



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

02-03-2016

Namiddag

Mercredi

02-03-2016

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 beigegekleurd papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervoerbewijzen voor senioren" (nr. 8532)

Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontbreken van taalkaders bij de NMBS" (nr. 8467)

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

Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 8685)

Sprekers: **Barbara Pas**, **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 investeringscel bij het spoor" (nr. 8750)

Sprekers: **Marcel Cheron**, **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 "het opstellen van een analyserooster voor de spoorweginvesteringen" (nr. 8751)

Sprekers: **Marcel Cheron**, **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 resultaten van de studie over de rijpadvergoeding" (nr. 8752)

Sprekers: **Marcel Cheron**, **Jacqueline**

SOMMAIRE

Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les titres de transport pour seniors" (n° 8532)

Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence de cadres linguistiques à la SNCB" (n° 8467)

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

Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des accompagnateurs de train" (n° 8685)

Orateurs: **Barbara Pas**, **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 "la cellule d'investissement ferroviaire" (n° 8750)

Orateurs: **Marcel Cheron**, **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'élaboration d'une grille d'analyse concernant les investissements ferroviaires" (n° 8751)

Orateurs: **Marcel Cheron**, **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 "les résultats de l'étude concernant la redevance d'utilisation des sillons" (n° 8752)

Orateurs: **Marcel Cheron**, **Jacqueline**

Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag 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 over het masterplan ETCS" (nr. 8753)	7	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 "les résultats de l'étude sur le masterplan ETCS" (n° 8753)	7
<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Interpellatie van mevrouw Isabelle Poncelet tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de afschaffing van de Thalys op de Waalse as" (nr. 106)	8	Interpellation de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la suppression de la dorsale wallonne du Thalys" (n° 106)	8
<i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
<i>Moties</i>	9	<i>Motions</i>	9
Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheveling van geëlektrificeerde motorstellen van de stelplaats Charleroi naar Antwerpen in ruil voor dieselmotorstellen" (nr. 8766)	9	Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transfert d'automotrices électrifiées du dépôt de Charleroi au profit du dépôt d'Anvers, en échange d'automotrices diesel" (n° 8766)	9
<i>Sprekers:</i> Catherine Fonck , voorzitter van de cdH-fractie, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Catherine Fonck , présidente du groupe cdH, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2015" (nr. 8779)	11	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de dépassements de signaux en 2015" (n° 8779)	11
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 8791)	11	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 8791)	11
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal door treinen genegeerde stopseinen in 2015" (nr. 8873)	11	- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de feux rouges brûlés sur le rail en 2015" (n° 8873)	11
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	12	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les	12

"de seinvoorbijrijdingen" (nr. 8999)		franchissements de signaux" (n° 8999)	
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinen" (nr. 9719)	12	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 9719)	12
<i>Sprekers: David Geerts, Wouter Raskin, Katrin Jadin, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Wouter Raskin, Katrin Jadin, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Vanhengeltaks" (nr. 8983)	14	Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la taxe Vanhengel" (n° 8983)	14
<i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van stations in Limburg" (nr. 8990)	14	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle fermeture de gares dans la province du Limbourg" (n° 8990)	14
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de stations in Limburg" (nr. 9422)	15	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des gares dans le Limbourg" (n° 9422)	15
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de prijs van de Campuskaart" (nr. 9017)	16	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'augmentation du prix de la carte Campus" (n° 9017)	16
<i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de installatie van TBL1+ en ECTS voor het goederenvervoer" (nr. 9096)	17	Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de l'installation des systèmes TBL1+ et ECTS pour le transport de marchandises" (n° 9096)	17
<i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de	18	Question de M. David Geerts à la ministre de la	18

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het communautair gekibbel over investeringen bij het spoor en het MIP 2016-2020" (nr. 9114)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les querelles communautaires à propos des investissements ferroviaires et du PPI 2016-2020" (n° 9114)	
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- de heer Robert Van de Velde aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstadsnetwerken" (nr. 9157)	20	- M. Robert Van de Velde à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réseaux suburbains" (n° 9157)	20
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van voorstadsnetwerken voor de grote verstedelijkte agglomeraties" (nr. 9169)	20	- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement des réseaux suburbains autour des grandes agglomérations urbaines" (n° 9169)	20
- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9196)	20	- M. Johan Klaps à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9196)	20
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bevrozen van het GEN Antwerpen" (nr. 9285)	20	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel du projet de RER d'Anvers" (n° 9285)	20
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 9289)	20	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 9289)	20
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9320)	20	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9320)	20
- mevrouw Vanessa Matz aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de uitbouw van voorstadsnetten in Belgische grootsteden" (nr. 9329)	20	- Mme Vanessa Matz au secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "l'aménagement de réseaux ferrés suburbains dans les grandes villes belges" (n° 9329)	20
- de heer Willy Demeyer aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Luikse GEN" (nr. 9378)	20	- M. Willy Demeyer à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau express liégeois" (n° 9378)	20
<i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, Johan Klaps, David Geerts, Veli Yüksel, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, Johan Klaps, David Geerts, Veli Yüksel, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

Samengevoegde vragen van	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 nieuwe sociaal conflict bij Belgocontrol" (nr. 9171)	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 nouveau conflit social chez Belgocontrol" (n° 9171)	25
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale onrust bij Belgocontrol" (nr. 9217)	25	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le malaise social chez Belgocontrol" (n° 9217)	25
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele staking bij Belgocontrol" (nr. 9248)	25	- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle grève chez Belgocontrol" (n° 9248)	25
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stakingsaanzegging bij Belgocontrol" (nr. 9276)	25	- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le préavis de grève à Belgocontrol" (n° 9276)	25
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale en financiële situatie van Belgocontrol" (nr. 9416)	26	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale et financière de Belgocontrol" (n° 9416)	25
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 9726) <i>Sprekers: David Geerts, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Veli Yüksel, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	26	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 9726) <i>Orateurs: David Geerts, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Veli Yüksel, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	26
Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treintrajecten op de NMBS-app" (nr. 8786) <i>Sprekers: Alain Top, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	29	Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons ferroviaires disponibles sur l'application de la SNCB" (n° 8786) <i>Orateurs: Alain Top, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	29
Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving in Herentals" (nr. 9046) <i>Sprekers: Griet Smaers, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	30	Question de Mme Griet Smaers à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Herentals et ses abords" (n° 9046) <i>Orateurs: Griet Smaers, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	30
Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de	31	Question de M. Gilles Foret à la ministre de la	31

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de federale entiteit en de deelgebieden in het kader van het intermodaliteitsplatform" (nr. 9209)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre entités fédérale et fédérées au sein de la plateforme d'intermodalité" (n° 9209)	
<i>Sprekers: Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van het beveiligingsarsenaal en de antiterrormaatregelen in de grote stations" (nr. 9210)	32	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation du matériel et des techniques de lutte antiterroriste dans les grandes gares" (n° 9210)	32
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in verschillende stations" (nr. 9220)	32	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans plusieurs gares" (n° 9220)	32
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes en scanners in onze stations" (nr. 9271)	32	- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques et scanners dans nos gares" (n° 9271)	32
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations" (nr. 9428)	33	- 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 sécurisation des gares" (n° 9428)	33
<i>Sprekers: Gilles Foret, David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gilles Foret, David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	35	Questions jointes de	35
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in de centrale werkplaats in Gentbrugge" (nr. 9225)	35	- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome 6 dans l'atelier central de Gentbrugge" (n° 9225)	35
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom 6 bij de Belgische spoorwegen" (nr. 9269)	35	- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome 6 par les chemins de fer belges" (n° 9269)	35
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergiftiging met chroom 6 in de centrale werkplaats van de NMBS in Gentbrugge" (nr. 9402)	36	- 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'intoxication au chrome 6 à l'atelier central de la SNCB de Gentbrugge" (n° 9402)	36

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 9759) 36
- Sprekers: Karin Temmerman, Stefaan Van Hecke, Marco Van Hees, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 9759) 36
- Orateurs: Karin Temmerman, Stefaan Van Hecke, Marco Van Hees, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 9308) 39
- Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 9308) 39
- Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal van de reizigers in het station Tubeke" (nr. 9380) 40
- Sprekers: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil des voyageurs à la gare de Tubize" (n° 9380) 40
- Orateurs: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden voor het personeel dat instaat voor het onderhoud van de treinen" (nr. 9381) 41
- Sprekers: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail du personnel chargé de l'entretien des trains" (n° 9381) 41
- Orateurs: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedifferentieerde tarieven bij de NMBS" (nr. 9474) 42
- Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la différenciation tarifaire au sein de la SNCB" (n° 9474) 42
- Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de op de site belgianrail.be aangeduide vertragingen" (nr. 9499) 43
- Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards affichés sur le site belgianrail.be" (n° 9499) 43
- Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de 44
- Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de 44

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 9419)

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

la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 9419)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikneming van de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 9429)

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

45 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat" (n° 9429)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het loket en de veiligheid van de reizigers in het station Virton" (nr. 9691)

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

45 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture du guichet et la sécurité des voyageurs en gare de Virton" (n° 9691)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 9692)

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

46 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance de billets via les automates" (n° 9692)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwijdering van graffiti op treinen" (nr. 9718)

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

47 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nettoyage des graffitis sur les trains" (n° 9718)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Athus en Rodange wegens een gebrek aan gehomologeerd rollend materieel" (nr. 9839)

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

48 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Athus et Rodange faute d'homologation" (n° 9839)

Orateurs: **Isabelle Poncelet, 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 02 MAART 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 02 MARS 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen en de interpellatie vangt aan om 14.22 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervoerbewijzen voor senioren" (nr. 8532)

01.01 Catherine Fonck (cdH): Mijn vraag heeft betrekking op de problemen die senioren ondervinden om een vervoersbewijs te kopen. De sluiting van loketten heeft tot gevolg dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van ticketautomaten, die soms defect of moeilijk te gebruiken zijn, met name voor senioren. Het zou jammer zijn dat ze daardoor ontmoedigd zouden worden om te profiteren van het voorkeurstarief waar ze recht op hebben.

Is er nagedacht over manieren om het voor senioren gemakkelijker te maken een vervoersbewijs te kopen? Overweegt de NMBS de invoering van een *senior pass*? Zo ja, zult u dat product opnemen in het volgende beheerscontract? De *senior pass* lijkt mij een essentieel issue te zijn in het licht van de discussie over de evolutie van de treintarieven.

01.02 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): We moeten alles in het werk stellen om de senioren ertoe aan te zetten vaker de trein te nemen, met name via een aantrekkelijk en aangepast commercieel beleid. De seniorenkorting die wordt toegekend op het treinkaartje moet een belangrijke sociale en door de Staat gesubsidieerde reductie blijven.

La discussion des questions et de l'interpellation est ouverte à 14 h 22 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les titres de transport pour seniors" (n° 8532)

01.01 Catherine Fonck (cdH): Ma question porte sur les problèmes rencontrés par les seniors pour acquérir un ticket de transport. La fermeture des guichets rend de plus en plus fréquent le recours à des distributeurs qui se révèlent parfois défectueux ou d'un usage difficile, en particulier pour les seniors. Il serait dommage que cela les dissuade de profiter du tarif préférentiel auquel ils ont droit.

Une réflexion a-t-elle été menée afin de faciliter, pour les seniors, l'achat d'un ticket de transport? La SNCB envisage-t-elle d'instaurer un *senior pass*? Le cas échéant, comptez-vous inscrire ce produit dans votre prochain contrat de gestion? Compte tenu des discussions sur l'évolution des tarifs des tickets, cette question du *senior pass* me semble essentielle.

01.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Tout doit être fait pour encourager les seniors à prendre davantage le train, notamment grâce à une politique commerciale attractive et adaptée. La réduction senior accordée sur le billet de train doit rester une réduction sociale importante et subsidiée par l'État.

Momenteel is de NMBS niet van plan een *senior pass* in te voeren. Het seniorenbiljet kan via alle verkoopkanalen van de NMBS (loketten, automaten, op de website en via de app voor smartphone en tablet) aangekocht worden. De klant beschikt aldus over een brede waaier van aankooppunten.

Op de website van de NMBS staat er ook een video waarin stap voor stap wordt uitgelegd hoe men een biljet aan een automaat kan kopen. In geval van problemen kan men dagelijks van 7 tot 21.30 uur naar het nummer bellen dat op de automaat vermeld staat en kan er hulp op afstand worden verstrekt.

