



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

17-02-2016

Namiddag

Mercredi

17-02-2016

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
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
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 beigegekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "ongewenst (seksueel) gedrag in het openbaar vervoer" (nr. 8181)

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

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de ETCS-systemen" (nr. 8291)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Michel de Lamotte aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de schadeloosstelling van luchtreizigers bij vertraging van hun vlucht" (nr. 8335)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de schadevergoedingen die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen" (nr. 8866)

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

Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot het koninklijk besluit inzake drones" (nr. 8452)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Renate Hufkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van een treinstation op lijn 36 te Haasrode" (nr. 8483)

SOMMAIRE

Question de Mme Stéphanie Thoron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le harcèlement dans les transports publics" (n° 8181)

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

Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des systèmes ETCS" (n° 8291)

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

Questions jointes de

- M. Michel de Lamotte au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'indemnisation des passagers en cas de retard d'avion" (n° 8335)

- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les dédommagements des compagnies aériennes" (n° 8866)

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

Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la situation relative à l'arrêté royal sur les drones" (n° 8452)

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

Questions jointes de

- Mme Renate Hufkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'un point d'arrêt sur la ligne 36 à Haasrode" (n° 8483)

<p>- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een nieuw treinstation te Haasrode" (nr. 8517)</p>	5	<p>- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une nouvelle gare ferroviaire à Haasrode" (n° 8517)</p>	5
<p>- mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de realisatie van spoorhalte Haasrode researchpark" (nr. 8592) <i>Sprekers: Karin Jiroflée, Els Van Hoof, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	5	<p>- Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative à la réalisation d'un point d'arrêt ferroviaire à Haasrode researchpark" (n° 8592) <i>Orateurs: Karin Jiroflée, Els Van Hoof, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	5
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijgestelden voor de vakbonden bij de NMBS" (nr. 8512) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agents dispensés de service pour exercer des missions syndicales à la SNCB" (n° 8512) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>Samengevoegde vragen van</p>	7	<p>Questions jointes de</p>	7
<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een GEN-stopplaats in Machelen" (nr. 8513)</p>	7	<p>- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un arrêt RER à Machelen" (n° 8513)</p>	7
<p>- mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van GEN-stopplaats Machelen aan Uplace" (nr. 8578)</p>	8	<p>- 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 réalisation de l'arrêt RER Machelen au niveau d'Uplace" (n° 8578)</p>	8
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-stopplaats Machelen" (nr. 8935) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Els Van Hoof, David Geerts, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt du RER à Machelen" (n° 8935) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Els Van Hoof, David Geerts, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van het station in Oostende" (nr. 8514) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction de la gare d'Ostende" (n° 8514) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	10
<p>Samengevoegde vragen van</p>	10	<p>Questions jointes de</p>	10

<p>- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan het BIVV gerichte vraag om de snelheidslimiet op de autosnelwegen te evalueren" (nr. 8489)</p>	10	<p>- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande formulée à l'IBSR d'évaluer la vitesse autorisée sur les autoroutes" (n° 8489)</p>	10
<p>- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 8497)</p>	11	<p>- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative à l'opportunité d'adapter les limites de vitesse sur autoroute aux conditions de trafic ou météorologiques" (n° 8497)</p>	11
<p>- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende studie van het BIVV naar de maximale snelheid op onze snelwegen" (nr. 8500)</p>	11	<p>- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de l'IBSR relative à la vitesse maximale sur nos autoroutes" (n° 8500)</p>	11
<p>- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen in geval van regen" (nr. 8563) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Karin Temmerman, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les limitations de la vitesse sur autoroute en cas de pluie" (n° 8563) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Karin Temmerman, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11
<p>Samengevoegde vragen van</p>	12	<p>Questions jointes de</p>	12
<p>- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten" (nr. 8494)</p>	12	<p>- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis de conduire à points" (n° 8494)</p>	12
<p>- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs" (nr. 8637)</p>	12	<p>- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 8637)</p>	12
<p>- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe onderzoek naar de invoering van het rijbewijs met punten" (nr. 9232)</p>	12	<p>- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude relative à l'instauration du permis à points" (n° 9232)</p>	12
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek rond de invoering van het rijbewijs met punten" (nr. 9324) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	12	<p>- 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'enquête relative à l'instauration d'un permis de conduire à points" (n° 9324) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	12
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en</p>	14	<p>Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la</p>	14

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouwwerken aan het megalomane station van Bergen" (nr. 8515)		Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction de la gare mégalomane de Mons" (n° 8515)	
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinbegeleiders van Thalys" (nr. 8516)	15	Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accompagnateurs de train du Thalys" (n° 8516)	15
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de papieren uitgave van de NMBS-dienstregelingen" (nr. 8528)	16	Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la version papier des horaires de la SNCB" (n° 8528)	16
<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	17	Questions jointes de	17
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van big data om reizigersstromen in te schatten" (nr. 8530)	17	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisaton des <i>big data</i> pour évaluer les flux de voyageurs" (n° 8530)	17
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van big data bij de NMBS" (nr. 8632)	17	- 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 <i>big data</i> à la SNCB" (n° 8632)	17
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "big data bij de NMBS" (nr. 8998)	17	- 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 "les <i>big data</i> à la SNCB" (n° 8998)	17
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opendatabeleid bij de NMBS" (nr. 9104)	17	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de données ouvertes à la SNCB" (n° 9104)	17
<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Jef Van den Bergh, Gilles Foret, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Jef Van den Bergh, Gilles Foret, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	19	- 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	19

"de rol van de FOD Mobiliteit" (nr. 8499)		du SPF Mobilité" (n° 8499)	
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onttrekken van bevoegdheden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 8679) <i>Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	19	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retrait de certaines compétences du SPF Mobilité et Transports" (n° 8679) <i>Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	19
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "nummerplaten die refereren aan nazi-Duitsland" (nr. 8464) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	21	Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation faisant référence à l'Allemagne nazie" (n° 8464) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	21
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderhouds- en herstelwerkplaatsen van de NMBS" (nr. 8569)	22	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les ateliers ferroviaires de maintenance et d'entretien" (n° 8569)	22
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhoging van de beschikbaarheid van het rollend materieel" (nr. 8797) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22	- 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'augmentation de la disponibilité du matériel roulant" (n° 8797) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van statutair personeel bij Infrabel" (nr. 8498)	23	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de statutaires auprès d'Infrabel" (n° 8498)	23
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "statutaire aanwervingen bij de spoorwegen" (nr. 8511) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement de statutaires par la SNCB" (n° 8511) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de	24	- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	24

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het actieplan inzake de geluidsoverlast van Brussels Airport" (nr. 8651)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'action relatif aux nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 8651)	
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de luchthavenproblematiek" (nr. 8694)	24	- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes posés par l'aéroport" (n° 8694)	24
<i>Sprekers: Véronique Caprasse, Karin Jiroflée, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Véronique Caprasse, Karin Jiroflée, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van het Rekenhof over de beheerscontracten van de NMBS/Infrabel" (nr. 8663)	25	- 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 rapport de la Cour des comptes relatif aux contrats de gestion de la SNCB/Infrabel" (n° 8663)	25
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontwerprapport van het Rekenhof" (nr. 8778)	26	- 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 de rapport de la Cour des comptes" (n° 8778)	26
<i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Quiévrain" (nr. 8675)	26	Question de M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Quiévrain" (n° 8675)	26
<i>Sprekers: Éric Thiébaud, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Éric Thiébaud, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een dienstregeling tijdens een periode van minimale dienstverlening" (nr. 8680)	28	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'élaboration d'un horaire en période de service minimum" (n° 8680)	28
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een minimale dienstverlening bij de spoorwegen" (nr. 9404)	28	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de service minimum dans le rail" (n° 9404)	28
<i>Sprekers: David Geerts, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	29	Questions jointes de	29

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontslagvergoedingen aan syndicale vertegenwoordigers bij Ixilio" (nr. 8702)	29	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les indemnités de licenciement versées à des représentants des organisations syndicales chez Ixilio" (n° 8702)	29
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekpremies voor syndicale vertegenwoordigers" (nr. 9390) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	30	- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les primes de départ des représentants syndicaux" (n° 9390) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	30
Samengevoegde vragen van	31	Questions jointes de	31
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de tarieven bij de NMBS" (nr. 8736)	31	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 8736)	31
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tariefverhoging bij de NMBS per 1 februari" (nr. 9401) <i>Sprekers: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	31	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB au 1er février" (n° 9401) <i>Orateurs: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	31
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (<i>driver only operation</i>)" (nr. 8744)	33	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet <i>driver only operation</i> (DOO)" (n° 8744)	33
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de <i>one man car</i> (of <i>driver only operation</i> , DOO)" (nr. 9403) <i>Sprekers: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	33	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de <i>one man car</i> (ou <i>driver only operation</i>)" (n° 9403) <i>Orateurs: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	33
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie 'Rail4Brussels'" (nr. 8749)	34	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude 'Rail4Brussels'" (n° 8749)	34

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ter beschikking stellen van de studie 'Rail4Brussels'" (nr. 9400)

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

34 - M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à disposition de l'étude 'Rail4Brussels'" (n° 9400) 34

Orateurs: **Marcel Cheron, David Geerts, 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 17 FEBRUARI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 17 FÉVRIER 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Karin Temmerman.

01 **Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "ongewenst (seksueel) gedrag in het openbaar vervoer" (nr. 8181)**

01.01 **Stéphanie Thoron (MR):** Ook in België worden mensen op straat en in het openbaar vervoer het slachtoffer van ongewenst seksueel gedrag. In Frankrijk loopt de sensibiliseringscampagne 'Stop, ça suffit', waarin eraan herinnerd wordt dat ongewenst seksueel gedrag in het openbaar vervoer strafbaar is en getuigen van dergelijke incidenten ertoe aangezet worden te reageren.

Hoeveel daden van ongewenst seksueel gedrag werden er in ons openbaar vervoer geregistreerd? Wordt er overleg gepleegd met de Gewesten, die het openbaar vervoer per metro en bus organiseren? Zal men een sensibiliseringscampagne zoals in Frankrijk organiseren?

01.02 **Minister Jacqueline Galant (Frans):** De NMBS voert onderzoeken uit naar het onveiligheidsgevoel, maar dat heeft niet enkel betrekking heeft op seksuele intimidatie.

Het is moeilijk om de precieze omvang van het fenomeen te becijferen, omdat niet alle slachtoffers aangifte doen van de feiten. In 2015 ontving de klantendienst twee klachten en werd er over dergelijke feiten 54 keer contact opgenomen met

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 et présidée par Mme Karin Temmerman.

01 **Question de Mme Stéphanie Thoron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le harcèlement dans les transports publics" (n° 8181)**

01.01 **Stéphanie Thoron (MR):** La Belgique n'est pas épargnée par le harcèlement sexuel en rue et dans les transports en commun. La France a lancé la campagne de sensibilisation "Stop, ça suffit", qui rappelle que le harcèlement dans les transports est puni par la loi et incite les témoins de pareilles scènes à réagir.

Combien d'actes de ce type sont-ils recensés dans nos transports en commun? Existe-t-il une concertation avec les Régions, qui organisent le transport par métro et bus? Envisage-t-on de mener une campagne de sensibilisation comparable à l'initiative française?

01.02 **Jacqueline Galant, ministre (en français):** La SNCB réalise des enquêtes sur le sentiment d'insécurité qui ne concernent pas uniquement le harcèlement sexuel.

Il est difficile de chiffrer précisément l'ampleur du phénomène car toutes les victimes ne rapportent pas les faits. En 2015, le service clientèle a reçu deux plaintes et le Security Operations Center a été contacté à 54 reprises à ce sujet.

het Security Operations Center.

In dergelijke gevallen informeert Securail onmiddellijk de politie en voert de dienst zijn aanwezigheid in het station en in de treinen op de betrokken lijn op.

Ik verwijs naar mijn gewestelijke ambtgenoten voor de gevallen bij de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen.

Sinds 2008 is er regelmatig overleg tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen over de bestrijding van criminaliteit.

Volgens het departement Binnenlandse Zaken zou er binnenkort een campagne over de preventie van geweld kunnen worden georganiseerd.

01.03 Stéphanie Thoron (MR): Ik zal die problematiek met veel aandacht volgen in het kader van de volgende preventiecampagne.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de ETCS-systemen" (nr. 8291)

02.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het netwerk is volledig uitgerust met TBL1+ maar Infrabel benadrukt dat ETCS tegen 2022 ontwikkeld moet worden. Die ontwikkeling zou Infrabel 2 en de NMBS 1,8 miljard euro kosten. In de commissie heeft de heer Cornu verklaard dat het een slecht voorbeeld van technologische ontwikkeling is, dat moeilijk te implementeren valt en bovendien duur is.

Wat denkt u van die uitspraken? Uit kostenoverwegingen zou de NMBS het tijdpad voor de ontwikkeling van ETCS ter discussie stellen. Is, gelet op de budgettaire beperkingen die Infrabel en de NMBS werden opgelegd en het standpunt van de topman van de NMBS, het voorgestelde tijdpad wel realistisch? Wat is het standpunt van de NMBS en Infrabel ter zake? Wat is uw mening?

02.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Overeenkomstig het masterplan van de NMBS zal het rollend materieel dat wordt aangewend voor opdrachten van openbare dienstverlening tegen eind 2023 uitgerust worden met ETCS versie 2.3.0d als standaardkeuze, zal er gekozen worden voor niveau 2 met een grond-treinverbinding via GSM-R, rekening houdend met de krachtlijnen van het masterplan van Infrabel, en zal de nieuwe versie

Lors de tels faits, le service Securail informe immédiatement la police et intensifie sa présence en gare et sur la ligne.

Je vous renvoie à mes collègues régionaux pour les cas commis dans les transports en commun régionaux.

Une concertation régulière existe depuis 2008 entre les quatre sociétés de transports en commun pour débattre de la lutte contre la criminalité.

D'après le département de l'Intérieur, une campagne pourrait être prochainement organisée au sujet de la prévention des actes de violence.

01.03 Stéphanie Thoron (MR): Je serai très attentive à cette problématique dans le cadre de la prochaine campagne de prévention.

L'incident est clos.

02 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des systèmes ETCS" (n° 8291)

02.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): TBL1+ est complètement mis en œuvre sur le réseau mais Infrabel insiste sur la nécessité de développer ETCS pour 2022. Cela lui coûterait 2 milliards et 1,8 milliard à la SNCB. En commission, M. Cornu a déclaré que c'était un mauvais exemple de développement technologique, difficile à déployer et coûteux.

Que pensez-vous de ces déclarations? À cause des coûts, la SNCB remettrait en cause le calendrier de développement de l'ETCS. Vu les restrictions budgétaires imposées à Infrabel et à la SNCB et du positionnement du patron de la SNCB, le calendrier prévu est-il réaliste? Quelle est la position de la SNCB et d'Infrabel à ce propos et la vôtre?

02.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le Masterplan de la SNCB prévoit d'équiper le matériel roulant affecté aux missions de service public d'ici la fin 2023 avec la version ETCS 2.3.0d comme choix de base, de retenir le niveau 2 avec une transmission sol-bord via GSM-R compte-tenu des orientations du Masterplan d'Infrabel et d'intégrer dans le processus de migration la nouvelle version 3XY, soit la Baseline 3.

3XY of Baseline 3 geïntegreerd worden in het migratieproces.

De specificaties Baseline 2 en 3 zijn vandaag stabiel en compatibel. Versie 3.5.0 zou eind 2015 beschikbaar zijn. De goedkeuring is gepland voor april 2016, de test tegen eind 2016 en de pilootinstallaties zouden medio 2018 worden geplaatst.

Baseline 3 met Ateo-interfaces zou in 2020 aan de NMBS worden geleverd en operationeel zijn vanaf 2023, waarmee het masterplan van 2011 wordt gerespecteerd.

02.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De technologie lijkt een oplossing te bieden voor de moeilijkheden die de heer Cornu vermeldde.

Er was oorspronkelijk sprake van 2022 en niet 2023.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Michel de Lamotte** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de schadeloosstelling van luchtreizigers bij vertraging van hun vlucht" (nr. 8335)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de schadevergoedingen die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen" (nr. 8866)

03.01 Michel de Lamotte (cdH): Op grond van de Europese verordening (EG) nr. 261/2004 hebben reizigers recht op bijstand wanneer hun vlucht vertraging heeft en op een schadevergoeding wanneer hun vlucht wordt geannuleerd of wanneer passagiers de toegang tot de vlucht wordt geweigerd (instapweigering).

