.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Ik heb de NMBS inderdaad om een haalbaarheidsstudie gevraagd, waarbij ook het nodige vergelijkend onderzoek zal worden uitgevoerd. Zowel de impact voor de reizigers als de financiële impact krijgen de nodige aandacht. Dat onderzoek loopt momenteel en details daarover meedelen heeft nu natuurlijk weinig zin. Het plan veronderstelt ook een risicoanalyse.

Ik overleg hierover in de komende weken met de beleids- en veiligheidsverantwoordelijken van de NMBS en Infrabel.

26.04 David Geerts (sp.a): Mij is het alleszins niet duidelijk waarom dit plan eigenlijk werd gelanceerd.

26.05 Minister Jacqueline Galant (Frans): De eerste minister heeft eraan herinnerd dat er het voorbije jaar in Frankrijk en België geen maand is voorbijgegaan zonder dat er een aanslag of poging

26.01 David Geerts (sp.a): La ministre aurait chargé la SNCB d'étudier la possibilité d'équiper 80 % des gares de portiques d'accès et de sécurité pour lutter contre les fraudeurs et accroître la sécurité. Ces portiques feraient également fonction de détecteurs de métaux.

Quel serait le coût d'une telle opération? Des moyens supplémentaires pourraient-ils, au besoin, être dégagés? Ce plan sera-t-il étayé par les études requises? Qu'advient-il en cas de panne des portiques due à un problème technique ou un acte de vandalisme? Ne serait-il pas plus simple d'attribuer davantage de compétences à Securail?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Comment la ministre est-elle parvenue à ce chiffre de 80 %? Et les coûts? La détection de sécurité sera-t-elle intégrée dans ces portiques? Où ces portiques seront-ils exactement installés? Le lieu d'installation est en effet susceptible d'influer fortement sur le nombre de portiques à installer. Combien de recettes supplémentaires pense-t-on pouvoir générer? Qu'advient-il en cas de pannes éventuelles? Comment luttera-t-on contre la fraude, notamment celle commise par les usagers qui se promènent sur le domaine ferroviaire?

Est-ce un premier pas vers une manipulation par un seul agent? Comment la sécurité des voyageurs sera-t-elle assurée dans les situations d'urgence? Comment pourra-t-on garantir la capacité des portiques pendant les pics? Qui sera responsable de l'installation de ces portiques?

26.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): J'ai effectivement demandé à la SNCB de réaliser une étude de faisabilité, qui inclura également les analyses comparatives requises. Tant l'incidence pour les voyageurs que l'impact financier seront pris en compte. Cette étude est en cours et cela n'aurait évidemment guère de sens d'entrer dans les détails aujourd'hui. Ce plan nécessite également une analyse de risques.

Je me concerterai à ce sujet au cours des prochaines semaines avec les responsables de la stratégie et de la sécurité de la SNCB et d'Infrabel.

26.04 David Geerts (sp.a): En tout état de cause, la raison d'être de ce plan m'échappe.

26.05 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le premier ministre l'a rappelé: depuis un an, la France et la Belgique ont, chaque mois, connu un attentat ou une tentative d'attentat. Nous ne voulons

tot aanslag plaatsvond. Wij willen niet dat de stations volledig afgesloten worden, maar dankzij de nieuwe technologie kunnen we een mouw passen aan die veiligheidsproblemen.

Zo hebben de autoriteiten in Madrid gereageerd na die verschrikkelijke aanslag waarbij er honderden mensen om het leven zijn gekomen; dat systeem werkt zeer goed en wordt niet enkel voor internationale treinen toegepast. Er moet rekening worden gehouden met de maatschappelijke evolutie.

26.06 David Geerts (sp.a): De minister benadrukt dat ze wel móet handelen. Na de vrijdelde aanslag op de Thalys heeft ze – volkomen terecht – bijkomend Securailpersoneel verplaatst naar Brussel-Zuid. De vraag van Securail naar bijkomende middelen werd echter niet gehonoreerd. Concrete acties hoeven echter niet altijd veel geld te kosten.

26.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Wanneer zal het onderzoek naar de toegangspoortjes afgerond zijn?

26.08 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het hoofd van Securail vergezelde mij op die zending naar Madrid.

De plannen zullen eerst door de investeringscel moeten worden geanalyseerd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6478 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

27 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van enkele sportclubs in Hasselt" (nr. 6384)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van het feest van een burgemeester" (nr. 6388)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van een stadsbestuur in het kader van een autovrije

pas que les gares deviennent totalement fermées, mais de nouvelles technologies nous permettent de répondre à ces problèmes de sécurité.