Ik ben me ervan bewust dat de overgang naar het digitale tijdperk voor sommigen een moeilijke stap blijft. Daarom wil ik in het kader van het volgende beheerscontract onderzoeken hoe er andere verkoopkanalen ontwikkeld kunnen worden, met name op het platteland: dagbladwinkels en/of overheidsdiensten. Ik zal ook de gemeentebesturen trachten te sensibiliseren.

01.03 Catherine Fonck (cdH): Indien men over cijfers zou beschikken met betrekking tot het aantal senioren dat verbonden is met internet, zou men tot de vaststelling komen dat dat er erg weinig zijn. Er moeten meer mogelijkheden komen – ook 'mechanische' – om zich een ticket aan te schaffen.

Ik denk bijvoorbeeld aan de volgende: voorbetaalde NMBS-kaarten voor senioren, een *senior pass*, kaarten die kunnen gebruikt worden op de verschillende openbaarvervoernetten... Over die verschillende denk pistes zou met de NMBS moeten worden gepraat.

Ik stel voor mijn volgende vraag, over het onderzoek naar de treinbotsing in Binche, om te zetten in een schriftelijke vraag. Indien u over het rapport beschikt, wil ik u vragen ons dat te bezorgen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontbreken van taalkaders bij de NMBS" (nr. 8467)

02.01 Barbara Pas (VB): Sinds 1999 beschikt de NMBS niet meer over taalkaders, zoals de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) ook systematisch vaststelt in haar jaarverslagen. In het verslag over 2014 wordt vermeld dat de Commissie

À ce stade, la SNCB n'envisage pas l'instauration d'un *senior pass*. Le billet senior est vendu sur l'ensemble des canaux de distribution de la SNCB: guichets, automates, sur le site internet et sur l'application sur smartphone ou tablette. Le client dispose ainsi d'une large gamme de points d'achat.

Sur son site Internet, la SNCB propose aussi une vidéo guidée relative à l'achat du billet à un automate. En cas de difficulté, il est possible de faire appel au numéro indiqué sur les automates, tous les jours de 7 h 00 à 21 h 30 et une aide à distance peut être apportée.

Consciente que le passage à l'informatique reste complexe pour certains, je désire examiner, dans le prochain contrat de gestion, le développement d'autres canaux de vente, en particulier dans les zones rurales: librairies et/ou les services publics. Je veillerai aussi à sensibiliser les administrations communales.

01.03 Catherine Fonck (cdH): Si on disposait de statistiques relatives à la proportion de seniors connectés en tant réel sur leur smartphone, on constaterait qu'ils sont peu nombreux. Il faut élargir la palette afin de disposer d'une accessibilité "mécanique" pour acheter le ticket.

Voici quelques suggestions: des cartes SNCB prépayées pour seniors, un *senior pass*, des cartes compatibles avec les divers transports en commun... Autant de pistes à discuter avec la SNCB.

Je propose aussi de transformer en question écrite ma question suivante, portant sur l'enquête concernant la collision de trains à Binche. Si vous avez le rapport, merci de nous le communiquer.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence de cadres linguistiques à la SNCB" (n° 8467)

02.01 Barbara Pas (VB): Depuis 1999, la SNCB n'est plus dotée de cadres linguistiques, comme le constate aussi systématiquement la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) dans ses rapports annuels. Dans le rapport relatif à

druk zal blijven uitoefenen op de diensten die niet over geldige taalkaders beschikten in 2014, vermits dit een zware overtreding is.

Hoe staat het met het opstellen van nieuwe taalkaders voor de NMBS? Wat heeft de NMBS daartoe al ondernomen? Welke tellingen werden uitgevoerd en wanneer?

Welke tellingen moeten nog gebeuren en wanneer? Wat moet er nog gebeuren om te komen tot een concreet taalkadervoorstel ten behoeve van de VCT? Wanneer denkt de NMBS haar voorstellen te kunnen voorleggen aan de VCT? Als er geen schot komt in deze zaak, wat zal de minister dan ondernemen ten aanzien van de NMBS?

02.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Ik heb niets toe te voegen aan het antwoord dat ik al heb gegeven op 1 december 2015 op de schriftelijke vraag nr. 559 van mevrouw Pas.

02.03 **Barbara Pas** (VB): In dat vorige antwoord verwees de minister naar een advies van de VCT waarin zogezegd een vereenvoudigde procedure zou worden toegestaan, maar dat advies heeft hier helemaal niets mee te maken. Ik had dus graag concrete antwoorden gekregen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 8685)**

03.01 **Barbara Pas** (VB): Geweld op treinbegeleiders komt steeds vaker voor. Treinbegeleiders moeten in de praktijk steeds meer alleen werken op treinen tot twaalf rijtuigen, terwijl dat in feite niet toegelaten is. Mogen treinbegeleiders weigeren om alleen te werken?

Behalve in de Desirotreinen zijn er geen camera's aanwezig. Wanneer zal de NMBS haar belofte nakomen en in alle rijtuigen camera's plaatsen?

Welke maatregelen neemt de NMBS om haar treinbegeleiders te beschermen?

03.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Op alle treinen die uit twaalf rijtuigen bestaan, wordt

l'année 2014, il est mentionné que la Commission continuera d'exercer des pressions sur les services qui n'étaient pas dotés de cadres linguistiques valables en 2014, puisqu'il s'agit d'une infraction grave.

Qu'en est-il de l'établissement de nouveaux cadres linguistiques pour la SNCB? Quelles initiatives celle-ci a-t-elle déjà prises en ce sens? Quels comptages ont été effectués et quand?

Quels comptages doivent encore être effectués et quand? Quelles mesures doivent encore être prises pour en arriver à une proposition de cadres linguistique concrète à l'attention de la CPCL? Quand la SNCB pense-t-elle pouvoir soumettre ses propositions à la CPCL? Si aucune avancée n'est réalisée dans ce dossier, quelles initiatives la ministre prendra-t-elle à l'égard de la SNCB?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai rien à ajouter à la réponse que j'ai fournie le 1^{er} décembre 2015 à la question écrite n° 559 de Mme Pas.

02.03 **Barbara Pas** (VB): Dans cette réponse antérieure, la ministre se référait à un avis de la CPCL autorisant prétendument une procédure simplifiée, mais cet avis n'a absolument rien à voir avec le dossier évoqué ici. J'aurais donc aimé recevoir une réponse concrète.

L'incident est clos.

03 **Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des accompagnateurs de train" (n° 8685)**

03.01 **Barbara Pas** (VB): Les accompagnateurs de train sont de plus en plus souvent victimes de violences. Dans la pratique, ils travaillent de plus en plus souvent seuls sur des trains comptant jusqu'à douze voitures, alors que ce n'est en réalité pas autorisé. Les accompagnateurs de train peuvent-ils refuser de travailler seuls?

À l'exception des Desiro, les trains ne sont pas équipés de caméras. Quand la SNCB respectera-t-elle sa promesse d'installer des caméras dans tous les trains?

Quelles mesures la SNCB prend-elle pour protéger ses accompagnateurs de train?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Un deuxième accompagnateur est

een tweede treinbegeleider ingezet. Door uitzonderlijke omstandigheden kan het gebeuren dat de tweede treinbegeleider toch op een andere trein wordt ingezet, om afgeschafte treinen te vermijden.

Een treinbegeleider mag niet weigeren om de trein alleen te bedienen.

De NMBS heeft nooit beloofd dat alle bestaande treinen zouden worden uitgerust met camera's. Ze had het enkel over alle toekomstige treinen. Bij de opmaak van de lastenboeken bij de aankoop van nieuwe treinen wordt de plaatsing van camera's opgenomen.

De aanpak van agressie tegenover treinbegeleiders is een topprioriteit van de NMBS. Een interne stuurgroep volgt het masterplan Anti-agressie op maandelijkse basis op. Ook de patrouilles van Securail werden afgestemd op de late en vroege treinen en de treinen met een bepaald risico.

03.03 Barbara Pas (VB): Het is ook maar logisch dat de veiligheid van de treinbegeleiders een absolute prioriteit is. Helaas gebeurt het in de praktijk regelmatig dat er geen twee begeleiders op de trein aanwezig zijn. Dat moet zoveel mogelijk vermeden worden.

De minister moet er bij de NMBS op aandringen om ook op de bestaande treinen camera's te installeren. We moeten alles in het werk stellen om de treinbegeleiders beter te beschermen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringscel bij het spoor" (nr. 8750)

04.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De investeringscel bij het spoor schijnt vorm te krijgen, nu de vertegenwoordigers van de Gewesten zijn aangewezen. De coördinatie ervan berust bij de FOD, maar zal die cel onder het gezag van de regering, van de NMBS/Infrabel of van beide staan?

Onder welke voorwaarden kan er van het standpunt van de investeringscel worden afgeweken? Welke middelen zullen er worden uitgetrokken voor de investeringscel, die een cruciale rol speelt voor de toekomst van het spoor? Quid met de samenstelling

systématiquement présent dans les trains comptant douze voitures. En raison de circonstances exceptionnelles, il peut arriver que le deuxième accompagnateur soit malgré tout affecté à un autre train, pour éviter des suppressions de train.

Un accompagnateur de train ne peut pas refuser de travailler seul.

Jamais la SNCB n'a promis que tous les trains existants seraient équipés de caméras; seuls les futurs trains le seront. Lors de l'achat de nouveaux trains, l'installation de caméras est prévue dans le cahier des charges.

La lutte contre les agressions envers les accompagnateurs de train est une priorité absolue de la SNCB. Un groupe de pilotage interne assure le suivi mensuel du masterplan anti-agression. De plus, les patrouilles de Securail ont été organisées en fonction, d'une part, des horaires des trains circulant tôt le matin ou tard le soir et, d'autre part, des trains présentant un risque spécifique.

03.03 Barbara Pas (VB): Il est tout à fait logique que la sécurité des accompagnateurs de train soit une priorité absolue de la SNCB. Malheureusement, il arrive régulièrement qu'il n'y ait qu'un seul accompagnateur présent. C'est une situation à éviter autant que possible.

La ministre doit inciter la SNCB à installer également des caméras dans les trains existants. Il faut tout mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des accompagnateurs de trains.

L'incident est clos.

04 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 "la cellule d'investissement ferroviaire" (n° 8750)

04.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La cellule d'investissement ferroviaire (CIF) semble prendre forme avec la désignation des représentants des Régions. Elle sera placée sous la coordination du SPF mais, en matière d'autorité, sera-t-elle dépendante du gouvernement, de la SNCB/Infrabel ou des deux?

Pourra-t-on déroger à la position de la cellule d'investissement? À quelles conditions? Quelles seront les ressources dédiées au travail de la CIF, dont le rôle est fondamental pour l'avenir du rail? Quelle sera sa composition en termes de

van die cel op het stuk van statuten en functies?

statuts/fonctions?

04.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Wat de analyse betreft, wordt de werking van de cel gecoördineerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, en wat de strategie betreft, wordt ze aangestuurd door mijn beleidscel. De cel staat onder mijn gezag, en dus niet onder het gezag van Infrabel of van de NMBS.

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le niveau d'analyse de la CIF est coordonné par le SPF Mobilité et Transports et le niveau stratégique par ma cellule stratégique. Elle est en outre placée sous mon autorité et non sous celle d'Infrabel ou de la SNCB.

De niet-bindende adviezen van de investeringscel vloeien voort uit een analyse betreffende de samenhang tussen de voorstellen die worden ingediend door de NMBS, Infrabel en de Gewesten.

Les avis de la cellule d'investissement, non contraignants, visent à analyser et améliorer la cohérence entre les propositions déposées par la SNCB, Infrabel et les Régions.

De cel, die geen eigen budget zal hebben, moet de regering, die het meerjareninvesteringsplan zal goedkeuren, informeren. Ze zal niet beslissen in de plaats van de beheersinstanties van de NMBS en Infrabel.

L'objectif des travaux de la cellule, qui ne sera pas dotée d'un budget, est d'éclairer le gouvernement qui approuvera le plan pluriannuel d'investissement. Elle ne se substituera pas au pouvoir décisionnel des organes de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

Vertegenwoordigers van de beleidscellen van de federale regering en de deelgebieden, en de leden van het directiecomité van de FOD, de NMBS en Infrabel nemen trouwens deel aan de werkzaamheden

Des représentants des cellules stratégiques du gouvernement fédéral, des entités fédérées ainsi que les membres du comité de direction du SPF, de la SNCB et d'Infrabel participent par ailleurs aux travaux.

04.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De investeringscel zal dus waken over de samenhang en zal de beslissingen voorbereiden, maar de uiteindelijke beslissingen worden door de bekende instanties genomen.