In een arrest oordeelt het Hof van Justitie van de Europese Unie echter dat passagiers van vluchten die meer dan 3 uur vertraging hebben het recht op financiële compensatie bedoeld in de verordening kunnen inroepen.

De meeste luchtvaartmaatschappijen passen dat arrest niet toe. De passagier wordt dus verplicht naar de rechter te stappen.

Zullen de toepasselijke regels worden geharmoniseerd? Is men op Europees niveau van

Les spécifications Baseline 2 et 3 sont aujourd'hui stables et compatibles. La version 3.5.0 serait disponible depuis fin 2015. Une approbation est prévue pour avril 2016, le test serait disponible pour la fin 2016 et les installations pilotes seraient placées pour la mi-2018.

La Baseline 3 avec des interfaces Ateo serait livrée à la SNCB en 2020 et opérationnelle dès 2023 pour être en phase avec le masterplan de 2011.

02.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les soucis évoqués par M. Cornu semblent résolus par la technologie.

Au départ, on parlait de 2022 et non 2023.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Michel de Lamotte** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'indemnisation des passagers en cas de retard d'avion" (n° 8335)
- **M. Jean-Jacques Flahaux** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les dédommagements des compagnies aériennes" (n° 8866)

03.01 Michel de Lamotte (cdH): Le règlement européen CE 261/2004 consacre notamment le droit des voyageurs à une certaine assistance en cas de retard de leur transport aérien et à une indemnisation en cas d'annulation de vol ou de refus d'embarquement.

Cependant, un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne autorise les passagers de vols retardés de plus de trois heures à invoquer le droit à une compensation forfaitaire.

La plupart des compagnies aériennes n'appliquent pas cet arrêt. Le passager est alors obligé d'agir en justice.

Harmonisera-t-on les règles applicables? Au niveau européen, est-il prévu de conformer le règlement à

plan de verordening aan te passen aan de rechtspraak van het Hof van Justitie? Zo ja, wanneer?

03.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): U verwijst naar twee duidelijk onderscheiden rechten van de luchtvaartpassagiers.

In geval van annulering of aanzienlijke vertraging van een vlucht heeft de passagier recht op bijstand. Wanneer hij die niet krijgt, heeft hij recht op de terugbetaling van bepaalde uitgaven.

Indien de vlucht 3 uur later toekomt dan gepland, kan de passagier de luchtvaartmaatschappij om een financiële vergoeding vragen.

Indien de luchtvaartmaatschappij niet reageert, kan de luchtreiziger zich tot de nationale toezichthouder wenden (het DGLV voor België), die de klacht zal onderzoeken, een minnelijke oplossing zal zoeken en in voorkomend geval administratieve sancties kan laten toepassen.

De Europese Commissie heeft in 2013 voorgesteld om deze verordening te herzien. Het wachten blijft op het standpunt van de Europese Raad. Het laatste voortgangsrapport werd opgesteld onder het Letse voorzitterschap.

03.03 **Michel de Lamotte** (cdH): Kan men dezen en genen niet aanjagen om werk te maken van de hervorming van deze Europese verordening? Ik hoop dat het DGLV zo snel mogelijk een bevredigende oplossing kan uitwerken voor luchtreizigers die een compensatie vragen omdat ze de nacht op een bankje in de luchthaven hebben moeten doorbrengen.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot het koninklijk besluit inzake drones" (nr. 8452)**

04.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Het ontwerp van KB inzake drones werd reeds voor advies voorgelegd aan de Gewesten, de Raad van State, de privacycommissie en de Europese Commissie. Hoe luiden de verschillende adviezen? Wanneer kan het KB verwacht worden?

De IATA verklaarde onlangs dat drones een reële en groeiende bedreiging vormen voor de burgerluchtvaart.

la jurisprudence de la Cour de justice? Si oui, quand?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Vous faites référence à deux droits bien distincts des passagers aériens.

En cas d'annulation ou de retard important, le passager a le droit de recevoir une assistance et, si cette assistance n'est pas fournie, le remboursement de certaines dépenses.

Si le retard dépasse trois heures à l'arrivée, le passager peut demander une compensation financière à la compagnie aérienne.

Si la compagnie aérienne ne répond pas, le passager peut s'adresser à l'organisme de contrôle national (pour la Belgique, la DGTA) qui examinera la plainte, tentera de trouver une solution à l'amiable et pourra, le cas échéant, faire appliquer des sanctions administratives.

La Commission européenne a proposé une révision de ce règlement en 2013. On attend toujours la position du Conseil européen. Le dernier rapport d'avancement a été établi sous la présidence lettone.

03.03 **Michel de Lamotte** (cdH): Ne peut-on activer la réforme de ce règlement européen? J'espère que la DGTA pourra au plus vite tenter de satisfaire les passagers qui sollicitent une compensation après avoir dû passer la nuit sur une banquette d'aéroport.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la situation relative à l'arrêté royal sur les drones" (n° 8452)**

04.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Le projet d'arrêté royal relatif aux drones a déjà été soumis pour avis aux Régions, au Conseil d'État, à la Commission de la protection de la vie privée et à la Commission européenne. Quelle est la teneur des divers avis? Quand l'arrêté royal sera-t-il disponible?

L'IATA a déclaré récemment que les drones constituaient une menace réelle et de plus en plus grave pour l'aviation civile.

De organisatie vraagt een regulering om botsingen te vermijden tussen onbemande drones en lijnvliegtuigen. Wat denkt de minister daarover?

04.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Het ontwerp werd half september voorgelegd aan het directoraat-generaal Interne Markt van de Europese Commissie. Die gaf op 18 december zijn opmerkingen te kennen en het ontwerp werd vervolgens aangepast. Wij moeten nu een periode van drie maanden in acht nemen voor de publicatie. De Europese Commissie heeft haar commentaar hoofdzakelijk gericht op een aantal bepalingen die het verkeer van een product en van de diensten kunnen bemoeilijken, en heeft ook verwezen naar een toekomstige Europese wetgeving inzake drones, onder meer de in het KB bedoelde categorie tussen 0 en 180 kilogram. Er zijn dus wijzigingen aangebracht, de Gewesten en de Raad van State zullen om een spoedadvies gevraagd worden om het KB Drones in de lente van 2016 te kunnen publiceren.

Ik geef de organisatie gelijk en daarom werd de prioriteit aan de veiligheid gegeven. De Belgische regels zijn streng, maar laten toch de economische ontwikkeling toe.

04.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Het timing is dus eind maart 2016. De bezorgdheid van de IATA is terecht.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Renate Hufkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van een treinstation op lijn 36 te Haasrode" (nr. 8483)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een nieuw treinstation te Haasrode" (nr. 8517)
- mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de realisatie van spoorhalte Haasrode researchpark" (nr. 8592)

05.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Er wordt reeds om een treinstation in Haasrode gevraagd sinds de beleidsperiode 1995-2000. De vraag om via openbaar vervoer, en de trein in het bijzonder, iets

L'IATA réclame une régulation pour éviter des collisions entre les drones et les avions de ligne. Qu'en pense la ministre?

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Après avoir été soumis à la Direction générale Marché intérieur et services de la Commission européenne à la mi-septembre, le projet a été adapté sur la base des observations formulées par cette instance le 18 décembre. Nous devons à présent respecter une période de trois mois avant la publication. La Commission européenne a essentiellement axé son commentaire sur une série de dispositions susceptibles d'entraver la circulation d'un produit et de services. Elle a également fait référence à une future législation européenne en matière de drones, qui concerne notamment la catégorie entre 0 et 180 kilogrammes visée par l'arrêté royal. Le texte a donc été modifié et un avis urgent sera demandé aux Régions et au Conseil d'État afin que l'arrêté royal "Drones" puisse être publié au printemps 2016.

Je donne raison à l'IATA et c'est pourquoi la priorité a été donnée à la sécurité. Si les règles belges sont sévères, elles n'empêchent toutefois pas le développement économique.

04.03 **Veli Yüksel** (CD&V): La publication de l'arrêté royal devrait donc intervenir fin mars 2016. L'IATA s'inquiète à juste titre.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- Mme Renate Hufkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'un point d'arrêt sur la ligne 36 à Haasrode" (n° 8483)
- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une nouvelle gare ferroviaire à Haasrode" (n° 8517)
- Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative à la réalisation d'un point d'arrêt ferroviaire à Haasrode researchpark" (n° 8592)

05.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Les appels en faveur de la création d'une gare à Haasrode datent déjà de la législature 1995-2000. Les demandes visant à résoudre les problèmes de circulation aux alentours

aan de verkeersknopen in de buurt van Leuven te doen, wordt door de steeds toenemende drukte almaar prangender. De vestiging van een treinstation op lijn 36 van Leuven naar Tienen zou de dagelijkse verkeersinfarcten op de Tiensesteenweg en in de industriezone oplossen.

Overweegt de minister dit? Op welke termijn zou dat kunnen? Waarom zou de minister het eventueel niet overwegen?

05.02 Els Van Hoof (CD&V): Ook de hogeschool is nu vragende partij voor een spoorhalte in Haasrode. In het verleden antwoordde de minister dat er contacten waren geweest in de werkgroep Regionet Leuven en NMBS om toch in te zetten op een nieuwe multimodale halte voor openbaar vervoer. Op 13 mei 2015 gaf de minister ook mee dat er een marktonderzoek zou plaatsvinden, ook door de NMBS. Intussen verschenen berichten dat er nog helemaal geen contacten zijn geweest met de NMBS en Infrabel over een mogelijk station in Haasrode. Daarover bestaat wat consternatie in Leuven.

Hoe ver staat het met het dossier? Heeft men intussen de nodige documenten binnengebracht bij de NMBS? Werd het marktonderzoek reeds opgestart? Zijn er al resultaten bekend? Waren er al contacten tussen de NMBS en Infrabel? Zijn er ook financiële en operationele mogelijkheden? Op welk bedrag worden de kosten geraamd? Zal de minister de halte uiteindelijk inpassen in haar vervoersplan? Wat is daarvoor de termijn?

05.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Inzake de opening van de eventuele stopplaats Haasrode zal de NMBS, in samenwerking met De Lijn, een studie maken over de technische mogelijkheden van een treinaanbod en over het potentieel en de bereikbaarheid van de stopplaats. Ook de mogelijkheden van opwaardering van het openbaar vervoer per bus en bus in eigen bedding worden onderzocht. De besluiten van de studie zullen worden meegedeeld binnen de context van Regionet Leuven. De NMBS wenst de gesprekken over het spooraanbod rond Leuven op dat niveau voort te zetten. Ik heb nog geen zicht op de timing.

05.04 Els Van Hoof (CD&V): Ik ben een beetje ontgoocheld, want de minister antwoordt exact

de Louvain par le biais des transports publics, et du train en particulier, se font de plus en plus pressantes en raison de l'accroissement continu de la densité du trafic. L'aménagement d'une gare sur la ligne 36 entre Louvain et Tirlemont permettrait de résoudre l'asphyxie quotidienne de la circulation sur la Tiensesteenweg ainsi que dans la zone industrielle.

La ministre envisage-t-elle cette possibilité? Dans quel délai cette gare pourrait-elle être mise en service? La ministre peut-elle motiver un éventuel rejet de cette solution?

05.02 Els Van Hoof (CD&V): La haute école est désormais également désireuse de disposer d'une halte à Haasrode. Dans le passé, la ministre a affirmé, en réponse à une de mes questions, que des contacts avaient eu lieu au sein du groupe de travail Regionet Leuven et à la SNCB dans la perspective de l'aménagement d'une nouvelle halte multimodale pour les transports en commun. Le 13 mai 2015, la ministre a déclaré qu'une étude de marché serait réalisée et que la SNCB consacrerait également une étude à ce projet. Dans l'intervalle, les Louvanistes ont été consternés de lire des articles de presse faisant état de l'absence, à ce jour, de tout contact avec la SNCB et avec Infrabel concernant l'implantation éventuelle d'une gare à Haasrode.

Quel est l'état d'avancement du dossier? Les documents nécessaires ont-ils été transmis à la SNCB? L'étude de marché a-t-elle déjà été commencé? A-t-elle déjà livré ses premiers résultats? Le contact a-t-il déjà été établi entre la SNCB et Infrabel? Des opportunités financières et opérationnelles ont-elles également été identifiées? Quelle est l'estimation des coûts? La ministre va-t-elle finalement intégrer ce point d'arrêt dans son plan de transport? À quelle échéance?

05.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne l'éventuelle mise en service d'un point d'arrêt à Haasrode, la SNCB va réaliser une étude en coopération avec De Lijn sur les possibilités techniques d'une offre de trains et sur le potentiel et l'accessibilité du point d'arrêt. Les options de valorisation du transport public en bus et de la circulation du bus en site propre seront également examinées. Les conclusions de l'étude seront communiquées dans le cadre du projet *Regionet Leuven*. La SNCB souhaite poursuivre les discussions sur l'offre de trains autour de Louvain à ce niveau. Je n'ai encore aucune idée du calendrier.

05.04 Els Van Hoof (CD&V): Je suis quelque peu déçue par la réponse de la ministre qui est un

hetzelfde als in mei. Wat houdt de NMBS en Infrabel tegen om te starten met de studie?

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijgestelden voor de vakbonden bij de NMBS" (nr. 8512)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): De NMBS en de spoorvakbonden hadden een akkoord over de vrijgestelden die vakbondswerk doen. Dat akkoord zou eind vorig jaar vervallen zijn. De directie van de NMBS wilde het niet zomaar vernieuwen omdat er geen sereen sociaal klimaat was. De vrijgestelden kosten de NMBS 5,5 miljoen euro per jaar.

Werd het sociaal akkoord over de vrijgestelden intussen al vernieuwd? Werken de vrijgestelden nu voor de NMBS of voor de vakbonden? Is het noodzakelijk dat de NMBS zoveel personeelsleden ten dienste stelt van de vakbonden en is dat vergelijkbaar met andere spoorwegbedrijven?

06.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Momenteel wordt intens vergaderd met de vertegenwoordigers van de vakorganisaties over het afsluiten van een protocol van sociaal akkoord voor de periode 2016-2019. De komende weken moet dat rond geraken. In afwachting blijven de vrijgestelden bij de vakbonden werken.

Vergelijken met andere spoorondernemingen is moeilijk omdat de vertegenwoordiging van het personeel niet overal op dezelfde wijze georganiseerd is.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): Hopelijk komt er snel een akkoord, want het is nogal vreemd dat een spoorbedrijf werknemers betaalt die voor een vakbond werken zonder dat daar een akkoord over is.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een GEN-

copier/coller de sa réponse du mois de mai. Qu'est-ce qui empêche la SNCB et Infrabel de commencer l'étude?

L'incident est clos.

06 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agents dispensés de service pour exercer des missions syndicales à la SNCB" (n° 8512)**

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Il existait un accord entre la SNCB et les syndicats du rail concernant les agents dispensés de service qui exercent des missions syndicales. Cet accord devait expirer fin de l'année dernière. La direction de la SNCB a refusé de le prolonger, faute d'un climat social serein. Les agents dispensés coûtent chaque année 5,5 millions d'euros à la SNCB.

L'accord social relatif aux agents dispensés a-t-il depuis lors été renouvelé? Ces derniers travaillent-ils désormais pour la SNCB ou pour les syndicats? La SNCB doit-elle mettre autant de membres du personnel à la disposition des syndicats et observe-t-on une situation comparable dans d'autres entreprises ferroviaires?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Une concertation intense est menée en ce moment même avec les représentants des organisations syndicales afin de conclure un protocole d'accord social pour la période 2016-2019. Il devrait aboutir au cours des prochaines semaines. Entre-temps, les agents dispensés continuent de travailler pour les syndicats.

La situation peut difficilement être comparée à celle d'autres entreprises ferroviaires, car la représentation du personnel n'est pas organisée de la même manière partout.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): J'espère qu'un accord sera rapidement trouvé, car il est pour le moins curieux qu'une entreprise ferroviaire rémunère des travailleurs qui exercent des missions pour un syndicat sans qu'aucun accord n'ait été conclu à ce sujet.

L'incident est clos.

07 **Questions jointes de**
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un arrêt RER à Machelen"

stopplaats in Machelen" (nr. 8513)

- mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van GEN-stopplaats Machelen aan Uplace" (nr. 8578)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-stopplaats Machelen" (nr. 8935)

(n° 8513)

- 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 réalisation de l'arrêt RER Machelen au niveau d'Uplace" (n° 8578)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt du RER à Machelen" (n° 8935)

07.01 Inez De Coninck (N-VA): De minister antwoordde eerder al dat het directiecomité van de NMBS akkoord ging met de bouw van een GEN-stopplaats in Machelen.