Madrid a ainsi réagi après cet horrible attentat qui a fait des centaines de morts; ce système fonctionne très bien et pas seulement pour les trains internationaux. Il faut tenir compte de l'évolution de la société.

26.06 David Geerts (sp.a): La ministre insiste sur son obligation de prendre des mesures. Après la tentative d'attentat déjouée à bord du Thalys, la ministre a, très opportunément, déplacé des agents de Securail supplémentaires vers la gare du Midi, mais la demande de moyens additionnels formulée par Securail a cependant été refusée. Des actions concrètes ne nécessitent toutefois pas obligatoirement d'énormes investissements.

26.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Quand l'étude sur les portiques d'accès sera-t-elle terminée?

26.08 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le patron de Securail m'accompagnait lors de cette mission à Madrid.

Les projets devront d'abord être analysés par la cellule d'investissement.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 6478 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

27 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 sponsoring d'un certain nombre de clubs sportifs de Hasselt par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6384)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring de la fête d'un bourgmestre par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6388)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring d'une administration communale dans le cadre d'un dimanche sans voiture par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6389)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité,

zondag" (nr. 6389)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sponsoring door Eurostation en Euro Immo Star van het lidmaatschap van een VIP-club van een voetbalclub" (nr. 6390)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitgaven van Eurostation en Euro Immo Star voor het kunstproject 'De Kus' in Hasselt" (nr. 6391)

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le sponsoring en faveur des membres d'un club VIP d'un club de football par Eurostation et Euro Immo Star" (n° 6390)

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dépenses faites par Eurostation et Euro Immo Star pour le projet artistique 'De Kus' à Hasselt" (n° 6391)

27.01 Wouter Raskin (N-VA): De interne audit van Eurostation en Euro Immo Star roept vragen op. Blijkt immers dat de vastgoeddochters van de NMBS al jaren een drietal sportclubs in Hasselt financieren. In 2005-2014 zou het over 270.000 euro gaan. Die uitgaven werden op geen enkele manier verantwoord of onderworpen aan een kosten-batenanalyse. Er gaat disproportioneel veel sponsorgeld naar één stad. Hoe kwamen de drie deals tot stand? Hoe werd de sponsoring aangevraagd, wanneer en door wie? Kan de minister ons de contracten bezorgen?

27.01 Wouter Raskin (N-VA): L'audit interne d'Eurostation et d'Euro Immo Star appelle certaines questions. Il apparaît en effet que les filiales immobilières de la SNCB financent depuis des années trois clubs de sport à Hasselt. Entre 2005 et 2014, les sommes ainsi dépensées auraient atteint 270 000 euros. Ces dépenses n'ont été justifiées d'aucune manière et n'ont pas davantage été soumises à une analyse coûts-bénéfices. Il est tout à fait disproportionné d'octroyer de telles sommes de parrainage à une seule ville. Comment ces trois contrats ont-ils été conclus? Comment, quand et par qui ce parrainage a-t-il été demandé? La ministre peut-elle nous faire parvenir ces contrats?

De voorzitter van Sporting Hasselt zou op 25 oktober 2013 een brief naar Eurostation hebben gestuurd met de vraag om de mogelijkheid tot sponsoring te onderzoeken, maar drie maand eerder zou er al een sponsorovereenkomst zijn ondertekend. Het is toch onwaarschijnlijk dat de voorzitter niet op de hoogte zou geweest zijn van die sponsoring?

Le président du sporting Hasselt aurait adressé un courrier à Eurostation le 25 octobre 2013 en demandant à cette société d'examiner la possibilité d'un parrainage, alors même qu'une convention de parrainage aurait déjà été signée trois mois auparavant. Or il serait tout de même invraisemblable que le président n'ait pas eu connaissance de ce parrainage.

Bovendien werd veel geld gegeven aan zaken die nauwelijks iets te maken hebben met mobiliteit, zoals de sponsoring van een evenement van een politieke partij.

Par ailleurs, de grandes sommes d'argent ont été dépensées pour le parrainage de projets n'ayant guère de lien avec la mobilité, tels qu'un événement organisé par un parti politique.

Om welk evenement gaat het? Wat was de kostprijs en welk sponsorbedrag werd uitgekeerd? Hoe werd dit gemotiveerd? Welk contract werd afgesloten en tussen welke partijen? Hoe werd dit gefactureerd, wat waren de tegenprestaties en hoe werd dat gecontroleerd?

De quel événement s'agit-il? Quel en a été le coût et quel est le montant du parrainage octroyé à cette occasion? Comment cet engagement a-t-il été motivé? Quel contrat a été signé entre quelles parties? Comment ces sommes ont-elles été facturées? Quelles ont été les contreparties et comment ces dernières ont-elles fait l'objet d'un contrôle?