04.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La cellule d'investissement servira donc d'organe de cohérence et de préparation des décisions, qui seront prises par les organes que nous connaissons.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een analyserooster voor de spoorweginvesteringen" (nr. 8751)**

05 **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'élaboration d'une grille d'analyse concernant les investissements ferroviaires" (n° 8751)**

05.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Door de schandalig hoge besparingen die u het spoor oplegt, zullen de investeringskeuzes alsmar moeilijker worden.

05.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Vu les coupes budgétaires scandaleuses que vous imposez au rail, les choix d'investissements seront de plus en plus difficiles.

Naar verluidt heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een analyserooster ontwikkeld waarmee de spoorweginvesteringen aan de hand van een reeks evaluatiecriteria kunnen worden geobjectiveerd.

Le SPF Transport et Mobilité aurait établi une grille d'analyse permettant d'objectiver les investissements ferroviaires, suivant un certain nombre de critères d'évaluation.

Kunt u ons inzage verschaffen in dat document? Werd die tool in samenspraak met de NMBS en Infrabel ontwikkeld? Zal de investeringscel bij het spoor die analyse op zich nemen en er haar kerntaak van maken?

Pouvez-vous nous donner accès à ce document? Cet outil a-t-il été élaboré en partenariat avec la SNCB et Infrabel? La fameuse cellule d'investissement ferroviaire va-t-elle s'en saisir et en faire son cœur de travail?

05.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Op basis van een voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer en na overleg met de NMBS en Infrabel heeft de regering een methode voor een multicriteria-analyse vastgelegd.

De investeringscel gebruikt die analyse om na te gaan of projecten overeenstemmen met de doelstellingen inzake spoormobiliteit van het strategisch plan en om ze in functie van die doelstellingen te klasseren.

Elk project wordt onderzocht aan de hand van negen criteria: reizigerscomfort, aanbod, intermodaliteit, onderhoud, veiligheid, beveiliging, maatschappelijke veiligheid, impact op de bevolking en het milieu, productiviteitswinst en impact op de rekeningen, en verbanden met de Europese context.

Elk project krijgt een score. De multicriteria-analyse is een instrument dat wordt gebruikt om tot een beslissing te komen.

Het is nog te vroeg om dat instrument mee te delen, gelet op het technische karakter ervan.

05.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): U zult begrijpen dat ik op mijn honger blijft, want het lijkt me erg interessant te begrijpen op welke manier men beslissingen wil objectiveren, gelet op het belang ervan voor de toekomst van het spoor.

Ik vind het goed dat er een beslissingsmethode werd ontwikkeld, maar ik zal de keuzes die op grond van die criteria werden genomen, systematisch controleren.

Het gaat hier immers om de efficiency van het spoor en de investeringskeuzes die worden gemaakt. Zoals uit het rapport van het Rekenhof is gebleken, stoelden eerdere beslissingen niet altijd op objectieve gronden.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag 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 over de rijpadvergoeding" (nr. 8752)**

06.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De rijpadvergoeding neemt ongetwijfeld een centrale plaats in bij de besprekingen van de beheerscontracten waarvan het belang niet onderschat mag worden. Daar die vergoedingen zeer hoog zijn, is het voor de NMBS bijna

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le gouvernement a fixé une méthode d'analyse multicritères sur base d'une proposition du SPF Mobilité et Transport et après concertation avec la SNCB et Infrabel.

La cellule d'investissement emploie cette analyse pour vérifier la conformité des projets aux objectifs de mobilité ferroviaire contenus dans la vision stratégique et à les classer en fonction de ces objectifs.

Chaque projet est examiné selon neuf critères: confort des voyageurs, offre, intermodalité, maintien, sécurité, sécurisation, sécurité sociétale, impact sur la population et l'environnement, gain de productivité et impact sur les comptes et liens avec le contexte européen.

Un score est attribué à chaque projet. L'analyse multicritères est un outil d'aide à la décision.

À ce stade, vu le caractère technique du document, il est prématuré de communiquer cet outil.

05.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Vous comprendrez ma frustration, vu mon intérêt à comprendre l'objectivation des décisions et les enjeux pour l'avenir du rail.

Je me réjouis qu'il y ait une méthodologie. Je resterai attentif au contrôle systématique des choix pris en lien avec ces critères.

Il en va de l'efficacité du rail et des choix d'investissement faits au regard de ce que nous avons pu lire dans le rapport de la Cour des comptes sur les conséquences de l'ancienne méthodologie.

L'incident est clos.

06 **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 "les résultats de l'étude concernant la redevance d'utilisation des sillons" (n° 8752)**

06.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La redevance pour l'utilisation des sillons est probablement un point central dans les discussions sur les contrats de gestion dont on connaît bien les enjeux. Ces redevances étant très élevées, la SNCB a presque intérêt à faire rouler le moins

interessanter zo weinig mogelijk treinen te laten rijden. Naast de zeer technische aard van het dossier is het duidelijk dat hoe minder de NMBS betaalt, hoe negatiever de gevolgen voor de begroting van Infrabel zijn.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zou de verschillende scenario's voor de herziening van de rijpadvergoeding die de NMBS aan Infrabel betaalt geanalyseerd hebben, hoewel er ook andere operatoren een vergoeding betalen. Die studie zou rond zijn, maar de besluiten ervan zouden niet gepubliceerd zijn. Nochtans zou er een publiek debat gevoerd moeten worden over de toekomstige beheerscontracten, de mobiliteitsproblematiek en de dienstverlening aan de reizigers. Zou u ons die studie kunnen bezorgen?

06.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft inderdaad een studie besteld over de optimalisatie van de rijpadvergoeding in het licht van de wijziging van de Europese regelgeving. De bedoeling is de vergoedingen in verschillende Europese landen te vergelijken en na te gaan welke marktsegmenten er na de uniformering van de Europese regels in aanmerking zouden kunnen worden genomen voor de berekening van extra heffingen op de rechtstreekse exploitatiekosten van de treindienst.

Er wordt momenteel een synthesesnota over de studie opgesteld. Ik zal u die nota bezorgen zodra ik heb kunnen kennismaken van de conclusies.

06.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik dank u voor dit ondubbelzinnige antwoord. U begrijpt wel dat ik ongeduldig ben, want er staat heel wat op het spel, onder meer de mogelijkheid om treinen te laten rijden!

Het incident is gesloten.

07 **Vraag 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 over het masterplan ETCS" (nr. 8753)**

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De FOD Mobiliteit en Vervoer zou de implementatie van het ETCS-masterplan onderzocht hebben. De bevindingen van die studie zijn niet beschikbaar. Zou u me een en ander kunnen toelichten? Voor de veiligheid en voor andere operatoren dan de NMBS is dat een zeer belangrijke kwestie. Om de doortocht van de treinen in de Noord-Zuidverbinding te verbeteren denkt men onder meer aan de invoering van het Ateosysteem dat nauw met het

possible ses trains. Au-delà de la grande technicité du dossier, il est clair que moins la SNCB paie, plus l'impact est négatif sur le budget d'Infrabel.

Le SPF Mobilité et Transports aurait analysé les différents scénarios de révision de la redevance d'utilisation payée par la SNCB à Infrabel – bien que d'autres opérateurs cotisent également. Cette étude devrait être terminée mais ses conclusions ne seraient pas publiées. Pourtant, un débat public est nécessaire pour envisager les contrats de gestion, les enjeux de mobilité et les services aux voyageurs. Pourriez-vous nous transmettre cette étude?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le SPF Mobilité et Transports a en effet commandité une étude sur l'optimisation de la redevance d'utilisation en vue de la modification réglementaire européenne. L'objectif est de comparer cette redevance entre différents pays européens ainsi que d'analyser, à la suite de l'uniformisation des règles européennes, les segments de marché qui pourraient participer au calcul des majorations par rapport au coût direct d'exploitation du service ferroviaire.

Une note de synthèse de l'étude est en préparation. Je vous la transmettrai une fois que j'aurais pris connaissance de ses conclusions.

06.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour cette réponse non équivoque. Vous comprendrez mon impatience car l'enjeu est crucial: il est notamment question de faire rouler les trains!

L'incident est clos.

07 **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 "les résultats de l'étude sur le masterplan ETCS" (n° 8753)**

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le SPF Transport et Mobilité aurait étudié la mise en œuvre du *masterplan* ETCS. Les conclusions ne sont pas disponibles. Pourriez-vous me donner quelques éléments? C'est un sujet très important dans le domaine de la sécurité et pour d'autres opérateurs que la SNCB. Parmi les solutions envisagées pour améliorer le passage des trains dans le jonction Nord-Midi, le système ATEO est aussi fort en lien avec le système ETCS.

ETCS-systeem verbonden is.

07.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De FOD Mobiliteit ziet nauwlettend toe op de opvolging van de spoorweginvesteringen die in het kader van het ETCS-masterplan gebeuren. Het betreft een raamovereenkomst met een consultant die over meerdere jaren loopt. De studie is nog niet afgerond. Ik heb mijn administratie bijkomende informatie over de tussentijdse conclusies gevraagd, maar die zijn nog niet beschikbaar. De installatie van ETCS staat op de agenda van de investeringscel.

07.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Mijn ontgoocheling wordt almaar groter.

Sommige studies zijn vertrouwelijk, maar niet allemaal. In de Grondwet is het recht op inzage van bestuursdocumenten verankerd.

Er werd zoveel geld besteed aan deze studies. Het moet dan toch, zeker voor parlementsleden, mogelijk zijn om deze studies in te kijken.

Ik zal trachten een zekere mate van transparantie te bewerkstelligen, want het is frustrerend dat er overheidsgeld wordt aangewend en dat de studies maar laatstijdig worden overgezonden of moeilijk toegankelijk zijn.

Het incident is gesloten.

08 **Interpellatie van mevrouw Isabelle Poncelet tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de afschaffing van de Thalys op de Waalse as" (nr. 106)**

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): In april kondigde u aan dat de Thalysverbinding op de Waalse as niet was afgeschaft maar gewoon was opgeschort. Blijkbaar wil u ze nu toch afschaffen. Daardoor zou Wallonië een internationale spoorverbinding kwijtraken.

Welke toekomst is er voor de Waalse as weggelegd? Waarom heeft u daarvoor geen kredieten in de begroting van 2015 ingeschreven?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Nadat de Thalystreinen zoals aangekondigd buiten dienst waren gesteld, heb ik de alternatieven voor de hogesnelheidstrein laten onderzoeken. De weinige die er waren, waren extreem duur.

Thans worden de diverse pistes besproken die in het volgende beheerscontract zullen worden

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le SPF Mobilité veille bien au suivi des investissements ferroviaires du *masterplan* ETCS. C'est un contrat-cadre passé avec un consultant sur plusieurs années. L'étude n'est pas clôturée. J'ai demandé à mon administration des compléments d'information sur des conclusions intermédiaires mais celles-ci ne sont pas encore disponibles. La question du déploiement ETCS est à l'ordre du jour des travaux de la cellule d'investissement.

07.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je suis de plus en plus désappointé.

Certaines études sont confidentielles, mais pas toutes. Un article constitutionnel donne le droit à la consultation des documents administratifs.

Avec tout l'argent utilisé pour ces études, nous devons avoir la possibilité de pouvoir les examiner, en particulier les parlementaires.

Je tâcherai d'instituer une certaine transparence car il est frustrant que de l'argent public soit utilisé et que ces études n'arrivent que tardivement ou ne soient pas facilement accessibles.

L'incident est clos.

08 **Interpellation de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la suppression de la dorsale wallonne du Thalys" (n° 106)**

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Au mois d'avril, vous annonciez que la liaison Thalys de la dorsale wallonne était suspendue, pas supprimée. Il semblerait que vous souhaitiez la supprimer. La Wallonie se retrouve amputée d'une connexion internationale.

Pourriez-vous nous informer sur l'avenir de la dorsale wallonne? Pourquoi ne pas avoir inscrit de crédits au budget 2015 à ce sujet?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Suite à l'arrêt annoncé de la circulation des rames Thalys, j'avais fait examiner les alternatives aux dessertes à grande vitesse. Il y en avait peu et elles étaient extrêmement coûteuses.

Aujourd'hui, des discussions ont lieu sur différentes pistes qui seront définies dans le prochain contrat

uitgetekend. We zullen nagaan of er opnieuw een hogesnelheidstrein op de Waalse as kan rijden. Dat hoeft daarom geen Thalystrein meer te zijn.