07.01 Inez De Coninck (N-VA): La ministre a déjà indiqué précédemment que le comité de direction de la SNCB avait approuvé la construction d'un arrêt RER à Machelen.

Wat is de stand van zaken? Hebben Vilvoorde en Machelen al de nodige vergunningen afgeleverd? Wanneer kunnen de werken van start gaan en wanneer zal de stopplaats er zijn? Welke investeringen zijn vervat in het geraamde investeringsbedrag van 5,4 miljoen euro?

Où en est ce projet? Les communes de Vilvorde et Machelen ont-elles déjà délivré les autorisations nécessaires? Quand les travaux pourront-ils être entamés et quand l'arrêt sera-t-il effectivement opérationnel? Quels investissements sont-ils compris dans le montant d'investissement estimé de 5,4 millions d'euros?

07.02 Els Van Hoof (CD&V): Uplace zou een verkeersinfarct kunnen veroorzaken. De uitbouw van het GEN is dan ook uitermate belangrijk.

07.02 Els Van Hoof (CD&V): Uplace pourrait donner lieu à une paralysie de la circulation. Dès lors, l'aménagement du réseau RER revêt une importance capitale.

Wat is de stand van zaken van de stedenbouwkundige vergunning? Wat zijn de volgende stappen? Werd de bouw van deze GEN-stopplaats opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Wanneer zal de stopplaats er zijn?

Qu'en est-il du permis d'urbanisme? Quelles sont les prochaines démarches à entreprendre? La construction de cet arrêt RER figure-t-elle dans le plan d'investissement pluriannuel? Quand l'arrêt sera-t-il opérationnel?

Zonder deze stopplaats kan de Vlaamse regering geen milieuvergunning afleveren aan Uplace. Werd er al een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de NMBS, Vilvoorde en Machelen? Het geschatte investeringsbedrag is al flink opgelopen. Hoe komt het dat de exploitant niet bijdraagt?

Sans cet arrêt, le gouvernement ne peut délivrer de permis d'environnement pour le projet Uplace. Un accord de coopération a-t-il déjà été conclu entre la SNCB et les communes de Vilvorde et de Machelen? Le montant d'investissement estimé a déjà considérablement augmenté. Comment se fait-il que l'exploitant ne fournit aucune contribution financière?

07.03 David Geerts (sp.a): De Vilvoordse en Leuvense burgemeester hebben al meermaals hun twijfels geuit over de haalbaarheid van Uplace. De vergunning voor de GEN-stopplaats in Machelen zou volgens de voorwaarden van de Vlaamse regering ten laatste in 2017 afgeleverd moeten worden.

07.03 David Geerts (sp.a): À plusieurs reprises déjà, les bourgmestres de Vilvorde et de Louvain ont exprimé leurs doutes sur la faisabilité du projet Uplace. Conformément aux conditions fixées par le gouvernement flamand, l'autorisation d'installation d'un point d'arrêt RER à Machelen devrait être délivrée au plus tard en 2017.

Wat is de stand van zaken? Is de aanleg van de stopplaats opgenomen in de lijst van projecten voor een multicriteria-analyse? Hoeveel treinen zouden er stoppen? Werd er berekend hoeveel mensen er

Quel est l'état d'avancement du dossier? L'aménagement d'un point d'arrêt figure-t-il sur la liste des projets soumis à une analyse multicritères? Combien de trains s'arrêteraient-ils à

via het spoor naar Uplace vervoerd kunnen worden? Waarom werd de geraamde kostprijs opgetrokken van 3,2 naar 5,4 miljoen euro? Werd er een samenwerkingsakkoord gesloten met de omliggende steden?

07.04 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning werd op 30 september 2014 door de NMBS ingediend. Momenteel lopen het openbaar onderzoek en de consultatie van de adviesverlenende instanties.

Het project is opgenomen in een ontwerp van meerjareninvesteringsplan. Het definitieve meerjareninvesteringsplan 2016-2020 wordt verwacht in de eerste helft van 2016. Zolang dat plan er niet is, kunnen er geen engagementen worden aangegaan.

Op 8 juli 2015 hebben Vilvoorde, Machelen en de NMBS een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor de inrichting van de onmiddellijke omgeving van de halte. De inrichtingsvisie houdt rekening met de mogelijke ontwikkelingen en de ontsluiting van specifieke projectgronden en de inrichting van parkeerplaatsen, een kiss-and-ridezone, fietsenstallingen en toegangshellingen en -trappen. Deze principes werden opgenomen in de bouwaanvraag.

De initiële raming in 2013 betrof de infrastructuurwerking. De huidige raming betreft een raming van de infrastructuurwerken, de perronuitrusting en de toegangen tot de perrons, de fietsstallingen en de kiss-and-rideparkeerplaatsen.

De NMBS is de initiatiefnemer en heeft een samenwerkingsovereenkomst ondertekend met Halle, Vilvoorde en Machelen. Een deel van het project komt ten laste van Infrabel.

07.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Het is mij niet helemaal duidelijk of de wegenwerken uit het bouwaanvraagdossier ook in het bedrag van 5,4 miljoen euro begrepen zijn.

07.06 **Els Van Hoof** (CD&V): Voor mij is ook niet alles duidelijk. Worden de kosten verdeeld of is alles voor de NMBS? Het blijft eigenaardig dat Uplace zelf niet bijdraagt in de kosten. Waarom moet de overheid investeren in het toegankelijk maken van een gigantisch winkelcomplex waarvoor geen draagvlak bestaat?

cet endroit? A-t-on calculé le nombre de personnes qui pourraient être acheminées en train vers Uplace? Pourquoi les estimations de coûts sont-elles passées de 3,2 à 5,4 millions d'euros? Un accord de coopération a-t-il été conclu avec les villes avoisinantes?

07.04 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a introduit une demande de permis d'urbanisme le 30 septembre 2014. L'enquête publique et la consultation des instances consultatives sont en cours.

Le projet a été intégré dans un projet de plan pluriannuel d'investissement. Le plan d'investissement définitif 2016-2020 est attendu pour la première moitié de 2016. Dans l'intervalle, aucun engagement ne peut être pris.

Le 8 juillet 2015, Vilvoorde, Machelen et la SNCB ont conclu un accord de coopération concernant l'aménagement des environs immédiats du point d'arrêt. Cet aménagement a été conçu en tenant compte des possibilités de développement et du désenclavement de terrains spécifiques, ainsi que de l'aménagement de places de parking, d'une zone *kiss and ride*, d'emplacements pour vélos et de rampes et d'escaliers d'accès. Ces principes ont été intégrés dans la demande de permis de bâtir.

L'estimation initiale réalisée en 2013 concernait le fonctionnement de l'infrastructure. L'estimation actuelle couvre les travaux d'infrastructure, l'équipement du quai et les accès aux quais, les emplacements pour vélos et les places de parking *kiss and ride*.

La SNCB, à l'origine de l'initiative, a conclu un accord de coopération avec Halle, Vilvoorde et Machelen. Une partie du projet est à charge d'Infrabel.

07.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Je ne comprends pas très bien si les travaux de voirie figurant dans le dossier de demande de permis de bâtir sont également inclus dans le montant de 5,4 millions d'euros.

07.06 **Els Van Hoof** (CD&V): J'éprouve également quelques difficultés à saisir certains éléments. Les coûts seront-ils répartis ou seront-ils intégralement à charge de la SNCB? Je continue à trouver étrange qu'Uplace ne participe pas aux coûts. Pourquoi l'État doit-il investir dans l'accessibilité d'un complexe commercial gigantesque qui est loin de faire l'unanimité?

07.07 David Geerts (sp.a): CD&V Vlaams-Brabant zal de stedenbouwkundige vergunning moeten afwachten en eventueel daarmee teruggaan naar de Vlaamse regering.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van het station in Oostende" (nr. 8514)

08.01 Inez De Coninck (N-VA): In Oostende bouwt de NMBS een nieuw station met een parkeertoren en een nieuwe stationshal. Er wordt ook een busterminal voor De Lijn gebouwd.

Waarvoor dient de nieuwe stationshal? Welke stationsfuncties worden er gehuisvest? Wat kost de bouw ervan? Hoe wordt de bouw van de busterminal gefinancierd? Wat is voor de NMBS de gemiddelde kostprijs per reiziger van het project?

08.02 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): De plannen voor de nieuwe stationshal worden volledig herzien. De NMBS onderzoekt of een multimodaal platform voor reizigers mogelijk is op het gelijkvloers van het vroegere hotel Terminus. In dat geval wordt in plaats van een nieuwe hal de perronluifel doorgetrokken, waarvoor de nodige financieringsafspraken moeten worden gemaakt met het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende.

Het project van De Lijn bestaat uit het busstation, een tramstation en de verhuizing van de bus- en tramstelplaats uit de stationsomgeving naar het havengebied. Het vrijgekomen terrein wordt een kwalitatieve openbare ruimte. Die projecten worden integraal gefinancierd door De Lijn.

De NMBS-investeringen voor 2011-2018 in de stationsomgeving van Oostende belopen zowat 74 miljoen euro. De NMBS beschikt niet over de ratio investeringen/gemiddeld aantal reizigers.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van - mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

07.07 David Geerts (sp.a): La section du Brabant flamand du CD&V devra attendre de disposer du permis d'urbanisme avant de frapper éventuellement à nouveau à la porte du gouvernement flamand.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction de la gare d'Ostende" (n° 8514)

08.01 Inez De Coninck (N-VA): À Ostende, la SNCB construit une nouvelle gare dotée d'une tour de stationnement et un nouveau hall de gare. Un terminal sera également aménagé pour accueillir les bus de De Lijn.

Quelle sera l'utilité de ce nouveau hall de gare? Quelles seront les fonctions qui y seront installées? Quel est le coût de construction de ce hall? Comment la construction du terminal de bus sera-t-elle financée? Quel est pour la SNCB le coût moyen par voyageur de ce projet?

08.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Les projets du nouveau hall de gare vont être entièrement revus. La SNCB examine s'il est possible d'aménager une plateforme multimodale pour les voyageurs au rez-de-chaussée de l'ancien hôtel Terminus. Dans ce cas, le projet de construction d'un nouveau hall sera abandonné et la marquise du quai sera prolongée. Il faudra alors négocier les accords de financement avec la régie communale autonome "Haven Oostende".

Le projet de De Lijn inclut une gare de bus et de trams et prévoit le déménagement des dépôts de bus et de trams des environs de la gare vers la zone portuaire. Le terrain ainsi libéré sera transformé en un espace public de qualité. Ces projets seront intégralement financés par De Lijn.

Pour la période 2011-2018, les investissements de la SNCB aux alentours de la gare d'Ostende avoisinent les 74 millions d'euros. La SNCB ne dispose pas du ratio investissements/nombre moyen de voyageurs.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de - Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan het BIVV gerichte vraag om de snelheidslimiet op de autosnelwegen te evalueren" (nr. 8489)

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 8497)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende studie van het BIVV naar de maximale snelheid op onze snelwegen" (nr. 8500)

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen in geval van regen" (nr. 8563)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Volgens de pers wil de minister een studie laten uitvoeren naar de aanpassing van de toegelaten snelheden op onze snelwegen.

Kan de minister daar meer uitleg over geven? Wat houdt het onderzoek precies in? Wanneer verwacht ze de resultaten? Zal zij hierover overleggen met de Gewesten?

09.02 Karin Temmerman (sp.a): Ons land is de slechtste leerling van West-Europa inzake verkeersveiligheid. In 2015 waren er in totaal 755 verkeersdoden, 28 meer dan in 2014. In 2014 vielen er 108 doden op onze snelwegen, in de eerste drie kwartalen van 2015 waren er al twee doden meer dan in dezelfde periode het jaar voordien. De evolutie is niet goed. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km per uur op de snelwegen zou volgens een onderzoek het aantal doden doen stijgen met 19 procent.

Onderzoek naar variabele snelheid is geen federale bevoegdheid, onderzoek naar de maximumsnelheid wel. Zorgt de studie die de minister wil laten uitvoeren, niet voor een conflict met de Gewesten? Op 13 januari 2016 verklaarde de Vlaamse minister van Mobiliteit dat er geen sprake kan zijn van een verhoging van de maximumsnelheid. Is hierover overleg geweest?

Welk budget is voor deze studie gepland? Wordt er voortgebouwd op de conclusies van de studie van

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande formulée à l'IBSR d'évaluer la vitesse autorisée sur les autoroutes" (n° 8489)

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative à l'opportunité d'adapter les limites de vitesse sur autoroute aux conditions de trafic ou météorologiques" (n° 8497)

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de l'IBSR relative à la vitesse maximale sur nos autoroutes" (n° 8500)

- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les limitations de la vitesse sur autoroute en cas de pluie" (n° 8563)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Selon la presse, la ministre désire faire réaliser une étude sur l'adaptation des vitesses admises sur nos autoroutes.

Peut-elle nous donner davantage de précisions à ce sujet? En quoi consiste précisément cette étude? Quand disposera-t-elle des résultats? Va-t-elle se concerter avec les Régions à ce sujet?

09.02 Karin Temmerman (sp.a): Notre pays est en queue du peloton de l'Europe de l'Ouest en matière de sécurité routière. Un total de 755 victimes de la route ont été dénombrées en 2015, soit 28 de plus qu'en 2014. Par ailleurs, 108 personnes ont perdu la vie sur nos autoroutes en 2014. Au cours des trois premiers trimestres de 2015, les statistiques faisaient déjà état de deux décès de plus que pendant la même période de l'année précédente. Cette évolution ne va pas dans le bon sens. Selon une étude, un rehaussement de la vitesse maximale à 130 km/h sur les autoroutes ferait augmenter le nombre de victimes de la route de 19 %.

Au contraire de la vitesse maximale, les vitesses variables et les études à réaliser à ce sujet ne relèvent pas des compétences du fédéral. L'étude que la ministre veut faire réaliser ne provoquera-t-elle pas des conflits avec les Régions? Le 13 janvier 2016, le ministre flamand de la Mobilité a déclaré qu'il ne pouvait être question d'une augmentation de la vitesse maximale. Ce point a-t-il fait l'objet d'une concertation?

Quel budget est prévu pour cette étude? Va-t-on se baser sur les conclusions de l'étude réalisée en

de KULeuven uit 2009, waaruit bleek dat een snelheidsverhoging tot meer verkeersdoden leidt?

09.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het BIVV buigt zich over de wenselijkheid van een aanpassing van de maximumsnelheid om de verkeersveiligheid en –doorstroming te verbeteren, en om de impact van het transport op het klimaat te verminderen. Aangezien de regels anders zijn in de landen die u opsomt, kan ik me er niet over uitspreken.

(Nederlands) De studie wordt deze zomer verwacht.

09.04 **Daphné Dumery** (N-VA): Iedereen is voorstander van efficiënter en vlotter verkeer, maar wat verstaan we daar precies onder? Ik had gehoopt meer informatie te krijgen over de inhoud en de opdracht van de studie.

09.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Het antwoord van de minister verbaast me. Wij vroegen enkel naar de contouren van de studie, ik neem aan dat toch geweten is welke opdracht en welke richtlijnen er precies zijn gegeven?

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten" (nr. 8494)
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs" (nr. 8637)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe onderzoek naar de invoering van het rijbewijs met punten" (nr. 9232)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek rond de invoering van het rijbewijs met punten" (nr. 9324)

10.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Tijdens een hoorzitting over vluchtmisdrijf op 13 januari gaven de sprekers de duidelijke boodschap dat we het rijbewijs met punten moeten invoeren.

2009 par la KULeuven, selon lesquelles un rehaussement de la vitesse maximale entraînerait une hausse du nombre de victimes de la route?

09.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'IBSR étudie l'opportunité d'adapter la limitation de vitesse pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic et réduire les impacts du transport sur le climat. Les règles des pays cités étant différentes, je ne peux me prononcer sur celles-ci.

(En néerlandais) L'étude est attendue pour cet été.

09.04 **Daphné Dumery** (N-VA): Tout le monde veut un trafic plus fluide et plus efficace mais qu'entend-on exactement par là? J'aurais espéré être mieux informée sur la teneur et la finalité de cette étude.

09.05 **Karin Temmerman** (sp.a): La réponse de la ministre m'étonne. Nous souhaitons seulement connaître les contours de l'étude. Je suppose que l'on sait quand même quelle est la finalité de cette étude et quelles directives précises ont été données.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes 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 permis de conduire à points" (n° 8494)
- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 8637)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude relative à l'instauration du permis à points" (n° 9232)
- 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'enquête relative à l'instauration d'un permis de conduire à points" (n° 9324)

10.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Au cours d'une audition sur le délit de fuite qui s'est tenue le 13 janvier, les intervenants se sont montrés très clairs sur la nécessité d'instaurer le permis à points.