Ik herhaal die vragen bij het feest van een burgemeester dat werd gesponsord, net als bij de sponsoring in het raam van een autovrije zondag in een bepaalde gemeente, bij de sponsoring van het lidmaatschap van een VIP-club van een voetbalclub

Je réitère ces questions en ce qui concerne le parrainage d'une fête organisée par un bourgmestre, un parrainage octroyé dans le cadre d'un dimanche sans voitures dans une certaine commune, le parrainage de l'adhésion d'un club VIP

uit derde klasse en bij de sponsoring van het kunstproject 'De Kus' in Hasselt.

27.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Laat ons op de toekomst focussen. Er werd een audit uitgevoerd en daaruit worden lessen getrokken. Er worden wijzigingen doorgevoerd in het managementteam, de verantwoordelijken en bestuurders van de dochterondernemingen worden op de governanceregels en het huishoudelijk reglement van de NMBS gewezen, de financiële controle en opvolging wordt verbeterd. Verder komt er een halfjaarlijkse rapportering aan de raad van bestuur van de NMBS en een sterkere controlerol van het auditcomité van de NMBS. De NMBS krijgt de bevoegdheid over de interne audits van de dochterondernemingen.

Het auditverslag werd ingediend bij het parket. Alles wordt ondernomen om te voorkomen dat deze gebeurtenissen zich herhalen. Wat het verleden betreft, zal het parket oordelen welk gevolg moet worden gegeven aan de dossiers. De NMBS zal haar medewerking aan het onderzoek verlenen.

Overigens valt het sponsoringsbeleid van een autonoom overheidsbedrijf volledig buiten mijn toezicht, zoals bepaald in de wet van 21 maart 1991.

27.03 **Wouter Raskin** (N-VA): De minister heeft niet geantwoord op mijn vragen. Ik ben geschokt dat lokale partijen en burgemeesters sponsoring krijgen. Het is zorgwekkend dat hierover geen beleid bestaat. Dergelijke frasen schaden de politieke klasse. Ik betreur dat sommige collega's blijkbaar een moreel kompas missen. Dit toont nog maar eens aan dat het stinkt in de raden van bestuur van het spoorbedrijf. Ik hoop dat de minister die stal uitmest.

27.04 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Bij mijn aantreden als minister heb ik vastgesteld dat er abnormale zaken gebeurden, en ik heb gevraagd dat een en ander zou worden doorgelicht. Het dossier is nu in handen van het gerecht.

27.05 **Wouter Raskin** (N-VA): De minister neemt haar verantwoordelijkheid op. Ik zie echter collega's die een moreel kompas missen. Ik kijk uit naar de reactie van het parket.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om

d'un club de football de troisième division et le parrainage du projet artistique "De Kus" à Hasselt.

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Concentrons-nous sur l'avenir. Un audit a été réalisé et des enseignements en ont été tirés. Des changements seront apportés s'agissant de l'équipe de management, l'attention des responsables et des administrateurs des filiales a été attirée sur les règles de gouvernance et le règlement d'ordre intérieur de la SNCB, le contrôle financier et le suivi ont été améliorés. Par ailleurs, un rapport semestriel sera remis au conseil d'administration de la SNCB et le rôle de contrôle du comité d'audit de la SNCB a été renforcé. La SNCB est désormais compétente s'agissant des audits internes des filiales.

Le rapport d'audit a été transmis au parquet. Tout est mis en œuvre pour éviter que de tels événements ne se reproduisent. En ce qui concerne le passé, le parquet jugera du suivi à réserver aux dossiers. La SNCB apportera sa collaboration à l'enquête.

Par ailleurs, la politique de sponsoring d'une entreprise publique autonome échappe entièrement à mon contrôle, conformément à la loi du 21 mars 1991.

27.03 **Wouter Raskin** (N-VA): La ministre n'a pas répondu à mes questions. Je suis choqué d'entendre que des partis locaux et des bourgmestres bénéficient d'un sponsoring. L'absence de politique précise en la matière est inquiétante. De telles frasques nuisent à la classe politique. Je déplore l'absence, chez certains collègues, de références morales. Voilà qui montre une fois de plus que, dans l'univers du sport, les conseils d'administration baignent dans un climat nauséabond. J'espère que la ministre nettoiera les écuries d'Augias.

27.04 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Dès mon arrivée, j'ai constaté des choses anormales et j'ai demandé des audits. Le dossier se trouve à présent entre les mains de la Justice.

27.05 **Wouter Raskin** (N-VA): La ministre prend ses responsabilités. Je constate toutefois que certains de nos collègues manquent de références morales. J'attends avec intérêt la réaction du parquet.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 58.

17.58 uur.