In het volgende beheerscontract wil ik duidelijke prioriteiten vastleggen met betrekking tot de begroting en het goede bestuur, daarbij rekening houdend met alle klanten maar ook met de belastingbetalers.

08.03 Isabelle Poncelet (cdH): Uw antwoord is niet erg bevredigend. Tot besluit van mijn interpellatie dien ik hierover een motie in.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Isabelle Poncelet en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Isabelle Poncelet

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

verzoekt de federale regering

1. de Thalysverbinding op de Waalse as zo spoedig mogelijk opnieuw in dienst te stellen;
2. vanaf haar eerstvolgende begrotingsaanpassing de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken via een begrotingsartikel met als opschrift "Bijdrage voor het binnenlandse reizigersvervoer gewaarborgd door hogesnelheidstreinen";
3. vooraf de Waalse regering te raadplegen over de federale beslissingen die betrekking hebben op de strategische spoorlijnen in Wallonië;
4. er in het volgende NMBS-beheerscontract voor te zorgen dat de verplichting wordt gehandhaafd om, in samenwerking met de buitenlandse spoorwegvervoerders, binnenlandse bestemmingen aan te doen met hogesnelheidstreinen, met name op de Waalse as."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Daphné Dumery en door de heren Emmanuel Burton en Veli Yüksel.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

de gestion. Nous examinerons la remise en service d'un train à grande vitesse sur la dorsale wallonne. Il s'agira plus nécessairement d'un Thalys.

Je souhaite fixer des priorités budgétaires et de bonne gouvernance claires, dans le respect de tous les clients, mais aussi des contribuables dans le prochain contrat de gestion.

08.03 Isabelle Poncelet (cdH): Votre réponse n'est pas très satisfaisante. En conclusion de mon interpellation, je dépose une motion sur le sujet.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Isabelle Poncelet et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Isabelle Poncelet

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,

demande au gouvernement fédéral

1. de remettre en fonction, le plus rapidement possible, la liaison Thalys sur la dorsale wallonne;
2. de prévoir, dès son prochain ajustement budgétaire, les moyens budgétaires nécessaires à l'article budgétaire intitulé "Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse";
3. de consulter préalablement le gouvernement wallon sur les décisions fédérales touchant les lignes ferroviaires stratégiques en Wallonie;
4. de défendre dans le prochain contrat de gestion de la SNCB le maintien de l'obligation de desservir, en collaboration avec les transporteurs ferroviaires étrangers, des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse, notamment sur la dorsale wallonne."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Daphné Dumery et par MM. Emmanuel Burton et Veli Yüksel.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

09 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheveling van geëlektrificeerde motorstellen van de stelplaats Charleroi naar Antwerpen in ruil voor dieselmotorstellen" (nr. 8766)

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transfert d'automotrices électrifiées du dépôt de Charleroi au profit du dépôt d'Anvers, en échange d'automotrices diesel" (n° 8766)

09.01 Catherine Fonck (cdH): Er werden acht MW41-motorwagens overgeheveld van de stelplaats Antwerpen naar Charleroi in ruil voor geëlektrificeerde Desiro AM08-motorstellen die nu de treindienst verzekeren op de onlangs geëlektrificeerde lijn 15. Hoewel ze geëlektrificeerd zijn, werken de lijnen Charleroi-Erquelines, Jemeppe-sur-Sambre-Gembloux en sommige stoptreinverbindingen op de lijn Charleroi-La Louvière-Manage-Luttre met dieselmaterieel. Dit zal waarschijnlijk een negatieve invloed hebben op de exploitatiekosten en de rentabiliteit.

09.01 Catherine Fonck (cdH): Huit autorails AR41 ont été transférées du dépôt d'Anvers au dépôt de Charleroi en échange d'automotrices Desiro AM08 à traction électrique qui fonctionnent désormais sur la ligne 15 récemment électrifiée. À l'inverse, les lignes Charleroi-Erquelines, Jemeppe-sur-Sambre-Gembloux, et certaines relations omnibus Charleroi-La Louvière-Manage-Luttre sont aujourd'hui exploitées au moyen de matériel diesel, alors qu'elles sont électrifiées. Leur coût d'exploitation risque d'augmenter et leur rentabilité de diminuer.

Hoe verklaart u de overheveling van dieselmotorstellen naar Waalse geëlektrificeerde lijnen, waarbij Charleroi en Henegouwen worden achtergesteld ten voordele van de Antwerpse regio? Vonden er vorig jaar nog dergelijke overhevelingen plaats? Welke strategie kiezen de NMBS en uzelf inzake de exploitatie van deze geëlektrificeerde lijnen met dieselmotorstellen? Meet u de impact op korte en lange termijn van deze beslissing voor de reizigers? Kunt u opnieuw dieselmotorstellen inzetten op deze Waalse lijnen, zoals dat het geval was vóór 13 december? Hoe zijn de 80 dieselmotorstellen verdeeld? Waar worden er dergelijke dieselmotorstellen gebruikt op geëlektrificeerde lijnen?

Comment expliquez-vous le transfert des automotrices diesel sur des lignes électrifiées wallonnes au détriment de la région de Charleroi et du Hainaut, tout en privilégiant la région d'Anvers? D'autres échanges du même ordre sont-ils intervenus la dernière année? Quelle est la stratégie de la SNCB et la vôtre sur l'exploitation de ces lignes électrifiées par des automotrices diesel? Mesurez-vous l'impact que cela représente pour les navetteurs à court et long termes? Pouvez-vous réaffecter les automotrices diesel à l'exploitation de ces lignes wallonnes, comme c'était le cas avant le 13 décembre? Comment sont réparties aujourd'hui les 80 automotrices diesel? Où de telles automotrices sont-elles affectées sur des lignes électrifiées?

09.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De meeste MW41-dieseltreinstellen rijden in Vlaanderen: 46 van de 93 motorwagens worden onderhouden in de werkplaats Merelbeke, 27 in de werkplaats Hasselt en 20 in de werkplaats Charleroi. Door de recente elektrificatie van het baanvak Mol-Herentals, waartoe werd besloten op grond van het grote aantal reizigers, konden er MW41-dieselmotorwagens vrijkomen, en een gedeelte van dat materieel werd toegewezen aan de niet-geëlektrificeerde lijn Couvin-Mariembourg-Charleroi en aan de geëlektrificeerde lijnen Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, Erquelines-Charleroi en Charleroi Zuid-Luttre. De keuze viel op Charleroi, omdat er daar een werkplaats is die de MW41 al onderhoudt en omdat men er over treinbestuurders beschikt die deze motorwagens in de vingers hebben.

09.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): La plupart des automotrices diesel AR41 circulent en Flandre: sur les nonante-trois, 46 sont affectées à l'atelier de Merelbeke, 27 à l'atelier d'Hasselt et 20 à l'atelier de Charleroi. L'électrification récente du tronçon Mol-Herentals, motivée par les flux de voyageurs importants, a permis de libérer du matériel diesel AR41 dont une partie a été affecté à la ligne non électrifiée Couvin-Mariembourg-Charleroi ainsi qu'aux lignes électrifiées Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, Erquelines-Charleroi, et Charleroi Sud-Luttre. Charleroi a été choisie car elle possède un atelier qui entretient déjà les AR41 et des conducteurs qui connaissent ces automotrices.

De MW41-motorwagens, die uit de jaren 2000 dateren, vervangen de dubbele motorwagens, rollend materieel uit de jaren 70, dat minder

Les automotrices AR41, datant des années 2 000, ont remplacé les automotrices doubles, matériel des années 1970, moins confortable et très coûteux

comfortabel is en waarvan het onderhoud duur is, en dat geleidelijk aan buiten dienst gesteld werd. Door meer MW41-treinstellen te laten rijden in de regio Charleroi draagt men bij tot een optimalisering van het algemene spoorstelsel.

09.03 Catherine Fonck (cdH): Als er meer dieseltreinstellen in Vlaanderen rijden, dan komt dat misschien doordat er meer geëlektrificeerde lijnen aan de ene kant van de taalgrens zijn dan aan de andere.

De NMBS hecht echter al jaren duidelijk meer gewicht aan de lijnen tussen de grote steden. De overbrenging van die dieselmotorwagens naar lijnen in de regio Charleroi die geen grote steden met elkaar verbinden, zal hogere energiekosten meebrengen dan elektrisch materieel, en de rendabiliteit zal verminderen. Ik vrees dat dat argument vervolgens aangevoerd zal worden om in de rurale en semirurale gebieden bepaalde stopplaatsen of lijnen te schrappen.

Het is onaanvaardbaar dat er motorstellen worden ingezet op een lijn in Vlaanderen, die net geëlektrificeerd werd, ten koste van landelijke en semilandelijke lijnen in de regio Charleroi. Er mogen dan verklaringen voor die keuze gegeven zijn, ik kan me niet van de indruk ontdoen dat daarachter het voornemen schuilt om dit materieel over te brengen naar Vlaanderen, wat rijmt met de wens van de N-VA-voorzitter om de NMBS te regionaliseren.

Men wil ook de hoofdpijnen tussen grote steden bevorderen ten koste van de lijnen in landelijke en semilandelijke regio's, die misschien minder reizigers aantrekken, maar die absoluut behouden moeten worden.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2015" (nr. 8779)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 8791)
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal door treinen genegeerde stopseinen in 2015" (nr. 8873)

en entretien et progressivement mis hors service. Faire rouler davantage de trains AR41 dans la région de Charleroi participe à une optimisation du système ferroviaire général.

09.03 Catherine Fonck (cdH): Le *ratio* montrant plus d'automotrices diesel en Flandre s'explique peut-être car il y a plus de lignes électrifiées d'un côté que de l'autre de la frontière linguistique.

Cependant, depuis plusieurs années, la SNCB privilégie clairement les lignes entre les grandes villes. Le transfert de ces automotrices diesel, sur des lignes de la région de Charleroi qui ne relient pas de grandes villes, entraînera un coût énergétique plus élevé que le matériel électrique et leur rentabilité diminuera. Je crains que cet argument soit ensuite utilisé dans les régions rurales et semi-rurales pour supprimer certains arrêts ou lignes.

Il n'est pas acceptable que, juste après l'électrification d'une ligne en Flandre, des automotrices y soient affectées au détriment de lignes rurales et semi-rurales de la région de Charleroi. Les justifications évoquées masquent peut-être une volonté de transférer ce matériel en Flandre, coïncidant avec le rappel du président de la N-VA de son souhait de régionaliser la SNCB.

Il y a aussi la volonté de promouvoir les axes entre grandes villes au détriment des régions semi-rurales et rurales. Même si elles sont parfois moins fréquentées, elles doivent être maintenues.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes de**

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de dépassements de signaux en 2015" (n° 8779)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 8791)
- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de feux rouges brûlés sur le rail en 2015" (n° 8873)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 8999)
 - de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinen" (nr. 9719)

- 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 franchissements de signaux" (n° 8999)
 - M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 9719)

10.01 David Geerts (sp.a): Volgens de media reden vorig jaar 92 treinen door een rood sein, een forse stijging ten opzichte van 2014. Dit is verontrustend. Blijkbaar werden 15 treinbotsingen nipt vermeden. Een werkgroep binnen het *Safety Platform* moet de structurele oorzaken van seinvoorbijrijdingen onderzoeken.

10.01 David Geerts (sp.a): Selon les médias, 92 trains ont franchi un feu rouge l'an dernier, ce qui constitue une nette augmentation par rapport à 2014. Ce constat est préoccupant. Il s'avère que 15 collisions ferroviaires ont été évitées de toute justesse. Un groupe de travail au sein de la *Safety Platform* doit se pencher sur les causes structurelles des franchissements de signaux.

Kloppen de cijfers? Hoe wil de minister het tij doen keren? Wordt telkens nagegaan of TBL1+ of het ETCS-systeem aanwezig is? Hoeveel defecte TBL1+-bakens waren er in 2015?

Ces chiffres sont-ils exacts? Comment la ministre entend-elle inverser la tendance? Vérifie-t-on systématiquement la présence du TBL1+ ou du système ETCS? Combien de balises TBL1+ défectueuses ont été dénombrées en 2015?

10.02 Wouter Raskin (N-VA): Na de daling in 2013 stijgt het aantal keren dat het sein voorbij wordt gereden opnieuw. Meer dan de helft van de treinen stopte kort na het sein en 40 treinen kwamen tot stilstand op een risicovolle plaats.

10.02 Wouter Raskin (N-VA): Après la baisse constatée en 2013, le nombre de dépassements de signaux est reparti à la hausse. Plus de la moitié des trains marquent un court arrêt après le signal et 40 trains stoppent complètement à un endroit dangereux.