Overweegt de minister een debat in het Parlement?

La ministre envisage-t-elle d'ouvrir un débat à ce sujet au Parlement?

10.02 Karin Temmerman (sp.a): De minister zelf heeft al eerder te kennen gegeven dat ze geen voorstander is van het rijbewijs met punten, maar in een interview zei ze er toch onderzoek naar te willen doen. Op de hoorzitting bleek dat velen in het rijbewijs met punten een instrument zien om het aantal verkeersdoden naar beneden te halen. Het BIVV is die mening ook toegedaan, maar pleit in een studie van maart 2015 wel voor een grondige studie vooraf.

10.02 Karin Temmerman (sp.a): La ministre elle-même a déjà laissé entendre qu'elle n'était pas favorable au permis à points, mais elle a toutefois affirmé lors d'une interview qu'elle souhaitait tout de même étudier cette possibilité. Au cours de l'audition, il est apparu que le permis à points est considéré par la plupart comme un moyen de réduire le nombre de victimes de la route. L'IBSR partage le même avis, mais a plaidé dans une étude publiée en mars 2015 pour qu'une analyse approfondie soit effectuée au préalable.

Had de minister het in *Sudpresse* over die studie? Zo niet, over welke dan wel? Wat is de timing? Hoeveel budget is ervoor uitgetrokken?

Est-ce de cette analyse dont la ministre a parlé à *Sudpresse*? Dans la négative, de quoi était-il question? Quel calendrier est-il prévu? Quel budget sera-t-il dégagé?

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Klopt het dat de minister door het BIVV onderzoek laat uitvoeren naar het rijbewijs met punten? Wat is de precieze opdracht en de timing?

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Est-il exact que la ministre fait examiner par l'IBSR la possibilité d'instaurer un permis à points? Quelle sera exactement la mission de l'IBSR? Quel est le calendrier prévu?

Wat is de stand van zaken in het onderzoek naar de nieuwe recidiveregeling van het BIVV en de FOD Mobiliteit? Is dat onderzoek al afgerond? Wat heeft het opgeleverd?

Où en est l'étude relative aux nouvelles règles en matière de récidive réalisée par l'IBSR et le SPF Mobilité? Est-elle terminée? Quelles en sont les conclusions?

Er wordt ook geregeld verwezen naar het actieplan tegen straffeloosheid. Er zou hierover binnenkort een wetsontwerp worden ingediend. Kunnen we in het kader van dat plan nog andere maatregelen verwachten?

Il est aussi fait régulièrement référence au plan d'action contre l'impunité en matière de délits de roulage. Un projet de loi serait déposé prochainement. D'autres mesures pourraient-elles encore être prises dans le cadre du plan d'action?

10.04 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Het rijbewijs met punten is slechts een van de door de regering bestudeerde opties om recidive tegen te gaan.

10.04 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Le permis à points n'est qu'une des pistes examinées par le gouvernement pour combattre la récidive.

De studies van het BIVV en van mijn administratie tonen dat het rijbewijs op zich geen zaligmakende oplossing is. Controles zijn in ieder geval cruciaal.

Les études de l'IBSR et de mon administration montrent que le permis en tant que tel n'est pas une solution miracle. La tenue des contrôles est de toute façon un point crucial.

Sinds 2015 wordt herhaling binnen 3 jaar van één van de zwaarste zes overtredingen bestraft met een rijverbod van minstens 3 maanden en met vier herstelexamens.

Depuis 2015, la récidive d'une des six infractions les plus graves dans les 3 ans est punie par une déchéance minimale de 3 mois et par le passage de quatre examens d'intégration.

Ik heb het BIVV gevraagd om na te gaan wat de effecten van dat nieuwe systeem zijn en om een informatiecampagne te organiseren, zodat het ontradende effect wordt vergroot.

J'ai demandé à l'IBSR d'examiner les effets de ce nouveau système et d'organiser une campagne d'information pour augmenter son effet dissuasif.

Ik werk tevens samen met het gerecht om recidive

Je travaille aussi avec la justice pour systématiser

ook systematischer op te sporen voor lichtere overtredingen; bedoeling is dat het gerecht er op een bepaald moment automatisch alert op gemaakt wordt dat er een passende maatschappelijke reactie wordt verwacht. De sterkte van dat systeem is dat de gegevens aan elkaar kunnen worden gekoppeld.

Laten we het bestaande arsenaal operationaliseren, laten we de bevolking sensibiliseren en de controles verscherpen, en dan zal de doelstelling kunnen worden bereikt.

(Nederlands) Ik heb het BIVV niet om een nieuwe studie gevraagd. Verder is het aan de leden van de commissie om te bepalen of ze een hoorzitting willen organiseren. Ik neem er graag aan deel.

10.05 Daphné Dumery (N-VA): Het rijbewijs met punten is misschien geen wondermiddel, maar het verhelpt wel een aantal pijnpunten. Als we echt een topprioriteit van verkeersveiligheid willen maken, dan moeten we alle instrumenten overwegen. De commissie is de juiste plaats om daar een debat over te voeren.

10.06 Karin Temmerman (sp.a): Verkeersveiligheid is een en/en-verhaal. Het rijbewijs met punten kan relatief snel worden ingevoerd en in de landen die het ons hebben voorgedaan, sorteert het effect. Werkelijk iedereen op de hoorzitting pleitte ervoor. Ik ben wel blij dat de minister bereid is om het debat aan te gaan. Ik hoop dat de commissievoorzitter het nodige doet.

10.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister evalueert de recidivemaatregelen en dat is goed. Met het rijbewijs met punten willen we iets anders bereiken, namelijk dat ook kleine overtredingen bij elkaar worden opgeteld. Als het rijbewijs met punten alle overtredingen bijhoudt, kunnen we veel eerder zien welke bestuurders geneigd zijn tot zwaardere overtredingen. Het is dus eerder een aanvulling op de recidiveregeling. De ervaringen in andere landen tonen aan dat het rijbewijs met punten werkt en het wordt tijd dat we ons ook over dat instrument buigen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

le "dépistage" de la récidive aussi pour les infractions moins graves afin qu'à un moment donné, une sonnette d'alarme avertisse automatiquement la justice qu'une réaction sociale adéquate est attendue. Le point fort de ce système réside dans le fait que les données pourront être reliées entre elles.

Rendons l'arsenal existant opérationnel, sensibilisons et continuons à intensifier les contrôles et l'objectif pourra être atteint.

(En néerlandais) Je n'ai pas demandé de nouvelle étude à l'IBSR. Pour le surplus, il revient aux membres de la commission de déterminer s'ils souhaitent organiser une audition. J'y participerai volontiers.

10.05 Daphné Dumery (N-VA): Le permis à points n'est peut-être pas la panacée, mais il contribue à résoudre un certain nombre de problèmes. Si nous souhaitons vraiment que la sécurité routière devienne une priorité absolue, nous devons envisager tous les instruments pour y parvenir. La commission constitue l'endroit idéal pour mener un débat sur le sujet.

10.06 Karin Temmerman (sp.a): La sécurité routière comporte de nombreux tenants et aboutissants. Le permis à points peut être introduit assez rapidement et ses bienfaits sont visibles dans les pays qui nous ont précédés. Durant l'audition, l'intégralité des intervenants s'y sont montrés favorables. Je me réjouis que la ministre soit disposée à ouvrir le débat. J'espère que la présidente de la commission fera le nécessaire.

10.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis d'apprendre que la ministre fera procéder à une évaluation des mesures en matière de récidive. L'instauration du permis à points poursuit un objectif différent, à savoir que les infractions mineures soient aussi comptabilisées. Dans la mesure où toutes les infractions seraient prises en compte, les conducteurs susceptibles de commettre des infractions plus graves pourraient être identifiés beaucoup plus tôt. Il s'agit donc plutôt d'une mesure complémentaire à la réglementation en matière de récidive. Les expériences menées à l'étranger montrent que le permis à points fonctionne et il est temps de s'intéresser à cet instrument dans notre pays aussi.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouwwerken aan het megalomane station van Bergen" (nr. 8515)

11.01 Inez De Coninck (N-VA): De bouw van het megalomane stationsgebouw in Bergen loopt voor de zoveelste maal vertraging op, ditmaal door perikelen met een van de onderaannemers. Er zou een nieuwe openbare aanbesteding nodig zijn.

Kan de minister een en ander toelichten? Veroorzaakt dit nieuwe incident extra kosten? Hoeveel vertraging loopt de bouw van het station hierdoor op? Wat is de meerwaarde voor de reiziger van een nieuwe spoorbrug over de perrons in vergelijking met de vroegere tunnel onder de sporen? Zijn er goedkopere alternatieven? Wordt de nieuwe openbare aanbesteding in de nieuwe investeringscel besproken?

11.02 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): De firma Cordioli, die instond voor de bouw en de montage van de metalen structuur en de overkapping van de perrons, was al meerdere maanden in gebreke gesteld. In november 2015 moest de NMBS de volledige opdracht herzien nadat Cordioli liet weten de werken op te schorten. Voor de gunning van deze opdracht wordt een nieuwe procedure opgestart en het bestek is bijna klaar. Bouwheer Eurogare heeft inmiddels ook een dringende contract afgesloten met de firma Pirson Montage om het deels aangelegde bouwwerk in orde te brengen. Die werken zijn gestart op 5 januari 2016.

De juridische problemen door het optreden van Cordioli worden opgevolgd. De financiële gevolgen van de ontbinding van de opdracht hangen af van de onderhandelingen voor de nieuwe opdracht. Doel is dat het station tegen eind 2018 operationeel is.

Alle diensten en handelszaken voor de reizigers zullen in de spoorbrug worden onderbracht. De NMBS heeft een masterplan Mons ingediend bij de investeringscel. Momenteel moeten we een oplossing vinden voor een onderneming die in gebreke is gebleken. Aangezien 86 procent van de stalen onderdelen van de brug al zijn gemaakt, wordt de montage ervan voortgezet.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction de la gare mégalomane de Mons" (n° 8515)

11.01 Inez De Coninck (N-VA): Une fois de plus, la construction de la gare mégalomane de Mons connaît un nouveau retard, résultant cette fois de problèmes liés à l'un des sous-traitants. Une nouvelle adjudication publique serait nécessaire.

La ministre peut-elle nous éclairer à ce sujet? Ce nouvel incident générera-t-il des coûts supplémentaires? Quelles en seront les répercussions sur la date d'achèvement de l'édifice? Quelle est, pour le voyageur, la plus-value d'une passerelle surplombant les quais par rapport à l'ancien tunnel sous voies? Existe-t-il des alternatives de moindre coût? La nouvelle adjudication publique sera-t-elle discutée au sein de la nouvelle cellule d'investissement?

11.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): La société Cordioli, qui assurait la fabrication et le montage de la structure métallique et du recouvrement des quais, avait été mise en demeure depuis plusieurs mois. La SNCB a été contrainte de revoir l'ensemble du marché après que Cordioli ait annoncé la suspension des travaux. Une nouvelle procédure a été lancée pour l'attribution de ce marché et le cahier des charges est presque prêt. Eurogare, le maître d'ouvrage, a entre-temps conclu un contrat urgent avec l'entreprise Pirson Montage pour qu'elle consolide la construction entamée. Ces travaux ont débuté le 5 janvier 2016.

Les problèmes juridiques dus à l'intervention de la société Cordioli font l'objet d'un suivi. Les conséquences financières de la résolution du marché dépendent des négociations relatives au nouveau marché. L'objectif est de faire en sorte que la gare soit opérationnelle d'ici fin 2018.

Tous les services et les commerces destinés aux voyageurs se trouveront sur la passerelle ferroviaire. La SNCB a déposé un masterplan Mons auprès de la cellule d'investissement. Pour l'instant, il convient de trouver une solution pour une entreprise qui n'a pas respecté ses engagements. Étant donné que 86 % des éléments métalliques du pont ont déjà été fabriqués, leur montage est maintenu.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer

Spoorwegen, over "de treinbegeleiders van Thalys" (nr. 8516)

12.01 Inez De Coninck (N-VA): Sinds 31 maart 2015 is Thalys een volwaardige spooroperator. Om de identiteit te mogen controleren en eventueel boetes uit te schrijven, moeten treinbegeleiders beëdigd zijn.

Hoe controleert Thalys sinds 31 maart de identiteit van zwartrijders? Heeft Thalys beëdigde treinbegeleiders? Indien neen, stelt dat een juridisch probleem bij de inning of betwisting van boetes voor zwartrijders of anderen?

12.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De activiteiten van THI Factory maken geen deel uit van de opdrachten van openbare dienstverlening. Bijgevolg komt de Staat niet tussenbeide.

Bij de oprichting van THI Factory hebben de NMBS, de SNCF en Deutsche Bahn dienstcontracten gesloten met THI Factory voor de prestaties van hun respectieve personeelsleden, die THI Factory verder blijft gebruiken. Er verandert bijgevolg niets ten opzichte van de toestand van voor 31 maart 2015.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de papieren uitgave van de NMBS-dienstregelingen" (nr. 8528)

13.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De NMBS geeft geen eigen spoorboekje meer uit sinds de nieuwe dienstregeling in december 2015 in werking trad. In Nederland geven de reizigersvereniging Rover en de website treinreiziger.nl in eigen beheer een spoorboekje uit.

Is de minister bereid derden toe te staan om zelf een boekje uit te geven op basis van de gegevens die de NMBS verschaft?

13.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De NMBS heeft een aanvraag ontvangen van Rover en treinreiziger.nl. De NMBS maakt zelf geen tabellen meer aan, maar de publieke data bieden wel de mogelijkheid om een spoorboekje uit te geven. Via een formulier kan toegang worden gevraagd tot de gewenste informatie om zelf tabellen en een

Belges, sur "les accompagnateurs de train du Thalys" (n° 8516)

12.01 Inez De Coninck (N-VA): Thalys est un opérateur ferroviaire à part entière depuis le 31 mars 2015. Pour être habilités à contrôler l'identité des voyageurs et à infliger d'éventuelles amendes, les accompagnateurs de train doivent être assermentés.

Comment Thalys organise-t-elle depuis le 31 mars les contrôles d'identité de fraudeurs? Les accompagnateurs de train de Thalys sont-ils assermentés? Dans la négative, cela pose-t-il un problème dans le cadre de la perception ou de la contestation d'amendes infligées en cas de fraude ou d'autres infractions?

12.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Les activités de THI Factory ne font pas partie des missions de service public. L'État n'intervient dès lors pas.

Lors de la constitution de THI Factory, la SNCB, la SNCF et Deutsche Bahn ont conclu des contrats de service avec THI Factory pour les prestations de leurs membres du personnel respectifs, auxquels THI Factory continue de faire appel. Aucun changement n'est dès lors intervenu par rapport à la situation antérieure au 31 mars 2015.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la version papier des horaires de la SNCB" (n° 8528)

13.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La SNCB ne publie plus d'indicateur depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre 2015. Aux Pays-Bas, l'association de voyageurs Rover et le site internet treinreiziger.nl publient un indicateur à leur propre compte.

La ministre est-elle disposée à autoriser des tiers à publier eux-mêmes un indicateur sur la base des données fournies par la SNCB?

13.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La SNCB a reçu une requête de la part de Rover et de treinreiziger.nl. La SNCB ne réalise plus de tableaux horaires, mais les données publiques permettent la publication d'un indicateur par des tiers. Il est possible de demander accès aux informations souhaitées par le biais d'un formulaire

spoorboekje te maken.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van big data om reizigersstromen in te schatten" (nr. 8530)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van big data bij de NMBS" (nr. 8632)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "big data bij de NMBS" (nr. 8998)
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opendatabeleid bij de NMBS" (nr. 9104)

14.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Reizigersorganisatie TreinTramBus roept de NMBS op om meer en meer gestructureerd gebruik te maken van haar gegevens om reizigersstromen correct in te schatten. Zo blijkt het gebruik van de routeplanner en de app een goede indicatie te zijn van de geschatte reizigersdrukke.

Maakt de NMBS op dit moment al gebruik van *big data* om reizigersstromen en vervoersvragen in te schatten? Wat vindt de minister van de suggestie van TreinTramBus? Lijkt het haar opportuun om dergelijke data ook ter beschikking te stellen van derden?