Waarom is dat aantal toegenomen? Gebeurt er na elke seinvoorbijrijding een objectief onderzoek? Hoe wil Infrabel die stijgende trend ombuigen?

Pourquoi ce nombre a-t-il augmenté? Une enquête objective est-elle menée après chaque dépassement de signal? Comment la société Infrabel compte-t-elle inverser cette tendance?

10.03 Katrin Jadin (MR): Uit de statistieken van Infrabel blijkt dat er in 2015 92 keer een rood sein genegeerd werd, tegenover 66 keer in 2014.

10.03 Katrin Jadin (MR): Les statistiques d'Infrabel indiquent que 92 feux rouges ont été brûlés sur le rail en 2015, contre 66 en 2014.

In meer dan de helft van de gevallen betrof het reizigerstreinen. In 40 gevallen kon de trein doorrijden tot een gevaarlijke plaats waar er een reëel gevaar bestond, zoals een wissel of een overweg. Dankzij het veiligheidssysteem of de reactie van de bestuurder konden er 15 ongevallen vermeden worden.

Les trains de voyageurs en sont responsables de plus de la moitié. Parmi ces infractions, quarante ont permis au train d'atteindre un danger réel tel un aiguillage ou un passage à niveau. Quinze accidents ont pu être évités grâce au système de sécurité ou au réflexe du conducteur.

De NMBS zou zich ertoe verbonden hebben de treinbestuurders beter te sensibiliseren, terwijl Infrabel de implementatie van het automatische treincontrolesysteem ETCS voortzet.

La SNCB se serait engagée à renforcer la sensibilisation des conducteurs de train, tandis qu'Infrabel poursuit l'équipement du système de freinage automatique ETCS.

Welke sensibiliseringsmaatregelen zullen er worden genomen? Zijn er nog andere maatregelen in studie?

Quelles mesures de sensibilisation vont-elles être entreprises? D'autres mesures sont-elles à l'étude?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van ETCS op het Belgische spoorwegnet? Wanneer zal ons spoornet volledig toegerust zijn?

Où en est le système ETCS sur notre réseau? Quand en sera-t-il entièrement équipé?

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe verloopt de opvolging van slecht zichtbare seinen? Is er een duidelijke procedure, inclusief verantwoordelijkheden? Hoeveel seinen werden er vervangen of verplaatst in de periode tussen 2011 en 2015? Welke afspraken gelden er voor het gebruik van een gsm of andere toestellen tijdens het rijden? Hoe wordt daarop toegezien?

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De quel suivi font l'objet les problèmes de manque de visibilité de certains signaux? Une procédure claire est-elle prévue à cette fin et cette procédure inclut-elle la mise en lumière des responsabilités? Combien de signaux ont-ils été remplacés ou déplacés entre 2011 et 2015? Quelles conventions sont d'application en matière d'utilisation de GSM ou d'autres appareils pendant la conduite? Comment le respect de ces conventions est-il contrôlé?

10.05 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In 2015 waren er op de hoofdsporen 33 seinvoorbijrijdingen door reizigerstreinen en 7 seinvoorbijrijdingen door goederentreinen bestuurd door NMBS-personeel. Er waren 22 gevaarlijke punten. Op de bijsporen waren er 38 seinvoorbijrijdingen door voertuigen bestuurd door personeel van de NMBS, een stijging die hoofdzakelijk het gevolg is van een betere registratie.

10.05 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): En 2015, 33 trains de voyageurs et 7 trains de marchandises conduits par du personnel de la SNCB ont franchi un signal rouge en voies principales. Vingt-deux points dangereux ont été recensés. Sur les voies secondaires, l'on a dénombré 38 dépassements de signal par des trains conduits par du personnel de la SNCB. L'augmentation de ce dernier nombre s'explique principalement par un meilleur enregistrement du phénomène.

Bij 31 van de 53 seinvoorbijrijdingen door NMBS-personeel was er TBL1+ aanwezig. Samen met Infrabel werkt de NMBS aan een actualisering van het actieplan Seinvoorbijrijdingen voor de periode 2016-2020.

Le dispositif TBL1+ était présent dans 31 cas de franchissement de signaux par du personnel de la SNCB sur 53. La SNCB prépare avec Infrabel une actualisation du plan d'action visant à prévenir les franchissements de signaux pour la période 2016-2020.

(Frans) Overeenkomstig het ETCS-masterplan moet tegen eind 2023 al het rollend materieel dat de NMBS inzet voor de openbare dienstverlening uitgerust zijn met ETCS. Vandaag is 29,2 procent uitgerust en operationeel. De NMBS heeft de nodige acties ondernomen om de deadline te kunnen halen.

(En français) Le masterplan ETCS prévoit que l'ensemble du matériel roulant affecté aux missions de service public sera équipé en 2023. À ce jour, 29,2 % sont équipés et opérationnels. Toutes les actions ont été prises à la SNCB pour respecter l'échéance.

(Nederlands) Een seinvoorbijrijding is meestal te wijten aan onoplettendheid van de treinbestuurder. Pas gecertificeerde treinbestuurders krijgen daarom een extra dag opleiding.

(En néerlandais) Un dépassement de signal est dû généralement à une faute d'inattention du conducteur de train. C'est la raison pour laquelle les conducteurs fraîchement diplômés reçoivent un jour de formation supplémentaire.

Alle seinvoorbijrijdingen worden minutieus onderzocht. Als de fout bij de treinbestuurder ligt, volgt een medisch-psychologisch onderzoek, een aangepaste opleiding en een praktisch en theoretisch examen. Daarna wordt hij nog extra begeleid.

Tous les dépassements de signaux sont étudiés avec soin. Si la faute incombe au conducteur, un examen psycho-médical, une formation adéquate et un examen théorique et pratique s'ensuivent. Par la suite, le conducteur bénéficie encore d'un accompagnement complémentaire.

Voor de plaatsing en zichtbaarheid van de seinen wordt nauw samengewerkt met Infrabel. Tijdens het

En ce qui concerne le placement et la visibilité des signaux, on travaille en étroite collaboration avec

besturen mag alleen het multimediamateriaal van de werkgever worden gebruikt. Er is ook een specifieke meldprocedure voor slecht zichtbare seinen. Aanpassingen kunnen enkele dagen tot zelfs meer dan een jaar duren. Bij onregelmatigheden aan de seininrichting krijgen de treinbestuurders een sms.

10.06 David Geerts (sp.a): We moeten de cijfers in perspectief plaatsen – elke dag rijden er 3.700 treinen, maar het Parlement moet dit blijven opvolgen.

10.07 Wouter Raskin (N-VA): Ik hoop dat de stijgende trend wordt gekeerd.

10.08 Katrin Jadin (MR): Dat fenomeen van het negeren van een rood sein neemt niettemin almaar grotere proporties aan. Men moet die cijfers relativeren, maar ik zou de kwestie graag bespreken met de NMBS-directie.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Vanhengeltaks" (nr. 8983)

11.01 Daphné Dumery (N-VA): Staat de minister achter het idee van een tolheffing voor de Brusselse tunnels om aldus de infrastructuur te financieren? Hoe is de 500 miljoen euro die al werd betaald voor de mobiliteit, besteed?

11.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Ik spreek me niet uit over de plannen van de gewestminister met betrekking tot een gewestelijke bevoegdheid en om diezelfde reden evenmin over die 500 miljoen euro. Wel vind ik het ook nodig om na te denken over de mobiliteit in België, in het bijzonder in Brussel, maar dit veronderstelt dat alle beleidsniveaus aanvaarden om samen te werken.

11.03 Daphné Dumery (N-VA): In verband met de mobiliteit in Brussel moeten alle niveaus samenwerken. Dit heeft een impact op de mobiliteit van iedereen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8984 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 Samengevoegde vragen van - de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Infrabel. Au cours de la conduite, seul le matériel multimédia de l'employeur peut être utilisé. Il existe aussi une procédure spécifique pour signaler la mauvaise visibilité des signaux. Les modifications peuvent prendre quelques jours et parfois jusqu'à plus d'une année. Les irrégularités de signalisation sont signalées aux conducteurs via sms.

10.06 David Geerts (sp.a): Nous devons resituer les chiffres dans leur contexte: 3 700 trains circulent quotidiennement mais le Parlement doit continuer à en assurer le suivi.

10.07 Wouter Raskin (N-VA): J'espère que cette tendance à la hausse s'inversera.

10.08 Katrin Jadin (MR): Ce phénomène de dépassement du feu rouge est malgré tout en hausse. Il faut relativiser les chiffres mais j'aimerais en parler avec les responsables de la SNCB.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la taxe Vanhengel" (n° 8983)

11.01 Daphné Dumery (N-VA): La ministre défend-elle l'idée d'un péage à l'entrée des tunnels bruxellois afin de financer leur infrastructure? À quelles fins ont été utilisés les 500 millions d'euros déjà dépensés pour la mobilité?

11.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Je ne me prononce pas sur les plans du ministre régional qui relèvent d'une compétence régionale. Je ne me prononcerai pas sur ces 500 millions pour la même raison. Il me semble par contre nécessaire de consacrer une réflexion à la mobilité en Belgique, en particulier à Bruxelles, mais cela suppose que tous les niveaux de pouvoir acceptent de collaborer.

11.03 Daphné Dumery (N-VA): S'agissant de la mobilité à Bruxelles, tous les niveaux de pouvoir doivent collaborer car la mobilité de chacun est impactée.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 8984 de Mme Fonck est transformée en question écrite.

12 Questions jointes de - M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van stations in Limburg" (nr. 8990)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de stations in Limburg" (nr. 9422)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): *Het Belang van Limburg* maakt gewag van de mogelijke sluiting van de stations van Tongeren, Sint-Truiden, Genk en Neerpelt. In 2020 zou in Limburg enkel het station Hasselt overblijven.

Klopt deze informatie? Is er desgevallend al een concrete timing? Zal de sluiting worden gecompenseerd door de plaatsing van extra ticketautomaten? Bestaan er plannen om het seinhuis in Hasselt in de komende jaren af te bouwen of te sluiten?

12.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): De sluiting van de stations, of de omvorming ervan tot stopplaatsen blijft niet beperkt tot de provincie Limburg, maar in die provincie blijft er nog maar één station over!

Men hanteert al een logica die gericht is op winstbejag, maar ik vrees dat we nog verder evolueren naar een ontmenselijke visie op het spoorwegvervoer. Het personeelsbestand wordt almaar verder ingekrompen en de stations zijn zeer dungezaaid: 400 van de in totaal 550 stations en stopplaatsen zijn stopplaatsen. Een loketbediende getuigde over de sociale rol van de loketbedienden, die onmogelijk door een automaat kan worden vervuld.

Bevestigt u het sluitingsplan voor de Limburgse stations? Welke Belgische stations zijn tegen het einde van de legislatuur met sluiting bedreigd? Denkt u niet dat de stations en de loketten deel moeten uitmaken van een mobiliteitsbeleid dat voorrang moet geven aan het spoorwegvervoer?

12.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): De NMBS is helemaal niet van plan om voor het einde van de legislatuur loketten te sluiten in de provincie Limburg.

(Nederlands) De instandhouding van een station met loket wordt verantwoord door het aantal reizigers dat het station over de vloer krijgt en door de activiteitsgraad die hieruit voortvloeit.

(Frans) In 2015 werden er loketten gesloten, in

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle fermeture de gares dans la province du Limbourg" (n° 8990)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des gares dans le Limbourg" (n° 9422)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Le quotidien *Het Belang van Limburg* fait état de la fermeture éventuelle des gares de Tongres, Saint-Trond, Genk et Neerpelt. En 2020, il ne devrait rester que la gare de Hasselt dans la province de Limbourg.

Confirmez-vous cette information? Dans l'affirmative, un calendrier précis est-il déjà prévu? La fermeture de ces gares sera-t-elle compensée par l'installation de nouveaux distributeurs automatiques de titres de transport? Projette-t-on de démanteler ou de fermer la cabine de signalisation de Hasselt au cours des prochaines années?

12.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): La fermeture des gares, ou leur transformation en arrêt, ne se limite pas à la province du Limbourg, mais dans cette province, il ne resterait qu'une seule gare!

Si nous sommes déjà dans la logique du profit, je crains qu'on n'entre dans une vision déshumanisée du rail. Le personnel se réduit et les gares sont devenues exceptionnelles: sur 550 gares et arrêts, 400 sont des arrêts. Un guichetier a témoigné du rôle social rempli par les guichetiers et impossible à assurer par un automate.

Confirmez-vous le plan de fermeture au Limbourg? Quelles sont les gares belges menacées d'ici la fin de la législature? Ne pensez-vous pas que les gares et les guichets font partie d'une mobilité privilégiant le transport ferroviaire?

12.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): La SNCB n'a aucun plan de fermeture de guichets en province de Limbourg avant la fin de la législature.

(En néerlandais) Le maintien d'une gare avec guichet est justifié par le nombre de voyageurs qui fréquentent la gare et le taux d'activité qui en résulte.

(En français) Les fermetures réalisées en 2015 ont

stations met een activiteitsgraad van minder dan 40 procent.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): We zullen moeten vaststellen of het aantal ticketautomaten voldoet in verhouding tot het aantal reizigers. Ik heb weinig gehoord over de concrete timing. Ik heb niets gehoord over de geruchten over het seinhuis. Ik blijf een beetje op mijn honger.

12.05 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Aangezien er geen sprake is van een sluiting, is er ook geen tijdpad.

12.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik neem met tevredenheid nota van uw verklaring. Hebben de lekken in de pers bijgedragen tot deze ommezwaai?

Kan u antwoorden op mijn vraag over de Belgische stations die met sluiting zijn bedreigd?

12.07 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): U kan een schriftelijke vraag stellen om een gedetailleerde lijst te verkrijgen. Ik heb u gezegd dat er geen plannen zijn voor sluitingen tot het einde van de legislatuur.

12.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): U vraagt me opnieuw de vraag in te dienen die ik net heb gesteld? Ik heb u ondervraagd over de Belgische stations.

12.09 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De samengevoegde vragen hadden betrekking op Limburg.

12.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik neem nota van uw weigering om te antwoorden op vragen over andere sluitingen dan die in Limburg. Ik zal dus een vraag per provincie stellen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9001 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de prijs van de Campuskaart" (nr. 9017)

13.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De NMBS zou het tarief van de Campuskaart opnieuw willen optrekken, na een eerdere verhoging met 3,31 procent eind 2015. Dat dreigt de trein minder

eu lieu dans des gares où le taux d'activité était inférieur à 40 %.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Nous devons constater si le nombre d'automates est suffisant par rapport au nombre de voyageurs. Je n'ai pas entendu grand-chose concernant le calendrier concret et je n'ai rien entendu sur les rumeurs relatives à la cabine de signalisation. La réponse de la ministre me laisse quelque peu sur ma faim.

12.05 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Puisqu'il n'y a pas de fermeture, il n'y a pas de calendrier.

12.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je prends note de votre déclaration avec satisfaction. Les fuites dans la presse ont-elles contribué à ce changement de décision?

Pouvez-vous répondre à ma question sur les gares belges menacées de fermeture?

12.07 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Vous pouvez poser une question écrite pour obtenir une liste détaillée. Je vous ai dit qu'il n'y avait pas de projet de fermeture jusqu'à la fin de cette législature.

12.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous me demandez de déposer à nouveau la question que je viens de poser? Je vous ai interrogé sur les gares belges.

12.09 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Les questions jointes portaient sur le Limbourg.

12.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je prends note de votre refus de répondre au-delà du Limbourg. Je poserai donc une question par province.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 9001 de Mme Fonck est transformée en question écrite.

13 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'augmentation du prix de la carte Campus" (n° 9017)

13.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Après une augmentation de 3,31 % en fin 2015, la SNCB reverrait encore le tarif de la carte Campus, risquant de réduire l'attractivité du rail.

aantrekkelijk te maken.

Het openbaar vervoer neemt echter een flinke hap uit het studentenbudget. Voor velen is de Campuskaart de enige mogelijkheid om met prijsvermindering te reizen, en vaak combineren ze meerdere vervoersmodi, en dat tikt aardig aan. Het gerucht doet ook de ronde dat de Go Pass duurder zou worden, nochtans is dat een geweldig instrument om mensen vertrouwd te maken met de trein.

Bevestigt u dat de NMBS plannen heeft om het tarief van de Campuskaart opnieuw te verhogen? Welke commerciële baten hoopt de NMBS daaruit te puren?

Is een tariefwijziging voor de Go Pass aan de orde?

Welk beleid voert u met betrekking tot de preferentiële tarieven, die centraal zullen staan in de besprekingen over het beheerscontract?

13.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS past haar tarieven slechts een keer per jaar aan. Het tarief van de Campuskaart werd per 1 februari 2016 met 40 cent verhoogd voor een afstand van 60 km. In 2015 werden de tarieven niet gewijzigd.

Een Go Pass 10 kost 51 euro sinds 2014, en de Go Pass 1,6 euro sinds 2013. In 2012 bedroeg de prijs 6,5 euro.

De prijs van die twee producten worden niet aangepast in 2016. De jongeren vormen een prioritair doelwit met aantrekkelijke producten zoals de formule *Go Unlimited* tijdens de schoolvakanties waarmee overal in België aan een aantrekkelijke prijs mag worden rondgereisd.

13.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik zal dit dossier aandachtig blijven volgen, onder meer tijdens de heronderhandeling van het beheerscontract.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de installatie van TBL1+ en ECTS voor het goederenvervoer" (nr. 9096)

14.01 **David Geerts** (sp.a): Bij KB werd blijkbaar onlangs beslist om het gebruik van de lijnen,

Or les transports en commun constituent un budget important chez les étudiants. Pour beaucoup, la carte Campus est la seule réduction alors qu'ils combinent souvent plusieurs modes de transport dont les prix se cumulent. Des rumeurs font aussi état de l'augmentation du Go Pass, pourtant formidable opportunité pour se familiariser au train.

Confirmez-vous le projet de nouvelle hausse du tarif de la carte Campus? Quel est le gain commercial espéré par la SNCB?

Est-il à l'ordre du jour de modifier le tarif du Go Pass?

Quelle est votre politique de tarifs préférentiels qui seront au cœur des discussions du contrat de gestion?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB n'adapte ses tarifs qu'une fois par an. La hausse de la carte Campus au 1^{er} février 2016 est de 40 centimes pour une distance de 60 km et en 2015, les prix n'avaient pas changé.

Le Go Pass 10 coûte 51 euros depuis 2014 et le Go Pass, 1,6 euros depuis 2013. En 2012, il coûtait 6,5 euros.

Les prix de ces deux produits ne seront pas adaptés en 2016. Les jeunes sont une cible prioritaire disposant de produits attractifs, y compris le *Go Unlimited* durant les vacances scolaires permettant de voyager partout en Belgique pour un prix très attractif.

13.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je resterai attentif à cela, notamment lors de la renégociation du contrat de gestion.

L'incident est clos.

14 Question de M. **David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de l'installation des systèmes TBL1+ et ECTS pour le transport de marchandises" (n° 9096)

14.01 **David Geerts** (sp.a): La décision aurait été prise, par un arrêté royal récent, de poursuivre

uitgerust met het Memor-krokodilsysteem, nog een jaar langer, tot einde 2016, in gebruik te houden, naar verluidt omdat bepaalde privéoperatoren nog niet klaar waren.

Waarom is dat KB genomen? Welke operatoren waren effectief nog niet klaar? Op welke lijnen uitgerust met ETCS en TBL1+ kunnen uitzonderlijk nog treinen met een Memor-krokodiluitrusting blijven rijden? Welke ondernemingen hebben de deadline van 1 januari 2016 niet gehaald? Hangen daar boetes aan vast?

14.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De leveranciers voor de boorduitrusting van de goederenlocomotieven hadden bij de uitwerking, de homologatie en de uitrusting van die locomotieven een grote vertraging opgelopen, waardoor 1 januari 2016 onmogelijk kon worden gehaald, tenzij men had aanvaard dat 70 à 80 procent van het goederenvervoer per spoor niet meer mogelijk was.

Met dit uitstel kunnen we de lopende uitrustingsprogramma's afwerken, terwijl het veiligheidsniveau in 2016 zal toenemen door het stijgende aantal uitgeruste locomotieven. Het gaat om de lijnen die al uitgerust zijn met ETCS in 2015 of eerder, die deel uitmaken van de Europese goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee en de verbinding tussen de Antwerpse haven en de Luxemburgse grens.

Alleen de NMBS zou voor haar binnenlands reizigersvervoer volledig in orde zijn geweest op 1 januari 2016.

14.03 **David Geerts** (sp.a): De vraag blijft wel of de problemen te wijten zijn aan onze instanties of aan de operatoren zelf. Een uitstel lijkt me uiteraard logisch als de verantwoordelijkheid bij ons zou liggen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9097 van de heer Maingain wordt uitgesteld.

15 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het communautair gekibbel over investeringen bij het spoor en het MIP 2016-2020" (nr. 9114)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): De minister heeft een meningsverschil met haar Vlaamse ambtsgenoot Weyts over het meerjareninvesteringsplan. De

pendant encore une année, à savoir jusqu'à fin 2016, l'exploitation des lignes équipées du système Memor-Crocodile. La raison invoquée? Certains opérateurs privés ne seraient pas encore prêts.

Pourquoi avoir pris cet arrêté royal? Quels opérateurs n'étaient pas prêts? Sur quelles lignes, équipées des systèmes ETCS et TBL1+, des trains équipés du système Memor-Crocodile peuvent-ils exceptionnellement continuer à circuler? Quelles entreprises n'ont pas respecté l'échéance du 1^{er} janvier 2016? Y a-t-il des amendes à la clé?

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Les fournisseurs d'équipements de bord des locomotives de marchandises avaient pris beaucoup de retard dans le développement, l'homologation et l'équipement de ces locomotives. L'échéance du 1^{er} janvier 2016 ne pouvait donc plus être respectée, sauf si l'on avait accepté de se priver de 70 à 80 % du transport ferroviaire de marchandises par rail.

Ce report va nous permettre de finaliser les programmes d'équipement en cours, et entre-temps le niveau de sécurité augmentera en 2016 grâce à l'équipement d'un nombre croissant de locomotives. Il s'agit des lignes qui étaient déjà équipées de l'ETCS en 2015 ou avant, et qui se trouvent sur le corridor de fret européen Mer du Nord – Méditerranée et sur la liaison entre le port d'Anvers et la frontière luxembourgeoise.

Seule la SNCB aurait été entièrement en règle au 1^{er} janvier 2016 pour le transport domestique de passagers.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Faut-il imputer les problèmes à nos instances ou aux opérateurs eux-mêmes? La question reste entière. Un report me semble bien sûr logique si la responsabilité nous incombe.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 9097 de M. Maingain est reportée.

15 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les querelles communautaires à propos des investissements ferroviaires et du PPI 2016-2020" (n° 9114)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): Le plan pluriannuel d'investissements est l'objet d'une divergence de vues entre la ministre et son homologue flamand,

heer Weyts noemde in het Vlaams Parlement het goederenvervoer per spoor nog steeds onderbelicht en hij klaagde ook over een gebrek aan klaar zicht op de besparingen inzake exploitatie en investeringen bij NMBS en Infrabel.

Wat is de reactie van de federale minister op die uitspraken? Is er onvrede binnen de coalitie over de multicriteria-analyse? Kwamen er ook formele signalen vanuit de Gewesten? Hoe reageert de minister op de kritiek van de Gewesten dat zij te weinig werden betrokken bij de opmaak van het MIP?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Ik vind het vreemd dat mijn Vlaamse collega zijn beklag zou hebben gedaan over de werking van de investeringscel. Het is immers de eerste keer dat de Gewesten zo nauw betrokken zijn bij de besluitvorming over de investeringskeuzes voor de spoorwegen.

De methodologie voor de opmaak van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 is besproken en goedgekeurd tijdens twee interkabinettenwerkgroepen in oktober 2015. Er wordt gewerkt met negen criteria die deels voortvloeien uit de strategische visie die ik op 15 juli 2015 in de Kamercommissie voorstelde. Daarnaast werd nog een aantal randvoorwaarden opgelegd.

Wallonië en Vlaanderen vinden inderdaad dat het vrachtvervoer te weinig aandacht krijgt in de criteria. Dat is echter slechts schijn.

Het bestuurlijke deel van de investeringscel kwam vijf keer samen. Tijdens de eerste vergadering werd de methodologie toegelicht. Tijdens de volgende vergaderingen kwam reeds een aantal projectvoorstellen aan bod evenals een aantal vragen en verzuchtingen wat de methodologie betreft. Het politieke niveau kwam vorige week voor de eerste keer samen.