14.02 David Geerts (sp.a): Met deze *big data* kan men de reizigersstromen in kaart brengen en zo de knelpunten ontdekken.

Wat vindt de minister van de oproep van *iMinds* en TreinTramBus om de *real time data* vrij te geven? Wat is de huidige stand van zaken?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat vindt de minister van de oproep van TreinTramBus? Past het optimaal gebruik en het vrijgeven van data in haar toekomstvisie voor het spoorbedrijf? Hoe zal ze de NMBS hiertoe aanzetten? Welke maatregelen zijn nodig om gegevens zo efficiënt mogelijk te

afin de réaliser soi-même des tableaux horaires et un indicateur.

L'incident est clos.

14 **Questions jointes de**

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisaton des *big data* pour évaluer les flux de voyageurs" (n° 8530)
- 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 *big data* à la SNCB" (n° 8632)
- 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 "les *big data* à la SNCB" (n° 8998)
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de données ouvertes à la SNCB" (n° 9104)

14.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): L'association d'usagers des transports publics TreinTramBus appelle la SNCB à faire un usage de plus en plus structuré de ses données afin d'évaluer plus exactement les flux de voyageurs. Ainsi, le planificateur d'itinéraire et l'app fournissent apparemment une bonne estimation des concentrations de voyageurs.

La SNCB utilise-t-elle d'ores et déjà les *big data* pour évaluer les flux de voyageurs et les demandes de transport? Que pense la ministre de la suggestion de TreinTramBus? Trouve-t-elle opportun que ces données soient également mises à la disposition de tiers?

14.02 David Geerts (sp.a): Ces *big data* permettent de cartographier les flux de voyageurs et de déceler les points noirs.

Que pense la ministre de l'appel lancé par *iMinds* et TreinTramBus qui souhaiteraient que chacun ait accès à ces données en temps réel? Comment se présente actuellement la situation?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Que pense la ministre de l'appel lancé par TreinTramBus? L'utilisation optimale des données et leur ouverture cadrent-elles avec la manière dont elle conçoit l'avenir de la SNCB? Comment compte-t-elle inciter la SNCB à s'engager dans cette voie? Quelles sont

kunnen gebruiken? De NMBS zegt dat het vrijgeven van *real time data* technisch uitdagend is. Kan de minister hierop nader ingaan?

14.04 Gilles Foret (MR): Op welke manier voert de NMBS een waarachtig opendatabeleid of zal ze dat in de toekomst doen? Zo een beleid houdt in dat de databanken worden opengesteld voor derden die ze willen gebruiken. Is er op dat vlak al echt sprake van een open beleid of opteert de NMBS voor een schoorvoetende aanpak, waarbij de richtlijnen en resoluties die dit Parlement heeft goedgekeurd, dode letter blijven?

14.05 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De modellen die de NMBS gebruikt om het treinaanbod aan te passen aan de vraag, zijn nog niet gebaseerd op *big data*, maar op regelmatige fysieke tellingen van het aantal reizigers. De NMBS bestudeert nu de mogelijkheden om dergelijke tellingen te doen op basis van *big data*.

Sinds 22 september 2015 publiceert de NMBS de geplande dienstregeling van de treinen op haar website en die open data zijn gratis, op voorwaarde dat men met de NMBS een contract met gebruiksvoorwaarden ondertekent om verkeerd gebruik te vermijden. Daarom mogen die gegevens ook niet verder worden doorgegeven aan derden. Er is geen selectieproces. Elke persoon of organisatie die het contract ondertekend terugstuurt, ontvangt de gegevens.

(Frans) Op 19 januari had de NMBS 126 contractaanvragen ontvangen. Er zijn intussen acht contracten ondertekend en 118 waren er nog niet teruggestuurd door de aanvragers.

Google Maps integreert de dienstregeling van de treinen nu ook in zijn routeplanner.

De NMBS wil de realltime data ter beschikking stellen, maar wacht op de definitieve specificaties van het wetsontwerp om zich uit te spreken.

14.06 David Geerts (sp.a): We zullen nagaan in hoeverre innoverende initiatieven kunnen bijdragen tot een betere reizigersservice. Ik vond de resolutie een goed initiatief, maar met het openstellen van data moet men behoedzaam omgaan.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Het openstellen van de dienstregeling is al een relatief

les mesures à prendre pour optimiser une utilisation efficace des données? La SNCB considère que la diffusion de données en temps réel est un défi sur le plan technique. La ministre peut-elle nous en dire davantage à ce propos?

14.04 Gilles Foret (MR): Comment la SNCB entend-elle appliquer une véritable politique d'open data, c'est-à-dire l'accessibilité des bases de données pour des tiers qui veulent les utiliser? Cette politique est-elle aujourd'hui réellement ouverte ou est-ce encore quelque chose de timoré, qui n'avance pas dans le sens des directives et des résolutions que ce Parlement a adoptées?

14.05 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Les modèles dont se sert la SNCB pour adapter l'offre ferroviaire à la demande ne sont pas encore basés sur des *big data*. Ils sont basés sur des comptages physiques à intervalles réguliers du nombre de voyageurs. La SNCB planche en ce moment sur diverses possibilités de procéder à ces comptages sur la base de *big data*.

Depuis le 22 septembre 2015, la SNCB publie ses horaires des trains sur son site web et ces données ouvertes sont gratuites à condition de signer avec la SNCB un contrat contenant les conditions générales d'utilisation, la finalité de ce contrat étant d'éviter les abus. C'est également pour cette raison que ces données ne peuvent être communiquées à des tiers. Il n'y a pas de processus de sélection. Toute personne ou organisation qui renvoie ce contrat signé reçoit les données.

(En français) Au 19 janvier, on dénombrait 126 demandes de contrats. Huit contrats ont été signés, 118 n'avaient pas encore été renvoyés par les demandeurs.

Google Maps intègre ainsi à présent les horaires des trains dans son planificateur d'itinéraire.

La SNCB prévoit de mettre à disposition ses données en temps réel mais attend les spécifications définitives du projet de loi pour se prononcer.

14.06 David Geerts (sp.a): Nous examinerons dans quelle mesure des initiatives innovantes peuvent contribuer à améliorer les services aux voyageurs. À mon sens, cette résolution était une bonne chose, mais il y a lieu d'agir avec prudence en matière d'ouverture de données.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): L'ouverture des horaires rencontre déjà un succès relatif et répond

succes en beantwoordt aan een effectieve behoefte. Verder wil men duidelijk vooruitgang boeken inzake *real time data*. Anno 2016 mogen we wel iets anders verwachten dan manuele tellingen om bepaalde zaken in kaart te brengen. *Big data* bieden ook voor de trein enorme toepassingsmogelijkheden. Er zijn correctere tellingen mogelijk en dus ook het beter inzetten van het beschikbare treinmateriaal.

14.08 Gilles Foret (MR): Ik denk dat men meer moet doen. Momenteel is er veeleer sprake van gegevensuitwisseling. Een opendatabeleid moet echter in een ruimer kader worden ingebed en de toegang tot de gegevens faciliteren. Dat er op 126 aanvragen slechts 8 contracten werden ondertekend, toont aan dat er ruimte is voor verbetering, maar we gaan wel in de goede richting.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rol van de FOD Mobiliteit" (nr. 8499)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onttrekken van bevoegdheden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 8679)

15.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens de krant *l'Echo* zou u de FOD Mobiliteit zijn bevoegdheid met betrekking tot de voorbereiding en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid willen ontnemen. Naar verluidt zou het kabinet eveneens de bestuursovereenkomst 2016-2018 van de FOD blokkeren.

De rol van de FOD zou echter moeten worden versterkt. Als er een duidelijke politieke wil bestaat, zou dat de FOD in staat moeten stellen het mobiliteitsbeleid mee te sturen en objectieve instrumenten te ontwikkelen voor de evaluatie van het overheidsbeleid.

Hoe ziet u de rol van de FOD Mobiliteit en de samenwerking met uw kabinet? Wanneer zal de bestuursovereenkomst 2016-2018 worden ondertekend en hoe zal u er in het kader van uw deelname aan de vergaderingen van het directiecomité voor zorgen dat men vrijuit kan spreken in dit gespannen klimaat?

15.02 David Geerts (sp.a): Volgens *L'Echo* zou de

à un besoin réel. Par ailleurs, on entend clairement progresser au niveau de l'accès aux données en temps réel. À notre époque, nous pouvons espérer davantage qu'un comptage manuel pour répertorier certaines informations. Les *big data* ont en outre un potentiel considérable d'application pour le train. Il est possible d'améliorer le comptage et, *a fortiori*, l'affectation du matériel ferroviaire disponible.

14.08 Gilles Foret (MR): Je pense qu'il faudra aller plus loin. Nous sommes pour le moment dans une dynamique de partage de données mais l'open data doit s'inscrire dans un cadre plus large, faciliter l'accès aux données. Les 8 contrats signés sur 126 demandes confirment les possibilités d'amélioration, même si nous allons dans le bon sens.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rôle du SPF Mobilité" (n° 8499)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retrait de certaines compétences du SPF Mobilité et Transports" (n° 8679)

15.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon le journal *l'Echo*, vous souhaitez retirer au SPF Mobilité sa mission de préparation et d'évaluation de la politique de mobilité. Il semblerait par ailleurs que le cabinet bloque le contrat d'administration 2016-2018 du SPF.

Il conviendrait cependant de renforcer le rôle du SPF. Une volonté politique claire devrait lui permettre de piloter la politique de mobilité et de développer des outils objectifs d'évaluation des politiques publiques.

Quelle est votre vision du rôle du SPF Mobilité et sa coopération avec votre cabinet? Quand le contrat d'administration 2016-2018 sera-t-il signé et, dans le cadre de votre participation aux réunions du comité de direction, comment comptez-vous assurer une libre parole dans un contexte de tensions?

15.02 David Geerts (sp.a): Selon *L'Echo*, la

minister de ondersteunende rol van de FOD willen inperken door een aantal bevoegdheden die vervat zitten in het KB van 20 november 2011 terug te schroeven, zoals beleidsvoorbereiding, evaluatie en opmaak van SWOT-analyses.

Kan dat zonder wettelijke basis? Hoe moeten wij de werkrelatie tussen het kabinet en de FOD inschatten?

15.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het is niet aan mij om een persoonlijke mening over de rol van de FOD Mobiliteit te verkondigen. De koninklijke besluiten van 20 november 2001 en 29 oktober 2001 bepalen dat de FOD onder het gezag staat van de minister die bevoegd is voor Mobiliteit en Vervoer en omschrijven het takenpakket van de FOD.

(*Nederlands*) De FOD heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van zijn minister en is verplicht de ministeriële beleidsopties loyaal uit te voeren. Er is permanent contact tussen het kabinet en de FOD. Ik ben erg tevreden over de samenwerking.

(*Frans*) Mijn beleidscel en de FOD Mobiliteit staan dagelijks in contact met elkaar.

Die teksten bepalen tevens dat er een bestuursovereenkomst moet worden gesloten. Die overeenkomst wordt al maandenlang besproken door de FOD en de beleidscel van het kabinet. Het proces zal binnenkort worden afgerond.

De jongste vergadering met betrekking tot de bestuursovereenkomst dateert van 2 februari. Het directiecomité van de FOD Mobiliteit zou zich over een laatste versie moeten buigen. Ik zal erop toezien dat alle leden van het management bij de uitwerking ervan werden betrokken.

(*Nederlands*) Doorgaans zijn het de directeur van de beleidscel of de verantwoordelijken van de beleidskernen die deelnemen aan de vergaderingen van het directiecomité. Mijn deelname mag niet worden gezien als een manoeuvre om de leden van het directiecomité niet vrijuit te laten spreken. Het is integendeel een vorm van belangstelling voor de werking van de FOD. Ik overweeg zelfs een beleidsraad op te richten, op basis van het KB van 7 november 2000.

15.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Er is dus geen vuiltje aan de lucht? Het verslag van het Rekenhof over de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel bevat tal van passages over de FOD en

ministre entend restreindre le rôle d'appui du SPF en supprimant un certain nombre de compétences fixées par l'arrêté royal du 20 novembre 2011 telles que l'élaboration de la politique et l'évaluation et la réalisation d'analyses SWOT.

Est-ce possible en l'absence de base juridique? Comment devons-nous évaluer la relation de travail entre le cabinet et le SPF?

15.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je n'ai pas à avoir d'avis personnel sur le rôle du SPF Mobilité. Les arrêtés royaux des 20 novembre 2001 et 29 octobre 2001 précisent que le SPF a été créé sous l'autorité du ministre qui a la Mobilité et les Transports dans ses attributions et décrivent ses missions.

(*En néerlandais*) Le SPF, qui joue un rôle subordonné à l'égard du ministre, est tenu de mettre en oeuvre loyalement les options politiques ministérielles. Le cabinet et le SPF entretiennent des contacts permanents. Cette coopération me donne entière satisfaction.

(*En français*) Il y a chaque jour des contacts entre ma cellule stratégique et le SPF Mobilité.

Ces textes décrivent aussi l'obligation de conclure un contrat d'administration. Celui-ci fait l'objet de discussions entre le SPF et la cellule stratégique du cabinet depuis de nombreux mois. Le processus est en cours de finalisation.

La dernière réunion concernant le contrat d'administration date du 2 février. Une dernière version devrait être discutée en comité de direction du SPF Mobilité. Je veillerai à ce que tous les membres du management aient été impliqués dans son élaboration.

(*En néerlandais*) Le plus souvent, ce sont le directeur de la cellule stratégique ou les responsables des noyaux stratégiques qui participent aux réunions du comité de direction. Ma participation ne peut pas être considérée comme une manoeuvre tendant à empêcher les membres du comité de direction de s'exprimer librement. Il s'agit, au contraire, d'une manifestation de mon intérêt pour le fonctionnement du SPF. J'envisage même la création d'un conseil stratégique sur la base de l'arrêté royal du 7 novembre 2000.

15.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Tout va donc très bien? Le rapport de la Cour des comptes sur les contrats de gestion SNCB et Infrabel comporte de nombreux passages sur le SPF et son

zijn onvermogen om, bij gebrek aan middelen, de referentiedata met betrekking tot de investeringen van Infrabel te controleren.

Ooit zal er dus een bestuursovereenkomst 2016-2018 worden gesloten. Dat is absoluut noodzakelijk. De mobiliteit is van essentieel belang voor het milieu en duurzame groei en is een noodzakelijke voorwaarde voor de economische en sociale heropleving van het land.

15.05 David Geerts (sp.a): Belangstelling, loyaliteit en een goede werking ... daar kunnen wij als parlementsleden alleen maar blij mee zijn.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "nummerplaten die refereren aan nazi-Duitsland" (nr. 8464)

16.01 Gautier Calomne (MR): Naar verluidt reikte de DIV recentelijk een aantal nummerplaten uit waarvan de lettercombinaties, onder meer HH, EVA-SS of SS, naar nazi-Duitsland kunnen verwijzen.

De Ligue Belge contre l'Antisémitisme reageerde scherp en maakte de kwestie aanhangig bij uw diensten. Dat soort zaken lijken me niet voor herhaling vatbaar.

U bent met een intern onderzoek gestart. De regelgeving bepaalt dat combinaties die in strijd zijn met de goede zeden, een racistisch of xenofobisch karakter uitstralen, beledigend zijn of verwijzen naar een politieke partij, verboden zijn.

Werden er al bijzondere maatregelen genomen of zal dat nog gebeuren? In voorkomend geval, welke?

16.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Hoewel de reservatie en het gebruik van een bepaalde combinatie uitsluitend onder de verantwoordelijkheid valt van de houder van de kentekenplaat die de aanvraag indient, beschikt de DIV over de mogelijkheid bepaalde combinaties vooraf te weigeren of de combinatie op de kentekenplaat achteraf te schrappen indien er een klacht werd ingediend wegens het aanstootgevende, beledigende, racistische of xenofobische karakter ervan, zonder dat daarvoor enige compensatie kan worden gevraagd.

incapacité, faute de moyens, à contrôler les dates de référence des investissements d'Infrabel.

J'entends que nous assisterons un jour à la naissance d'un contrat d'administration 2016-2018. C'est indispensable. La mobilité est primordiale pour l'environnement mais aussi pour une croissance durable et nécessaire à une redynamisation économique et sociale du pays.

15.05 David Geerts (sp.a): Marque d'intérêt, témoignage de loyauté et bon fonctionnement... en tant que députés, nous ne pouvons que nous en réjouir.

L'incident est clos.

16 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation faisant référence à l'Allemagne nazie" (n° 8464)

16.01 Gautier Calomne (MR): La DIV aurait récemment délivré des plaques d'immatriculation pouvant faire allusion à l'Allemagne nazie, avec des associations de lettres comme HH, EVA-SS ou encore SS.

La Ligue Belge contre l'Antisémitisme a vivement réagi et a saisi vos services de cette question. Il me semble très important que cela ne se présente plus.

Vous avez lancé une enquête interne. Les règles en la matière interdisent les immatriculations présentant un caractère offensant, raciste, injurieux ou politique.

Des mesures particulières ont-elles déjà été prises ou vont-elles être prises? Le cas échéant, lesquelles?

16.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Bien que la réservation et l'utilisation d'une combinaison ressorte de la responsabilité exclusive du titulaire qui en fait la demande, la DIV a la possibilité de refuser *a priori* certaines combinaisons et de radier *a posteriori* toute combinaison dont le caractère offensant, insultant, raciste ou xénophobe a été sujet à plainte et ce, sans qu'aucune compensation ne puisse être exigée.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderhouds- en herstellingswerkplaatsen van de NMBS" (nr. 8569)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhoging van de beschikbaarheid van het rollend materieel" (nr. 8797)

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): In haar strategische visie voor het spoor gaf de minister aan dat ze de beschikbaarheidsgraad van het rollend materiaal wou verhogen van 80 naar 86 procent. B-Technics stelde daartoe ondertussen een actieplan op.

Hoeveel procent van het rollend materieel staat er vandaag stil in de werkplaatsen? Wat houdt het actieplan van B-Technics in, wat is de timing en wie is de eindverantwoordelijke? Kan het onderhoud van locomotieven en wagons meer worden verschoven naar de weekends en de nachten? Worden er nog andere initiatieven genomen om de beschikbaarheidsgraad te verhogen?

17.02 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Het rollend materieel is onbeschikbaar voor de commerciële dienst tijdens de noodzakelijke herstellings- en onderhoudswerken. De installatie van de ETCS-veiligheidssystemen aan boord van de treinen kan eveneens een langdurige onbeschikbaarheid meebrengen.

(*Nederlands*) De immobilisatiegraad van het tractiematerieel was gemiddeld 20 procent in 2015.

(*Frans*) Het is niet gemakkelijk om de prestaties van de verschillende Europese onderhoudsdiensten te vergelijken omdat er veel factoren variëren. De kosten voor het onderhoud van het materieel liggen bij de NMBS 10 procent hoger als gevolg van de ouderdom en diversiteit van het rollend materieel. Het onderhoud wordt niet uitgevoerd volgens de stelsels van nacht- en weekendarbeid, wat bij andere operatoren wel het geval is.

De NMBS heeft andere netwerken en private ondernemingen bezocht. Voor de periode 2016-2019 zijn er acties gepland om de kwaliteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en netheid te verhogen én de kosten te verminderen door het gebruik van moderne technieken, meer variabele

L'incident est clos.

17 **Questions jointes de**

- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les ateliers ferroviaires de maintenance et d'entretien" (n° 8569)
- 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'augmentation de la disponibilité du matériel roulant" (n° 8797)

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dans sa vision stratégique pour le rail, la ministre a indiqué qu'elle souhaitait augmenter le taux de disponibilité du matériel roulant de 80 à 86 %. Entre-temps, B-Technics a élaboré un plan d'action en ce sens.

Quel pourcentage du matériel roulant se trouve actuellement dans les ateliers? Quelle est la teneur du plan d'action de B-Technics? Quel est le calendrier? Qui est le responsable final? L'entretien des locomotives et des wagons pourrait-il davantage s'effectuer de nuit et pendant le week-end? D'autres initiatives seront-elles prises pour accroître le taux de disponibilité?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le matériel roulant est indisponible pour le service commercial lors des indispensables tâches de réparation et d'entretien. L'installation des systèmes de sécurité embarqués ETCS peut aussi entraîner une longue indisponibilité.

(*En néerlandais*) Le taux d'immobilisation du matériel de traction a avoisiné les 20 % en 2015.

(*En français*) Il n'est pas facile de comparer les performances des différents services de maintenance européens car beaucoup de facteurs varient. Néanmoins, les coûts d'entretien du matériel sont de 10 % plus élevés à la SNCB en raison de l'âge et de la diversité du matériel roulant. L'entretien ne s'effectue pas selon des régimes de travail de nuit et de week-end, comme auprès d'autres opérateurs.

La SNCB a effectué des visites d'autres réseaux et sociétés privées. Elle a planifié pour la période 2016-2019 des actions destinées à augmenter la qualité, la fiabilité, la disponibilité et la propreté mais, également, à réduire les coûts: utiliser des technologies modernes, intensifier le travail à

arbeidstijden (met andere woorden, wanneer het materieel niet gebruikt wordt), een betere voorbereiding van het werk, de bijscholing van het personeel, de bouw van nieuwe werkplaatsen en de aanschaf van performantere installaties.

(Nederlands) Andere initiatieven zijn het streven naar een fijnere afstemming tussen BTC en BTR en een gestructureerde feedback tussen BTR en BTC.

(Frans) Het aankoopcontract voor het nieuwe materieel bepaalt dat een deel van de elektrische componenten door de constructeur zal worden onderhouden. Afgezien daarvan zal het onderhoud nog steeds in de werkplaatsen van de NMBS worden uitgevoerd.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Vooruitgang op het vlak van het onderhoud is een gedeelde bekommernis. Een grotere beschikbaarheid van het materieel is essentieel voor de dienstverlening.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van statutair personeel bij Infrabel" (nr. 8498)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "statutaire aanwervingen bij de spoorwegen" (nr. 8511)

18.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens de pers zou de hr-dienst van Infrabel hebben besloten om geen statutaire ambtenaren meer aan te werven. Het zou een – nogal merkwaardige – technische fout betreffen, aangezien volgens de wetgeving de statutaire recruitment de regel blijft.

Wat is uw standpunt in dat dossier? Was u op de hoogte van die boodschap waarmee de verantwoordelijke van Infrabel had ingestemd? Hoe zal het wervingsbeleid van de NMBS er in de toekomst uitzien? Werden de vakbonden geraadpleegd?

18.02 Inez De Coninck (N-VA): Klopt het dat Infrabel wenst over te schakelen naar zuiver contractuele aanwervingen? Hoe werd deze beslissing genomen en wie was ervan op de hoogte? Hoe kadert dit binnen de fameuze wet van 1926 die het spoorwegstatuut regelt? Wat vindt de minister hiervan?

horaire décalé (c'est-à-dire lorsque le matériel n'est pas utilisé), mieux préparer le travail, former le personnel, construire de nouveaux ateliers et acquérir des installations plus performantes.

(En néerlandais) D'autres initiatives visent une meilleure harmonisation et un feed-back structuré entre BTC et BTR.

(En français) Le contrat d'achat du nouveau matériel précise qu'une partie des composants électriques sera entretenue par le constructeur. À part cela, les entretiens seront encore réalisés dans les ateliers de la SNCB.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Les progrès en matière de maintenance constituent une préoccupation partagée. Une plus grande disponibilité du matériel est essentielle à la qualité du service.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de statutaires auprès d'Infrabel" (n° 8498)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement de statutaires par la SNCB" (n° 8511)

18.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon la presse, les RH d'Infrabel avaient décidé de ne plus recruter d'agents statutaires. Il s'agirait d'une erreur technique assez curieuse puisque le recrutement statutaire reste la règle conformément à la législation.

Quelle est votre position sur ce dossier? Avez-vous eu connaissance de ce message muni de l'aval du responsable d'Infrabel? Qu'en est-il de la politique de recrutement à la SNCB pour le futur? Les syndicats ont-ils été consultés?

18.02 Inez De Coninck (N-VA): Est-il exact qu'Infrabel souhaite ne plus recruter que des contractuels? Comment une telle décision a-t-elle été prise et qui en a été informé? Comment ce choix cadre-t-il avec la fameuse loi de 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges? Qu'en pense la ministre?

18.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Alle mogelijke misverstanden werden uit de wereld geholpen, zodat er niet langer sprake is van enige onduidelijkheid op dat vlak. Infrabel en de NMBS moeten de geldende regelgeving in acht nemen.

(*Nederlands*) De wet van 23 juli 1926 bepaalt de voorwaarden voor niet-statutaire aanwervingen.

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Véronique Caprasse** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het actieplan inzake de geluidsoverlast van Brussels Airport" (nr. 8651)
- mevrouw **Karin Jiroflée** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de luchthavenproblematiek" (nr. 8694)

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Uw actieplan tegen geluidshinder kan enkel in het Nederlands worden geraadpleegd, want het wordt ter beschikking van het publiek gesteld op een website van het Vlaams Gewest.

Een aantal gemeentebesturen deden zelf het nodige om die documenten in het Frans beschikbaar te stellen. Dat was echter pas een maand na de start van het openbaar onderzoek mogelijk.

Waarom was uw ontwerpactieplan enkel in het Nederlands beschikbaar, terwijl de luchthaven toch een nationaal statuut heeft?

Welke gemeenten werden op de hoogte gebracht van het openbaar onderzoek omtrent dat ontwerp? Wanneer en via welk kanaal?

Wanneer zullen de resultaten van het onderzoek, dat liep van 16 november 2015 tot 15 januari 2016, beschikbaar zijn?

Bij de analyse van de resultaten zal er rekening moeten worden gehouden met de woonplaats van de respondenten. Door de tekortschietende informatie en de taalbarrière hebben heel wat omwonenden ongetwijfeld immers niet kunnen deelnemen aan het onderzoek.

19.02 **Karin Jiroflée** (sp.a): De Vlaamse overheid heeft een actieplan Omgevingslawaaier voor Brussels

18.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Tout éventuel malentendu a été rectifié sans équivoque à ce sujet. Infrabel et la SNCB doivent respecter la réglementation en vigueur.

(*En néerlandais*) La loi du 23 juillet 1926 fixe les conditions dans lesquelles la SNCB peut procéder au recrutement de personnel non statutaire.

L'incident est clos.

19 **Questions jointes de**

- Mme **Véronique Caprasse** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'action relatif aux nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 8651)
- Mme **Karin Jiroflée** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes posés par l'aéroport" (n° 8694)

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Le site internet mettant à la disposition du public votre plan d'action contre les nuisances sonores n'est consultable qu'en néerlandais, s'agissant d'un site de la Région flamande.

Certaines administrations communales ont permis aux habitants de consulter ces documents en français. Toutefois, elles n'ont pu le faire que plus d'un mois après le début de l'enquête publique.

Pourquoi votre projet de plan d'action n'a-t-il été disponible qu'en néerlandais, et ce malgré le statut national de l'aéroport?

Quelles communes ont-elles été averties de l'existence de l'enquête publique portant sur ce projet? Quand et suivant quel canal?

Quand seront disponibles les résultats de l'enquête qui a recueilli les observations des citoyens du 16 novembre 2015 au 15 janvier 2016?

L'analyse de ces résultats devra tenir compte du domicile des citoyens qui auront participé à l'enquête. Le manque d'informations ainsi que la barrière de la langue auront empêché de nombreux riverains d'y prendre part.

19.02 **Karin Jiroflée** (sp.a): Les autorités flamandes ont élaboré un plan d'action relatif aux

Airport opgesteld. Een Europese richtlijn verplicht Vlaanderen immers de bewoners te beschermen tegen overlast. Het plan wordt in de ruime omgeving niet op applaus onthaald. De voornaamste reden is, dat de Vlaamse overheid geen vat heeft op een aantal cruciale factoren. De gebruikte startbanen en vliegroutes zijn federale materie.

De Vlaamse minister van Milieu, de gemeente en actiegroepen stellen terecht dat er een samenwerkingsakkoord moet worden uitgewerkt met de federale overheid. De minister vroeg in een brief van oktober 2015 dat ze zou worden betrokken bij een duurzame oplossing, maar bij mijn weten kreeg ze hierop nog geen antwoord.

Waarom kreeg Vlaanderen nog geen antwoord? Is er zicht op een akkoord? Wat houdt het in?

19.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Overeenkomstig richtlijn 2002/49 gaat het actieplan uit van het Vlaams Gewest, dat bevoegd is aangezien de luchthaven in het Vlaams Gewest gelegen is. Ik verzoek u dan ook mevrouw Schauvliege te ondervragen.

(*Nederlands*) Ik kan ermee instemmen dat er een samenwerkingsakkoord komt. Dat element zal deel uitmaken van de globale oplossing voor het beheer van de hinder die door de luchthavenactiviteiten wordt veroorzaakt.

19.04 **Véronique Caprasse** (DéFI): Ik kan geen genoeg nemen met zo een ontwijkend antwoord. Het betreft een nationale luchthaven voor het hele land. Logischerwijze moet er dus een openbaar onderzoek in de twee talen worden uitgevoerd. U kan dienaangaande uw invloed laten gelden. Ik hoop dat de resultaten van het onderzoek in de twee talen zullen worden gepubliceerd.

19.05 **Karin Jiroflée** (sp.a): De minister staat positief tegenover het samenwerkingsakkoord, maar het is er nog niet. Ook heeft zij nog niet geantwoord op de vraag van de Vlaamse minister, intussen vier maanden geleden.

Het incident is gesloten.

20 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van het Rekenhof over de beheerscontracten van de

nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles. Une directive européenne oblige en effet la Flandre à protéger les habitants contre de telles nuisances. De manière générale, le plan d'action n'a pas bénéficié d'un accueil chaleureux, ce qui est principalement dû au fait que les autorités flamandes n'ont aucune emprise sur une série de facteurs cruciaux. Les pistes de décollage et les routes aériennes empruntées relèvent du fédéral.

La ministre flamande de l'Environnement, la commune et les groupes d'action estiment à juste titre qu'il convient d'élaborer un accord de coopération avec les autorités fédérales. Dans une lettre d'octobre 2015, la ministre a demandé à être impliquée dans la recherche d'une solution durable. À ma connaissance, aucune réponse ne lui a encore été adressée.

Pourquoi la Flandre n'a-t-elle toujours pas reçu de réponse? Un accord se profile-t-il? Que prévoit-il?

19.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Conformément à la directive 2002/49, le plan d'action émane de la Région flamande, compétente vu que l'aéroport est situé en Région flamande. Je vous invite donc à questionner ma collègue Schauvliege.

(*En néerlandais*) Je me rallie à l'idée d'un accord de coopération. Cet élément fait partie de la solution globale qui sera recherchée pour gérer les nuisances liées aux activités aéroportuaires.

19.04 **Véronique Caprasse** (DéFI): Je ne peux accepter une réponse aussi évasive. Il s'agit d'un aéroport national qui concerne tout le pays. Une enquête publique doit donc logiquement être faite dans les deux langues. Vous pouvez user de votre influence. J'espère que les résultats de l'enquête seront publiés dans les deux langues.

19.05 **Karin Jiroflée** (sp.a): La ministre est favorable à cet accord de coopération que nous attendons d'ailleurs toujours. Elle n'a pas non plus répondu à la question que la ministre flamande de l'Environnement lui a adressée il y a quatre mois.

L'incident est clos.

20 **Questions jointes de**
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cour des comptes relatif aux contrats de gestion de la SNCB/Infrabel"

NMBS/Infrabel" (nr. 8663)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontwerprapport van het Rekenhof" (nr. 8778)

20.01 Inez De Coninck (N-VA): Een aantal zaken uit het rapport van het Rekenhof over de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel komen al enkele weken ter sprake in de media. Zo blijken de spoorwegbedrijven hun verplichtingen niet altijd na te komen en zou het TBL+-veiligheidssysteem niet compatibel zijn met de systemen van andere spooroperatoren.

Klopt dit en kan de minister dit toelichten? Wanneer krijgen de commissieleden dat rapport?

20.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het parlementaire debat zal volgende week plaatsvinden. Ik zal geen commentaar geven met betrekking tot de details van het ontwerpverslag van het Rekenhof die in de pers werden gelekt.

(*Nederlands*) Begin december heb ik het ontwerprapport van het Rekenhof ontvangen en ik heb het mijn opmerkingen bezorgd.

(*Frans*) Het Rekenhof bundelt momenteel de opmerkingen van de verschillende partijen. Ik sta grotendeels achter de geformuleerde conclusies en aanbevelingen. De beheerscontracten moeten op een efficiëntere manier worden opgevolgd en de doelstellingen ervan moeten een resultaatverbintenis inhouden.