Ik ben uiteraard bereid om in het Parlement het debat aan te gaan over de verschillende ingediende projecten, maar dat is nu dat te vroeg. Het is echter nog steeds mijn intentie om deze werkzaamheden in de loop van het eerste trimester van 2016 af te ronden.

Het klopt dat er nog steeds wordt onderhandeld over de definitieve dotatiebedragen die voor exploitatie en investeringen zullen worden

M. Weyts. Au Parlement flamand, M. Weyts a estimé que le transport ferroviaire de marchandises est toujours négligé; il s'est également plaint d'un manque de clarté à propos des mesures d'économie en matière d'exploitation et d'investissement auprès de la SNCB et d'Infrabel.

Comment la ministre fédérale réagit-elle à ces propos? L'analyse multicritères est-elle à l'origine d'un malaise au sein de la coalition? Les Régions ont-elles aussi lancé des signaux formels? Que répond la ministre à la critique, formulée par les Régions, selon laquelle elles auraient été trop peu associées à l'élaboration du PPI?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Je trouve étrange que mon collègue flamand se soit plaint du fonctionnement de la cellule d'investissement, étant donné que les Régions n'ont jamais été aussi étroitement impliquées dans la prise de décisions relatives aux choix d'investissements ferroviaires.

La méthodologie relative à l'élaboration du plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 a été débattue et validée au sein de deux groupes de travail intercabinets en octobre 2015. Elle repose sur neuf critères qui découlent en partie de la vision stratégique que j'ai présentée le 15 juillet 2015 en commission de la Chambre. Un certain nombre de conditions périphériques ont en outre été posées.

La Wallonie et la Flandre estiment effectivement que les critères négligent le transport de marchandises. Il ne s'agit pourtant que d'une impression.

Le niveau administratif de la cellule d'investissement s'est réuni à cinq reprises. Lors de la première réunion, la méthodologie a été expliquée. Lors des réunions suivantes, un certain nombre de projets ont déjà été proposés et des questions et critiques relatives à la méthodologie ont été soulevées. Le niveau politique s'est réuni pour la première fois la semaine dernière.

Je suis naturellement disposée à débattre au Parlement des différents projets déposés, mais il est encore trop tôt pour cela. Néanmoins, j'entends toujours finaliser ces travaux dans le courant du premier trimestre 2016.

Les négociations sont effectivement toujours en cours en ce qui concerne les montants définitifs des dotations qui seront accordées à Infrabel et à la

toegekend aan Infrabel en aan de NMBS, rekening houdend met de gevraagde besparingen.

15.03 David Geerts (sp.a): De reiziger is zeker niet gebaat bij gekibbel tussen twee bestuursniveaus. Laat dit pingpongspel dus ophouden!

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Robert Van de Velde aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstadsnetwerken" (nr. 9157)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van voorstadsnetwerken voor de grote verstedelijkte agglomeraties" (nr. 9169)
- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9196)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bevrozen van het GEN Antwerpen" (nr. 9285)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 9289)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9320)
- mevrouw Vanessa Matz aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de uitbouw van voorstadsnetten in Belgische grootsteden" (nr. 9329)
- de heer Willy Demeyer aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Luikse GEN" (nr. 9378)

De **voorzitter**: Vraag nr. 9157 van de heer Van de Velde wordt ingetrokken.

16.01 Karin Temmerman (sp.a): De minister heeft verklaard dat, zolang het Gewestelijk Expresnet

SNCB pour l'exploitation et les investissements, compte tenu des économies demandées.

15.03 David Geerts (sp.a): Les bisbilles entre les différents niveaux de pouvoir ne servent certainement pas les intérêts du voyageur. Mettez un terme à cette partie de ping-pong!

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Robert Van de Velde à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réseaux suburbains" (n° 9157)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement des réseaux suburbains autour des grandes agglomérations urbaines" (n° 9169)
- M. Johan Klaps à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9196)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel du projet de RER d'Anvers" (n° 9285)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 9289)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9320)
- Mme Vanessa Matz au secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "l'aménagement de réseaux ferrés suburbains dans les grandes villes belges" (n° 9329)
- M. Willy Demeyer à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau express liégeois" (n° 9378)

Le **président**: La question n° 9157 de M. Van de Velde est retirée.

16.01 Karin Temmerman (sp.a): La ministre a déclaré que tant que le Réseau express régional

(GEN) rond Brussel niet helemaal is afgerond, ook de andere grote voorstadsnetten niet zullen starten. Dat zal voor grote problemen zorgen, want filedruk is er in alle steden. Bovendien zullen we zo ook de normen van de klimaatconferentie in Parijs niet halen.

Zal het Brussels GEN afgerond zijn tegen 2025? Wordt pas daarna begonnen in de andere grote steden? Wanneer zal er worden gestart met het voorstadsnet rond Gent?

16.02 Johan Klaps (N-VA): Volgens de minister moet ook het voorstadsnetwerk voor Antwerpen wachten tot het GEN in Brussel volledig gerealiseerd is. Nochtans gaat het in Antwerpen alleen om een verhoging van frequentie en optimalisatie van de lijnen, want de infrastructuur is er al. Bovendien waren er al succesvolle gesprekken tussen alle partners en is het GEN Antwerpen opgenomen in het regeerakkoord.

In het verleden zei de minister dat er 28.000 zitjes leeg blijven in treinen die in Antwerpen aankomen. Nochtans is dat stadsnet absoluut noodzakelijk, want anders dreigt de chaos. Ook in de toekomst zijn er immers zeer ingrijpende werkzaamheden gepland. Het GEN Antwerpen speelt een cruciale rol in het minderhinder- en mobiliteitsplan Slim naar Antwerpen.

Weet de minister dat het GEN Antwerpen snel en goedkoop kan zijn? Vanwaar haalt ze die 28.000 lege zitjes? Zal het GEN Antwerpen de verkeershinder in de stad en zelfs het hele land beperken? Denkt ze ook dat de NMBS hiermee nieuwe reizigers kan aantrekken? Waarom verhindert het GEN Brussel dat van Antwerpen?

16.03 David Geerts (sp.a): Uit eerder onderzoek zou blijken dat het aanbod in Antwerpen tijdens de spits volstaat. In een straal van 30 km rond Antwerpen wordt 80 procent van de stations ten minste twee keer per uur bediend en zouden er meer dan 28.000 vrije zitplaatsen zijn. Toch blijven de grote files in Antwerpen bestaan. Het GEN Antwerpen is nochtans geen kwestie van infrastructuur maar van een betere organisatie.

Over welk onderzoek gaat het? Werd daarbij ook de bredere mobiliteitscontext, inclusief het fileleed en

(RER) autour de Bruxelles ne serait pas entièrement terminé, les autres grands réseaux suburbains ne seraient pas aménagés, ce qui engendrerait d'importants problèmes étant donné que toutes les villes sont embouteillées. Autre conséquence de cette prise de position ministérielle: nous n'atteindrons pas les objectifs fixés lors de la Conférence de Paris sur le climat.

Le RER bruxellois sera-t-il achevé d'ici 2025? Faudra-t-il attendre cette date pour entamer les travaux dans d'autres grandes villes? Quand s'attellera-t-on au réseau suburbain gantois?

16.02 Johan Klaps (N-VA): D'après le ministre, le réseau suburbain en périphérie d'Anvers devra aussi attendre que le RER bruxellois soit entièrement réalisé. Il ne s'agit pourtant à Anvers que d'une augmentation de la fréquence des trains et d'une optimisation des lignes, vu que l'infrastructure est déjà en place. Des entretiens couronnés de succès ont en outre déjà eu lieu entre tous les partenaires, et le RER d'Anvers est repris dans l'accord de gouvernement.

La ministre a déclaré jadis que 28 000 sièges restaient inoccupés dans les trains arrivant en gare d'Anvers. Le réseau urbain est pourtant une nécessité absolue, car sans lui, il y a risque de chaos. À l'avenir aussi, d'ailleurs, des travaux de très grande envergure sont planifiés. Le RER d'Anvers joue un rôle crucial dans le plan de mobilité "Slim naar Antwerpen" (rouler malin vers Anvers) dont la finalité est la réduction des embarras de circulation.

La ministre est-elle au courant que le RER d'Anvers peut être réalisé rapidement et à bon marché? D'où tient-elle ces 28 000 sièges vides? Le RER d'Anvers réduira-t-il les embarras de circulation dans la ville et même dans tout le pays? Pense-t-elle aussi que la SNCB peut attirer de nouveaux voyageurs par ce biais? Pourquoi le RER de Bruxelles fait-il obstacle à l'aménagement du RER d'Anvers?

16.03 David Geerts (sp.a): Il ressortirait d'une étude réalisée précédemment que l'offre serait suffisante aux heures de pointe à Anvers. Dans un rayon de 30 km autour d'Anvers, 80 % des gares bénéficient au moins d'une desserte bi-horaire et l'on compterait plus de 28 000 places assises disponibles. Or les embouteillages subsistent à Anvers. Le RER anversoïse n'est pas une question d'infrastructure, mais de meilleure organisation.

De quelle étude s'agit-il en l'occurrence? Le contexte de la mobilité au sens large, englobant

bijhorende maatschappelijke en economische kosten, onderzocht? Kloppen de cijfers over de bediening van de stations wel? Wordt het GEN Antwerpen verder onderzocht?

16.04 Veli Yüksel (CD&V): We moeten ons hoeden voor spelletjes tussen de verschillende steden, maar dit mag niet beperkt worden tot het GEN Brussel. Wij juichen elke vooruitgang in de ontwikkeling van voorstadsnetten toe.

Wat zijn de resultaten van de studie naar het voorstadsnet Gent? Welke infrastructuurwerken zijn er nodig? Was er al overleg met de gemeentebesturen, de Gewesten en andere partners?

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De GEN's rond Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi zijn van een andere orde dan dat van Brussel. Voor het GEN Antwerpen gaat het vooral om grotere frequentie, stiptheid en comfort. Bovendien is er een heel groot potentieel door de op til zijnde grote infrastructuurwerken.

Wat is de ambitie voor het GEN Antwerpen van de minister en van de NMBS? Hoe wil de NMBS de automobilisten rond Antwerpen op de trein krijgen? Hoe wil ze de klantervaring verbeteren? Zal de infrastructuurvergoeding voor het GEN Antwerpen kaderen in de globale herziening van de gebruiksvergoeding? Wil de minister een geïntegreerd aanbod en tarief?

De **voorzitter**: De vragen nr. 9329 van mevrouw Matz en nr. 9378 van de heer Demeyer vervallen.

16.06 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): In het regeerakkoord staat dat voor Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik de uitbouw van een GEN bestudeerd wordt.

In de loop van 2015 kreeg ik van de NMBS een stand van zaken voor de Antwerpser GEN-studie. Er is inderdaad sprake van 28.000 vrije zitplaatsen op een totaal van 48.558 beschikbare zitplaatsen op treinen tussen 6.00 uur en 9.30 uur van Essen, Noorderkempen, Herentals, Heist-op-den-Berg, Puurs en Sint-Niklaas naar Antwerpen. In een straal van 30 kilometer rond Antwerpen wordt 80 procent van de stations tijdens de piekuren door ten minste twee treinen bediend. In de andere stations is er

aussi la congestion du trafic et les coûts sociaux et économiques y afférents, a-t-il aussi été analysé? Les chiffres relatifs à la desserte des gares sont-ils exacts? L'étude relative au RER anversoïis sera-t-elle poursuivie?

16.04 Veli Yüksel (CD&V): Gardons-nous de toute guéguerre entre les différentes villes. Il n'en demeure pas moins qu'il faut aménager des réseaux suburbains ailleurs qu'autour de Bruxelles. Nous applaudissons à tout progrès dans le développement de ce type de réseaux.

À quels résultats a abouti l'étude relative au réseau suburbain de Gand? Quels sont les travaux d'infrastructure nécessaires à cet effet? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu entre les administrations communales, les Régions et d'autres partenaires?

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Les RER autour des villes de Gand, Anvers, Liège et Charleroi diffèrent de celui de Bruxelles. Pour celui d'Anvers, il s'agit essentiellement d'améliorer la fréquence, la ponctualité et le confort, sans parler du potentiel considérable que permettront d'exploiter les grands travaux d'infrastructure qui sont imminents.

Quelles ambitions la ministre et la SNCB nourrissent-elles pour le RER d'Anvers? Comment la SNCB convaincra-t-elle les automobilistes qui empruntent le ring d'Anvers d'adopter le train? Comment entend-elle améliorer l'expérience client? La redevance d'infrastructure s'inscrira-t-elle dans la révision globale de la redevance d'utilisation? La ministre a-t-elle l'intention de mettre en place une offre et un tarif intégrés?