(*Nederlands*) Verschillende aanbevelingen zullen aan bod komen in de gesprekken over de toekomstige beheerscontracten van Infrabel en de NMBS.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Ik ben blij dat de minister vindt dat de tekortkomingen in de komende beheersovereenkomst moeten worden opgevangen en dat we naar een beheersovereenkomst moeten gaan met resultaatverbintenissen en duidelijk meetbare doelstellingen. De minister kan rekenen op onze steun.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

(n° 8663)

- 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 de rapport de la Cour des comptes" (n° 8778)

20.01 Inez De Coninck (N-VA): Depuis quelques semaines, une série d'éléments du rapport de la Cour des comptes relatif aux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel circulent dans les médias. Ainsi, les entreprises ferroviaires ne respecteraient pas toujours leurs obligations et le système de sécurité TBL+ ne serait pas compatible avec les systèmes d'autres opérateurs ferroviaires.

Ces informations sont-elles exactes? La ministre peut-elle nous éclairer à ce sujet? Quand les membres de la commission pourront-ils consulter ce rapport?

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le débat parlementaire aura lieu la semaine prochaine. Je ne commenterai pas les détails du projet de rapport de la Cour des comptes qui ont fait l'objet de fuites dans la presse.

(*En néerlandais*) La Cour des comptes m'a fait parvenir le projet de rapport au début du mois décembre. Après avoir procédé à l'analyse de ce projet, j'ai fait part de mes observations à la Cour.

(*En français*) La Cour des comptes compile actuellement les commentaires des différentes parties. Je partage en grande partie ses conclusions et recommandations. Il faut mettre en place un suivi plus efficace des contrats de gestion et leurs objectifs doivent impliquer une obligation de résultat.

(*En néerlandais*) Dans le cadre des prochaines discussions concernant les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB, les différentes recommandations formulées seront abordées.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Je me félicite que la ministre considère que le prochain contrat de gestion devra combler les manquements, s'orienter vers des obligations de résultats et fixer des objectifs précis et mesurables. La ministre peut compter sur notre soutien.

L'incident est clos.

21 Question de M. **Éric Thiébaud** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Quiévrain" (nr. 8675)

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Quiévrain" (n° 8675)

21.01 **Éric Thiébaud** (PS): De treinreizigers die gebruikmaken van het station Quiévrain maken zich zorgen over de lamentabele toestand waarin het zich bevindt en de mogelijke sluiting van het loket en de onthaalvoorzieningen. Van dat station maken er veel leerlingen en forensen uit de regio Haut-Pays en de omgeving van Quiévrain gebruik. Het is gevestigd in een negentiende-eeuws gebouw dat een desolate indruk maakt. Het zou in maart 2016 definitief gesloten worden. Dat verontrust me aangezien die sluiting eventueel ook gevolgen kan hebben voor het behoud van de lijn Quiévrain-Bergen.

Zal het station Quiévrain inderdaad op 1 maart 2016 gesloten worden en zal u van dat besluit nog terugkomen? Zullen er treinen blijven stoppen? Wat zal er met het personeel gebeuren? Is u ten slotte van plan het station te laten restaureren?

21.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het station sluit op 1 maart. Een loket in dat station zou een gemiddelde inactiviteitsgraad van 78 procent vertegenwoordigen. De gebruikers beschikken over een automaat voor de aankoop van vervoerbewijzen en over onlineverkoopkanalen.

Het stationsgebouw van Quiévrain werd tijdelijk vervangen door een container; die wordt op 1 maart gesloten. De reizigers zullen onder de markies van het vroegere gebouw of in de twee wachthokjes op het andere perron kunnen schuilen. Omdat de wachthokjes vaak het doelwit zijn van vandalisme, zullen de ruiten door polycarbonaat worden vervangen.

De NMBS onderhandelde met de gemeente over de renovatie en de herbestemming van het vroegere gebouw. Omdat er geen budget is, lanceert de NMBS een grootschalige campagne voor projectontwikkeling die verder reikt dan enkel het gebouw. Deze procedure zal rekening houden met het onthaal van de treinreizigers, de integratie van de intermodaliteit en de groene mobiliteit, alsook de heropleving van de wijk in combinatie met een beperkte en goed overwogen inbreiding.

Het treinaanbod op de lijn zal niet beïnvloed worden door de sluiting van de loketten. Het personeel zal een zelfde functie krijgen in een ander station in de buurt.

21.03 **Éric Thiébaud** (PS): Het loket mag dan niet rendabel zijn omdat er niet genoeg treinreizigers

21.01 **Éric Thiébaud** (PS): Les usagers de la gare de Quiévrain sont alarmés par son état lamentable et une possible fermeture du guichet ainsi que de l'infrastructure d'accueil. Cette gare, important lieu de passage pour les élèves et les navetteurs de toute la région des Haut-Pays et de Quiévrain, se trouve dans un bâtiment du XIX^e siècle offrant une image d'abandon. Sa fermeture définitive, annoncée pour mars 2016, m'inquiète étant donné les conséquences potentielles sur le maintien de la ligne Quiévrain-Mons.

Confirmez-vous la fermeture de la gare de Quiévrain en date du 1^{er} mars 2016 et comptez-vous revenir sur cette décision? Un train continuera-t-il à s'y arrêter? Qu'en sera-t-il du sort du personnel? Comptez-vous par ailleurs restaurer la gare?

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La fermeture sera effective au 1^{er} mars. Maintenir un guichet aurait correspondu à un taux moyen d'inactivité de 78 %. Les utilisateurs disposent d'un automate de vente et de canaux *online*.

Le bâtiment de la gare de Quiévrain a été provisoirement remplacé par un container qui sera fermé le 1^{er} mars. Les voyageurs pourront s'abriter sous la marquise de l'ancien bâtiment ou dans les deux abris de l'autre quai. Ces derniers étant régulièrement la cible d'actes de vandalisme, les vitres seront remplacées par du polycarbonate.

Des négociations avaient été menées entre la SNCB et la commune pour que celle-ci rénove et occupe l'ancien bâtiment. Faute de budget, la SNCB va lancer une campagne de promotion immobilière couvrant davantage que ce seul bâtiment. Cette procédure prendra en compte l'accueil de la clientèle ferroviaire, l'intégration de l'intermodalité et des modes doux ainsi que la redynamisation du quartier en se limitant à une densification modérée et réfléchie de l'urbanisation.

La fermeture des guichets n'a pas d'impact sur la desserte de la ligne. Le personnel sera affecté aux mêmes fonctions dans une autre gare de la région.

21.03 **Éric Thiébaud** (PS): S'il n'y a pas assez de voyageurs pour rentabiliser le guichet, il serait

zijn, toch is een aanwezigheid van personeel zinvol om het onveiligheidsgevoel te bestrijden.

Het vastgoedproject waarnaar u verwijst krijgt maar geen vorm. Ik hoop dat het niet klinisch dood is.

Het incident is gesloten.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een dienstregeling tijdens een periode van minimale dienstverlening" (nr. 8680)

- de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een minimale dienstverlening bij de spoorwegen" (nr. 9404)

22.01 **David Geerts** (sp.a): Gisteren werd gezegd dat de NMBS, Infrabel en HR Rail de verschillende scenario's inzake minimale dienstverlening in de commissie zouden komen toelichten. Het was niet duidelijk of ook de vakbonden effectief het woord zouden kunnen nemen.

Klopt het dat de verschillende scenario's klaar zijn? Van welk soort minimale dienstverlening is er sprake? Is er een vast schema? Wordt het Franse voorbeeld gevolgd? Zijn er andere modellen? Is het ontwerp in samenwerking met de vakbonden opgesteld?

22.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Voor de invoering van een minimale dienstverlening is er voldoende personeel nodig, om de reizigers en het personeel niet in gevaar te brengen.

Bovendien is een minimale dienstverlening uit een juridisch oogpunt onverdedigbaar: het stakingsrecht is immers een grondrecht.

De ervaring in andere landen leert dat de reizigers niet tevreden zijn over de minimale dienstverlening.

Hoe staat het met het sociaal overleg? Zult u de resultaten daarvan afwachten of zult u zwichten voor het door sommige meerderheidspartijen gestelde ultimatum?

Een minimale dienstverlening die niet het resultaat is van een sociale dialoog, zou niet in overeenstemming zijn met het IAO-verdrag nr. 87, noch met het Europees Sociaal Handvest. Kan zo

néanmoins judicieux de maintenir une présence pour contrer le sentiment d'insécurité.

Le projet de promotion immobilière que vous évoquez ne se concrétise pas: j'espère qu'il n'est pas mort cliniquement.

L'incident est clos.

22 **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 "l'élaboration d'un horaire en période de service minimum" (n° 8680)

- M. **Marco Van Hees** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de service minimum dans le rail" (n° 9404)

22.01 **David Geerts** (sp.a): Il a été dit hier que la SNCB, Infrabel et HR Rail viendraient expliquer en commission les différents scénarios en vue de l'instauration d'un service minimum. Les syndicats auront-ils voix au chapitre? Mystère et boule de gomme.

Est-il vrai que les différents scénarios sont prêts? De quel genre de service minimum est-il question? Y a-t-il un schéma déterminé? S'inspirera-t-on de l'exemple français? Y a-t-il d'autres modèles? Le projet a-t-il été rédigé en collaboration avec les syndicats?

22.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): L'instauration d'un service minimum exige du personnel en suffisance pour ne pas mettre en danger les usagers ou le personnel.

De plus, le service minimum est indéfendable d'un point de vue juridique: le droit de grève est un droit fondamental.

Dans d'autres pays, on constate que le service minimum ne satisfait pas les usagers.

Où en est la concertation sociale? Attendrez-vous ses résultats ou vous plierez-vous à l'ultimatum fixé par certaines composantes de votre majorité?

Un service minimum qui ne serait pas issu du dialogue social ne serait pas conforme à la convention n° 87 de l'OIT, ainsi qu'à la charte sociale européenne. En pratique, un tel service

een minimale dienstverlening in de praktijk worden toegepast bij de NMBS?

Bent u van plan in uw hervormingsplan voor het spoor bepaalde toegevingen te doen, om stakingen te voorkomen? Zo ja, welke?

22.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Infrabel en de NMBS hebben vorig jaar samen een studie gemaakt over de gegarandeerde dienstverlening. Daarbij werden drie scenario's uitgewerkt. De keuze hing af van het aantal personeelsleden. Het plan werd voorgelegd op een sturingscomité met de vakbonden, die het plan afkeurden.

(*Frans*) Sinds maanden wordt er op geen enkel punt van de onderhandelingsagenda vooruitgang geboekt omdat de vakbonden de maatregelen betwisten waarmee we de productiviteit met 4 procent willen verhogen.

Het sociaal overleg werd hervat en ik blijf daar de voorkeur aan geven.

Een dergelijk dossier moet aan specifieke eisen voldoen. Ik zal de NMBS en Infrabel vragen u de mogelijke scenario's te bezorgen.

Het is aan de regering om te bepalen hoe het regeerakkoord moet worden uitgevoerd.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

22.04 **David Geerts** (sp.a): Inhoudelijk ben ik er niet van overtuigd dat het kan werken. Het is echter belangrijk dat het debat hier in de Kamer wordt gevoerd.

22.05 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik noteer dat u, in tegenstelling tot sommige meerderheidspartijen, bereid bent het overleg eerst alle kansen te geven.

Door meer productiviteit te eisen bent u verantwoordelijk voor deze stakingsacties. Als u geen besparingsbeleid had gevoerd dat onverenigbaar is met de belangen van het spoorwegpersoneel en de noden van de reizigers, was er geen minimumdienstverlening nodig.

Het incident is gesloten.

23 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol** en de **Nationale Maatschappij der Belgische**

serait-il applicable à la SNCB?

Envisagez-vous de faire des concessions dans votre plan de réforme pour prévenir les mouvements de grève? Si oui, lesquelles?

22.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): L'année passée, Infrabel et la SNCB ont réalisé de concert une étude sur le service minimal garanti. Trois scénarios y ont été développés. Le choix dépendait du nombre de membres du personnel. Le plan a été présenté lors d'un comité de pilotage avec les syndicats, qui l'ont rejeté.

(*En français*) Depuis des mois, aucun point inscrit à l'agenda des négociations n'a abouti, pour contester les mesures visant à augmenter la productivité de 4 %.

La concertation sociale a repris et j'entends bien continuer à la privilégier.

Un tel dossier doit répondre à des impératifs pointus. Je proposerai à la SNCB et à Infrabel de partager avec vous les scénarii envisagés.

Il appartient au gouvernement d'apprécier la manière de mettre en œuvre l'accord de gouvernement.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

22.04 **David Geerts** (sp.a): Je ne suis pas certain que cette option soit viable sur le plan du contenu. Il est toutefois important que le débat soit mené à la Chambre.

22.05 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Je note votre volonté de privilégier la concertation, contrairement à certaines composantes de la majorité.

Vos exigences d'augmentation de la productivité sont responsables des actions de grève. Si vous ne meniez pas des politiques d'économies inconciliables avec les intérêts des cheminots et les besoins des voyageurs, il n'y aurait pas lieu d'instaurer un service minimum.

L'incident est clos.

23 **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 "les

Spoorwegen, over "de ontslagvergoedingen aan syndicale vertegenwoordigers bij Ixilio" (nr. 8702) - de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekpremies voor syndicale vertegenwoordigers" (nr. 9390)

indemnités de licenciement versées à des représentants des organisations syndicales chez Ixilio" (n° 8702)

- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les primes de départ des représentants syndicaux" (n° 9390)

23.01 Wouter Raskin (N-VA): Ik stelde eerder al een mondelinge vraag naar de reden voor het ontslag van twaalf consultants bij Ixilio, de IT-dochter van Infrabel, waaronder zeven syndicale vertegenwoordigers. Zij hebben recht op een beschermingsvergoeding van 3,7 miljoen euro.

23.01 Wouter Raskin (N-VA): J'ai déjà posé précédemment une question orale sur les raisons du licenciement de douze consultants dont sept représentants syndicaux chez Ixilio, la filiale informatique d'Infrabel. Ces consultants peuvent prétendre à une indemnité de protection de 3,7 millions d'euros.

Hoeveel werknemers zijn er in dienst bij Ixilio?

Combien de travailleurs sont employés par Ixilio?

Volgens experts arbeidsrecht zouden die ontslagen ingegeven zijn door economische redenen en was er geen werk voor deze consultants. Klopt dat? Aan welke voorwaarden moet het ontslag om economische of technische redenen voldoen?

Selon des experts du droit du travail, ces licenciements répondraient à des raisons économiques et de plus, ces consultants n'avaient pas de travail. La ministre peut-elle confirmer ces informations? À quelles conditions un licenciement pour raisons économiques ou techniques doit-il satisfaire?

23.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In 2015 bedroeg het gemiddeld aantal personeelsleden 233. Eind december 2015 werd beslist om de opdrachten van twaalf consultants niet te vernieuwen omdat het aan opdrachten ontbrak.

23.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): En 2015, la moyenne des effectifs s'élevait à 233. Fin décembre 2015, il a été décidé de ne pas renouveler les missions de douze consultants étant donné qu'il n'y avait pas suffisamment de tâches à leur confier.

De zes personeelsvertegenwoordigers en één bij de sociale verkiezingen niet-verkozen persoon ontvingen een beschermingsvergoeding. Die bestaat uit een variabel gedeelte – het gemiddelde maandloon, vermenigvuldigd met het aantal resterende maanden tot het einde van het mandaat – en een forfaitair gedeelte – twee jaar bezoldiging voor minder dan tien jaar anciënniteit tot vier jaar bezoldiging voor een anciënniteit van meer dan twintig jaar.

Les six représentants du personnel ainsi que la personne non élue lors des élections sociales ont reçu une indemnité de protection qui se compose d'une partie variable, à savoir le salaire mensuel moyen multiplié par le nombre de mois restants jusqu'à la fin de leur mandat, et d'une partie forfaitaire consistant en deux ans de rémunération pour moins de dix ans d'ancienneté à quatre ans de rémunération pour une ancienneté de plus de vingt ans.

Ixilio moest aldus 3,7 miljoen euro uitgeven om 12 personeelsleden te ontslaan, niet om economische redenen als zou de onderneming in moeilijkheden verkeren, maar enkel omdat zij zonder werk zaten. Het wettelijke kader moet niet worden aangepast. Er zijn geen andere vakbondsafgevaardigden ontslagen de voorbije jaren.

Ixilio a donc dû déboursier 3,7 millions d'euros pour licencier 12 collaborateurs. L'entreprise n'étant pas en difficulté, ces personnes n'ont pas été licenciées pour raison économique, mais simplement parce qu'elles n'avaient plus de travail. Il n'est pas nécessaire d'adapter le cadre légal. Aucun autre délégué syndical n'a été remercié ces dernières années.

23.03 Wouter Raskin (N-VA): Volgens de minister is alles conform de regelgeving gebeurd en gaat het niet over een ontslag om economische redenen.

23.03 Wouter Raskin (N-VA): Selon la ministre, la réglementation a été parfaitement respectée et il ne s'agit pas d'un licenciement pour motif économique.

De ontslagbescherming van syndicale vertegenwoordigers kan door economische of technische redenen worden opgeheven. Ik vind het vreemd dat dit hier niet is gebeurd. Nog vreemder is het dat de vakbonden oorverdovend stil bleven.

Het incident is gesloten.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de tarieven bij de NMBS" (nr. 8736)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tariefverhoging bij de NMBS per 1 februari" (nr. 9401)

24.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De NMBS zou haar tarieven mogen verhogen omdat de stiptheid van de treinen verbeterd zou zijn. Dat is echter enkel mogelijk omdat men zich van een dubbele kunstgreep bediend heeft.

Ten eerste werden in het vervoerplan de reistijden verlengd. De reiziger komt dus niet sneller op zijn bestemming aan.

Ten tweede schaft men treinen af omdat een afgeschafte trein geen vertraging heeft! In tien jaar tijd is het aantal afgeschafte treinen verdrievoudigd, van 7.000 tot meer dan 20.000.

Ontstaat er door die twee kunstgrepen geen vertekend beeld van de stiptheid? Moeten de stiptheidscriteria die tot prijsstijgingen leiden niet herzien worden? Wordt reizen met de trein door die prijsstijgingen niet minder aantrekkelijk? Beschikt u over een studie die vergelijkbaar is met die van De Lijn over het verband tussen de prijsevolutie en de vervoersvraag, maar dan bij de NMBS?

24.02 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS past het beheerscontract toe.

De reistijden werden opgetrokken om rekening te houden met vollere treinen, waardoor het in- en uitstappen meer tijd in beslag neemt, met de uitvoering van infrastructuurwerken en met de reistijd van het materieel dat de gemiddelde reistijd het meest opdrijft.

De doelstelling inzake stiptheid in het beheerscontract 2008-2012 neemt ook afgeschafte treinen in aanmerking, die worden gelijkgesteld met

La protection contre le licenciement dont bénéficient les représentants syndicaux peut être levée pour des raisons économiques ou techniques. Je trouve bizarre que l'entreprise n'ait pas exploité cette possibilité. Le silence assourdissant des organisations syndicales est encore plus étrange.

L'incident est clos.

24 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 8736)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB au 1er février" (n° 9401)

24.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Les augmentations de tarifs de la SNCB seraient permises suite à la hausse de ponctualité de la SNCB. Or, seul un double tour de passe-passe l'explique.

D'abord, le plan transport a augmenté le temps de parcours; le voyageur ne rejoint donc pas plus vite sa destination.

Ensuite, on supprime des trains car un train supprimé n'est pas en retard! En dix ans, ceux-ci ont triplé, passant de 7 000 à plus de 20 000.

Les performances de ponctualité ne sont-elles pas faussées par ces deux techniques? Ne faut-il pas revoir les critères de ponctualité conduisant à des augmentations de prix? L'impact de ces augmentations sur l'attrait du chemin de fer n'est-il pas négatif? Disposez-vous d'une étude similaire à celle de De Lijn sur le lien entre l'évolution des prix et la demande de transport à la SNCB?

24.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB applique le contrat de gestion.

Les temps de parcours ont été adaptés pour tenir compte de trains plus remplis requérant un embarquement plus long, de l'exécution des travaux d'infrastructures et des temps de parcours du matériel le plus pénalisant.

L'objectif de ponctualité dans le contrat de gestion 2008-2012 tient compte des trains supprimés assimilés à des trains en retard. Depuis 2012,

treinen met vertraging. Sinds 2012 wordt de stiptheidsdoelstelling van 92 procent uitgedrukt als een gewogen doelstelling, die rekening houdt met de bezetting van de treinen. Elk jaar wordt, om een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te bekomen, nagegaan in welke mate de doelstelling op grond van de oorspronkelijke index overeenstemt met de doelstelling op grond van de gewogen index.

Het bijvoegsel van 2014 bij het beheerscontract bepaalt dat er voor de stiptheidsdoelstelling op grond waarvan op 1 februari van het jaar x een tariefverhoging wordt toegestaan, wordt uitgegaan van de gewogen index die rekening houdt met een aantal parameters en die berekend wordt over de periode van juli van het jaar x-2 tot juni van het jaar x-1.

De onderhandelingen over het volgende beheerscontract zijn aan de gang.

De NMBS weet dat de tarieven voor de reizigers een heikel punt zijn. Bij de jaarlijkse tariefaanpassing wordt ernaar gestreefd de prijsgevoelige doelgroepen en producten te vrijwaren.

(Nederlands) Een algemene prijsstijging van gelijke orde van alle producten en segmenten is niet aan de orde.

(Frans) De prijs van de abonnementen voor het woon-werkverkeer ligt minder gevoelig omdat het bedrag dat betaald moet worden verdeeld wordt tussen de werkgever, de werknemer en eventueel de overheid.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): U zegt dat er geen goochelkunstje was. U voegt er nu nog een derde aan toe met de gewogen stiptheid. Bij de uitwerking van de volgende beheersovereenkomst zal er worden besproken hoe die beter in aanmerking kan worden genomen, maar u houdt geen rekening met de eerdere denkoefeningen daarover.

U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag of er studies zijn over de impact van de prijzen op de aantrekkelijkheid van de trein. Publiceert de NMBS de resultaten van haar onderzoeken?

De **voorzitter**: De minister zegt dat u een preciezere vraag zult moeten stellen over eventuele studies.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

l'objectif de ponctualité de 92 % est exprimé en objectif pondéré tenant compte de l'occupation des trains. Une correspondance entre l'objectif selon l'indice initial et l'objectif selon l'indice pondéré est établie chaque année pour garantir l'équivalence de qualité.

Un avenant du contrat de gestion 2014 établit que l'objectif de ponctualité autorisant une augmentation tarifaire au 1^{er} février de l'an X serait basé sur l'indice pondéré intégrant plusieurs paramètres et calculé de juillet de l'an X-2 à juin de l'an X-1.

Le prochain contrat de gestion est en négociation.

La SNCB connaît la sensibilité au prix de ses clients. Dans l'adaptation annuelle des prix, elle vise à préserver les cibles-produits dont la sensibilité au prix est très forte.

(En néerlandais) Une augmentation générale des prix du même ordre de grandeur pour l'ensemble des produits et segments n'est pas à l'ordre du jour.

(En français) La sensibilité au prix des abonnements domicile-travail est faible car le montant à payer est réparti entre l'employeur, l'employé et, éventuellement, l'État.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous me répondez qu'il n'y a pas de tour de passe-passe. Vous en créez un troisième en invoquant la ponctualité pondérée. Sa meilleure prise en compte serait discutée lors de l'élaboration du prochain contrat de gestion mais vous n'intégrez pas les réflexions précédentes à cet égard.

Vous ne m'avez pas répondu sur l'existence d'études quant à l'impact des prix sur l'attrait du train. La SNCB publie-t-elle ses résultats?

La **présidente**: La ministre dit que vous devrez poser une question plus précise sur d'éventuelles études.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (*driver only operation*)" (nr. 8744)
 - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *one man car* (of *driver only operation*, DOO)" (nr. 9403)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet *driver only operation* (DOO)" (n° 8744)
 - M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de *one man car* (ou *driver only operation*)" (n° 9403)

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): De plannen voor de *one man car*, een trein zonder treinbegeleider, doen heel wat stof opwaaien en jagen het spoorwegpersoneel in de gordijnen. Er rijzen niet alleen veel technische vragen, ook de veiligheid zou in het gedrang kunnen komen, inzonderheid op het stuk van preventie van ongevallen en agressie.

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le projet du *one man car*, qui consiste à faire rouler des trains sans accompagnateur, fait couler beaucoup d'encre et fâche les cheminots. Il soulève de nombreuses questions techniques mais surtout sécuritaires en termes de prévention tant des accidents que des agressions.

In Engeland doet 70 procent van de ongevallen zich voor op de 40 procent lijnen met *one man cars*. In Frankrijk berichten de media over verkrachtingen en aanrandingen in deze treinen.

En Angleterre, les lignes *one man car* concentrent le plus grand nombre d'accidents: 70 % sur 40 % des lignes. En France, les médias rapportent des viols et des agressions sexuelles sur ces trains.

In België is ticketcontrole de op drie na belangrijkste opdracht van de treinbegeleider. Zijn andere taken hebben te maken met de veiligheid.

En Belgique, le contrôle des tickets ne vient qu'en quatrième position des tâches de l'accompagnateur de train. Les autres tâches ont trait à la sécurité.

Heeft u een vergelijkende studie met andere landen laten uitvoeren vóór de invoering van de *one man car* in België? Hoe zal u de veiligheid verzekeren? Op hoeveel worden de kosten voor de invoering van dat systeem geraamd?

Avez-vous réalisé une étude comparative avec d'autres pays avant d'implanter le *one man car* en Belgique? Comment comptez-vous y assurer la sécurité? À combien sont estimés les travaux pour lancer ce système?

25.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De werk- en stuurgroepen van het project *driver only operation* (DOO) of *one man car* zijn samengesteld uit deskundigen van de NMBS en leden van het topmanagement. De stuurgroep wordt voorgezeten door de directeur-generaal van de Directie Vervoer. Daarnaast worden er experts van Infrabel en de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) geraadpleegd.

25.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Les groupes de travail et de pilotage du projet *driver only operation* (DOO), ou *one man car*, sont composés d'experts de la SNCB et de membres du haut management. Le groupe de pilotage est présidé par le directeur général de la Direction Transport. En outre, les experts d'Infrabel et du Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) sont consultés.

Er werd nog niets beslist. Alle operationele, commerciële, wettelijke en veiligheidsgerelateerde implicaties worden onderzocht.

Aucune décision n'a encore été prise. Toutes les implications opérationnelles, commerciales, légales et relatives à la sécurité sont en cours d'examen.

Er werd nog geen datum voor de indiening van de conclusies vastgelegd. De raad van bestuur van de NMBS onderzoekt thans hoe het DOO-systeem van in andere Europese landen werkt. Als men voor de invoering van dat systeem zou kiezen, zal het aan een risicoanalyse worden onderworpen. De veiligheid zal globaliter minstens op het bestaande niveau behouden moeten blijven.

La date de remise des conclusions n'est pas encore fixée. Le conseil d'administration de la SNCB analyse actuellement l'exploitation de la DOO dans d'autres pays européens. Si une décision dans ce sens est prise, elle sera soumise à une analyse de risques. Un niveau de sécurité globalement au moins équivalent à l'actuel devra être approuvé.

De veiligheid van de reizigers primeert. Die zal worden verzekerd door de aanwezigheid van een alarmknop en door de gerichte inzet van Securailagenten en TiCo-teams.

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Hoewel er nog geen beslissing werd genomen, hebt u het wel al over alarmknoppen!

Het is goed dat het veiligheidsniveau in het kader van DOO op zijn minst even goed moet zijn als nu. Ik vermoed echter dat u het dan heeft over de veiligheid van het treinverkeer, en niet over de veiligheid van de reizigers die zouden worden aangevallen. Het veiligheidsaspect is niet het enige dat onze aandacht verdient, maar het is wel reden voor ongerustheid en het zou dus goed zijn indien er ten minste op dat vlak al een antwoord wordt geboden.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie 'Rail4Brussels'" (nr. 8749)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ter beschikking stellen van de studie 'Rail4Brussels'" (nr. 9400)

26.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het was mijn bedoeling u vragen te stellen over de studie *Rail4Brussels*, over intermodale mobiliteitsoplossingen in het hoofdstedelijke gebied, waartoe de FOD Mobiliteit in 2011 de opdracht had gegeven, maar ik kreeg maandag al een antwoord op de meeste vragen in het Residence Palace.

U hebt het intermodale platform rond 20 februari bijeengeroepen. Zult u gebruikmaken van de resultaten van die belangrijke studie? Werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de resultaten op de hoogte gebracht?

26.02 David Geerts (sp.a): Deze studie werd blijikbaar in opdracht van de FOD uitgevoerd.

Was de minister betrokken bij het opstellen van de aanbevelingen? Stemt haar visie over zaken zoals tariefsystemen, prijsdifferentiatie en spreidingen overeen met de aanbevelingen? Is er een budget verbonden aan deze studie?

26.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In

La sécurité des voyageurs est primordiale et sera assurée notamment grâce à un bouton d'alarme et l'affectation ciblée d'agents Securail et de contrôleurs dans des équipes "TiCo".

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Aucune décision n'est prise mais vous parlez déjà de boutons d'alarme!

Il est positif que le niveau de sécurité des DOO devra être au moins équivalent au niveau de sécurité actuel. Je suppose qu'il s'agit de la sécurité ferroviaire et non des voyageurs face à une agression. Même si la question de la sécurité n'est pas tout, elle suscite de nombreuses inquiétudes et y répondre serait une bonne chose.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude 'Rail4Brussels'" (n° 8749)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à disposition de l'étude 'Rail4Brussels'" (n° 9400)

26.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je voulais vous interroger, au sujet de l'étude "Rail4Brussels" sur l'intermodalité dans la zone métropolitaine, commandée par le SPF Mobilité en 2011, mais j'ai déjà obtenu certaines réponses lundi au Residence Palace.

Vous avez convoqué, vers le 20 février, la plateforme Intermodalité. Allez-vous utiliser cette étude importante? La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle été associée aux résultats?

26.02 David Geerts (sp.a): Cette étude aurait été réalisée pour le compte du SPF.

La ministre a-t-elle été associée à la rédaction des recommandations? Sa vision sur des points tels que les systèmes tarifaires, la différenciation des tarifs et la répartition est-elle en phase avec les recommandations? Un budget y est-il associé?

26.03 Jacqueline Galant, ministre (en

deze studie wordt een verbetering van de spoordoortocht en de spoorbediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorgesteld.

(Frans) Die studie heeft 201.479,50 euro gekost, en werd uitgevoerd door het consortium van Technum, de VUB en Espaces-Mobilités en gecoördineerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Mijn beleidscel werd hierbij betrokken, maar het is niet aan mij om de conclusies te valideren.

Ik onthoud dat er niet één alleenzaligmakende oplossing is, maar dat er een combinatie van maatregelen nodig is om op korte termijn soelaas te bieden. Er moet gezocht worden naar alternatieven voor de bouw van nieuwe infrastructuur. Ik wil dat de resultaten van de studie gepresenteerd worden in het kader van de werkzaamheden van het intermodale platform.

(Nederlands) Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal via het platform ingelicht worden.

Ik zal de resultaten van de studie aan de commissie bezorgen. Ze staan ook al op de website van de FOD Mobiliteit.

26.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat die studie bestaat. Wij verwachten niet dat men die naar de letter volgt, maar dat ze ten minste als basis zou worden gebruikt, gelet op wat ze gekost heeft! Een beter gebruik van de infrastructuur is essentieel.

26.05 David Geerts (sp.a): De studie heeft veel geld gekost. Het zou jammer zijn als er niet een aantal voorstellen zouden worden uitgewerkt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.

(néerlandais): Cette étude propose d'améliorer la traversée ferroviaire en Région bruxelloise et sa desserte.

(En français) Cette étude, qui a coûté 210 479,5 euros, a été réalisée par le consortium Technum, VUB et Espace mobilité sous la coordination du SPF Mobilité et Transports. Ma cellule stratégique y a été associée mais il ne m'appartient pas d'en valider les conclusions.

J'en retiens qu'il n'existe pas une seule solution mais qu'une combinaison de mesures permet d'améliorer les choses à court terme. Il convient de rechercher des alternatives à la construction de nouvelles infrastructures. Je souhaite que les résultats de l'étude soient présentés dans le cadre des travaux de la plate-forme intermodale.

(En néerlandais) La Région de Bruxelles-Capitale sera informée par le biais de la plate-forme.

Je fournirai à la commission les résultats de l'étude, qui ont déjà été publiés sur le site internet du SPF Mobilité.

26.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je me réjouis que cette étude existe. Nous n'attendons pas qu'elle soit prise à la lettre mais qu'au moins elle serve de support, vu son prix! Une meilleure utilisation de l'infrastructure est essentielle.

26.05 David Geerts (sp.a): L'étude en question a coûté très cher. Il serait dès lors regrettable de ne pas mettre en oeuvre certaines propositions.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 02.