Le **président**: Les questions n^{os} 9329 de Mme Matz et 9378 de M. Demeyer sont supprimées.

16.06 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): L'accord de gouvernement prévoit d'étudier la question de l'aménagement d'un réseau RER à Anvers, Charleroi, Gand et Liège.

Dans le courant de l'année 2015, la SNCB m'a informée de l'état d'avancement de l'étude sur le RER d'Anvers. Il est en effet question de 28 000 places assises disponibles sur un total de 48 558 dans les trains circulant entre 6 heures et 9 heures 30 sur les lignes reliant les gares d'Essen, de Noorderkempen, de Herentals, de Heist-op-den-Berg, de Puurs et de Saint-Nicolas à Anvers. Aux heures de pointe, 80 % des gares sont desservies par au moins deux trains dans un rayon de

een hogere bediening.

Uit een studie van de NMBS en de stad Antwerpen blijkt dat er echter wel degelijk een potentieel is om nieuwe klanten voor de trein te winnen en het aantal reizigers dat kiest voor de auto te verminderen. Dat kan door de kwaliteit van het aanbod, de stiptheid, de toegankelijkheid van parkings voor auto's en fietsen en de connectie met trams en bussen te verbeteren

De NMBS kan dus een belangrijke rol spelen in het terugdringen van de files in en rond Antwerpen. De NMBS heeft samen met de stad en De Lijn initiatieven genomen om de integratie van tarieven en tickets te verbeteren.

Er is nog geen definitieve beslissing genomen in verband met de uitbreiding van het treinaanbod. Dat zal besproken worden naar aanleiding van het nieuwe beheerscontract. De GEN-studie wordt momenteel afgewerkt. De voorlopige conclusie is dat het wenselijk is om een voorstadnet op te starten.

Voor het voorstadsnetwerk rond Gent zouden er geen grote infrastructuurwerken nodig zijn. Het zou gaan om een zone met een straal van ongeveer 25 kilometer rond Gent. De betrokken gemeenten werden nog niet betrokken, maar dat zal wel gebeuren in de komende maanden. Volgens de studie is er potentieel om nieuwe klanten te winnen. De studie voor Gent wordt momenteel afgerond.

(Frans) Ik zal het niet hebben over Luik en Charleroi, want de volksvertegenwoordigers zijn niet aanwezig om vragen te stellen.

16.07 Karin Temmerman (sp.a): De minister sprak niet zo uitgebreid over Gent. Misschien zijn de problemen er nu nog niet zo groot als in Antwerpen of Brussel, maar als we niets doen, worden ze minstens even groot. Het enige wat de minister zegt is dat er een studie loopt. Wanneer zal die worden afgerond? Wat is de inhoud van die studie? De stad Gent heeft jaren geleden samen met de NMBS en De Lijn al een studie uitgevoerd. De cijfers zijn er al. Waarom moet dat nu opnieuw gebeuren?

16.08 Minister Jacqueline Galant *(Frans)*: Ik geef u de informatie die van de NMBS komt. De studies voor het AnGeLiC-project, een project dat alle expresnetten rond de grote steden omvat, zullen binnenkort voorgesteld worden in de raad van bestuur. De studies worden gelijktijdig uitgevoerd

30 kilomètres autour d'Anvers. Dans les autres gares, la fréquence de desserte est plus élevée.

Une étude de la SNCB et de la ville d'Anvers démontre toutefois qu'il est possible de convaincre de nouveaux clients de voyager en train et de réduire le nombre d'automobilistes. Il faut pour cela améliorer la qualité de l'offre, la ponctualité, l'accessibilité des parkings pour voitures et vélos et la correspondance avec les trams et les bus.

La SNCB peut donc jouer un rôle important dans la résorption des embouteillages à Anvers et aux alentours. La SNCB a pris des initiatives avec la ville et la société De Lijn en vue d'améliorer l'intégration des tarifs et des titres de transports.

Pour l'instant, aucune décision définitive n'a encore été prise en ce qui concerne l'élargissement de l'offre ferroviaire. Ce point sera débattu dans le cadre du nouveau contrat de gestion. L'étude RER est en cours de finalisation. Selon ses premières conclusions, l'aménagement d'un réseau suburbain est souhaitable.

De grands travaux d'infrastructure ne seraient pas nécessaires pour le réseau suburbain autour de Gand. Il s'agirait d'une zone dans un rayon d'environ 25 kilomètres autour de Gand. Les communes concernées n'ont pas encore été associées, mais cela devrait être fait dans les mois qui viennent. D'après l'étude, il y a du potentiel pour gagner de nouveaux usagers. L'étude sur Gand est en cours d'achèvement.

(En français) Je ne parlerai pas de Liège et Charleroi car les députés ne sont pas là pour poser les questions.

16.07 Karin Temmerman (sp.a): La ministre n'a guère fourni de détails à propos de Gand. Les problèmes n'y sont peut-être pas encore aussi aigus qu'à Anvers ou à Bruxelles mais ils le deviendront tout autant si nous restons les bras croisés. La ministre se contente de dire qu'une étude est en cours. Quand sera-t-elle finalisée? Quel en est le contenu? La ville de Gand a procédé à une étude avec la SNCB et De Lijn voici plusieurs années déjà. Les chiffres existent. Pourquoi réaliser une nouvelle étude?

16.08 Jacqueline Galant, ministre *(en français)*: Je vous donne les informations qui me reviennent de la SNCB. Les études pour le projet AnGeLiC, qui reprend tous les réseaux express autour des grandes villes, seront présentées à court terme au sein du CA. Les études sont menées en parallèle

voor de vier projecten.

16.09 Karin Temmerman (sp.a): We zullen de nieuwe studies afwachten, maar de minister zou de bestaande studies toch ook eens moeten bekijken.

Zouden we de studies over Gent, Antwerpen, Luik, Charleroi en Brussel in de commissie kunnen bespreken? Waarom werden de gemeenten nog niet gecontacteerd? Is het niet de bedoeling om samen met alle stakeholders een studie af te leveren? Ik hoop dat de studies echt binnenkort klaar zijn en dat er daarna tot actie zal worden overgegaan.

Waarschijnlijk zullen de studies uitwijzen dat gesloten stations weer geopend moeten worden en dat het verminderde aanbod weer opgetrokken moet worden. Zo blijven we bezig natuurlijk.

16.10 Johan Klaps (N-VA): Het heeft niet veel zin om het aantal vrije plaatsen in Antwerpen-Centraal te tellen, want die treinen stromen voor de helft leeg in Antwerpen-Berchem. Tijdens de spits is er wel degelijk een tekort aan zitplaatsen.

De NMBS is in 2015 al in de gemeenteraad van Antwerpen de studie komen voorstellen. Daaruit bleek dat de lijnen onder bepaalde voorwaarden rendabel zouden zijn.

Ik zie niet in waarom daar niet snel werk van gemaakt wordt. Antwerpen heeft een GEN nodig. Het hoeft niet veel geld te kosten en de files zouden verminderen. Wat houdt ons tegen?

16.11 David Geerts (sp.a): Er stappen inderdaad zeer veel reizigers op en af in Antwerpen-Berchem. De studie moet ter beschikking gesteld worden van het Parlement. Dat kan de kwaliteit van het debat alleen maar ten goede komen. Ook in Luik en Charleroi moeten de nodige investeringen gebeuren. Daar is er volgens mij meer een probleem met het treinaanbod en minder met de infrastructuur.

16.12 Veli Yüksel (CD&V): De studie was beloofd tegen eind mei. Het is jammer dat er nog steeds geen nieuws is. Ik ben tevreden dat de minister toegeeft dat er in Gent geen grote infrastructuurwerken nodig zijn. Waarom zou er dan niet snel werk gemaakt worden van een GEN in Gent? Wat is de timing van de studie?

pour les quatre projets.

16.09 Karin Temmerman (sp.a): Nous attendrons les nouvelles études, mais à l'occasion, la ministre devrait potasser les études existantes.

Pourrions-nous discuter en commission des études sur Gand, Anvers, Liège, Charleroi et Bruxelles? Pourquoi les communes n'ont-elles pas encore été contactées? Ne veut-on pas justement produire une étude avec toutes les parties prenantes? J'espère qu'on pourra disposer très rapidement de ces études et qu'on pourra ensuite passer à l'action.

Les études vont probablement démontrer que les gares fermées doivent être rouvertes et que l'offre qui a été réduite doit être à nouveau augmentée. On tournera ainsi en rond comme un train électrique Märklin.

16.10 Johan Klaps (N-VA): Cela n'a pas beaucoup de sens de compter les places vides à la gare centrale d'Anvers, vu que ces trains se vident pour moitié à la gare d'Anvers-Berchem. Aux heures de pointe, il y a par contre une réelle pénurie de places assises.

La SNCB est déjà venue présenter l'étude en 2015 au conseil communal d'Anvers. Il en ressortait que les lignes seraient rentables sous certaines conditions.

Je ne vois pas pourquoi on ne s'y attellerait pas rapidement. Anvers a besoin d'un réseau RER. Ce réseau ne doit pas forcément coûter beaucoup d'argent, et il permettrait de réduire les embouteillages. Qu'est-ce qui empêche la mise en œuvre de ce projet ?

16.11 David Geerts (sp.a): Effectivement, de très nombreux voyageurs embarquent et débarquent à la gare d'Anvers-Berchem. Cette étude doit être mise à la disposition du Parlement. Elle ne peut que profiter à la qualité des débats parlementaires. Les investissements nécessaires doivent également être réalisés à Liège et à Charleroi. Le problème qui s'y pose relève, selon moi, davantage de l'offre ferroviaire que de l'infrastructure.

16.12 Veli Yüksel (CD&V): L'étude avait été promise pour la fin du mois de mai, et je déplore dès lors que nous en soyons toujours sans nouvelles. Je me réjouis que la ministre admette qu'il n'est pas nécessaire d'entreprendre d'importants travaux d'infrastructure à Gand. Par conséquent, pourquoi l'aménagement d'un réseau RER ne peut-il y être entamé rapidement ? Quel est

l'échéancier prévu pour l'étude?

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Het zou kort door de bocht zijn om de 28.000 vrije zitplaatsen te gebruiken als reden om geen uitbreiding door te voeren. In deze telling zijn de vrije plaatsen in Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal samengeteld. Het gaat voor meer dan de helft over de verbinding Antwerpen-Brussel. Tussen 7.00 uur en 9.00 uur zijn er in Brussel zelfs 32.000 lege zitplaatsen. Het is dus geen argument.

Ook over de frequentie van de treinen gaat het over de as Antwerpen-Brussel. Op de as naar Boom en Puurs rijdt er in de week één trein per uur en in het weekend geen enkele. Dat is dus geen volwaardig alternatief voor de auto.

De minister doet de deur gelukkig nog niet dicht. Wij hopen op meer perspectief voor de voorstadsnetten.

De commissie zal de verschillende studies opvragen om ze te bespreken.

16.14 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Dat zijn niet mijn argumenten, dat zijn zaken die naar voren komen uit de aan de gang zijnde studies. Er werd nog geen enkele conclusie getrokken. Sommige beheersorganen zijn soeverein en ik moet hun werk respecteren.

16.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Na de voorstelling van de studies in de raden van bestuur kunnen wij ze hier bespreken.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe sociaal conflict bij Belgocontrol" (nr. 9171)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale onrust bij Belgocontrol" (nr. 9217)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele staking bij Belgocontrol" (nr. 9248)
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Il me semble un peu facile d'invoquer les 28 000 places assises disponibles pour justifier le fait de ne pas procéder à un élargissement. Ces chiffres regroupent les places libres à Anvers-Berchem et Anvers-Central. Dans plus de la moitié des cas, il s'agit de la liaison Anvers-Bruxelles. Entre 7h et 9h, on compte même 32 000 places assises disponibles à Bruxelles. Cet argument n'est donc pas valable.

La fréquence des trains concerne également l'axe Anvers-Bruxelles. Sur l'axe allant vers Boom et Puurs, il circule un train par heure pendant la semaine et aucun pendant le week-end. Le train ne constitue donc pas une alternative viable à la voiture.

Heureusement, la ministre ne ferme pas encore la porte. Nous espérons davantage de perspective concernant les réseaux suburbains.

La commission demandera à obtenir les différentes études afin de pouvoir en débattre.

16.14 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Ce ne sont pas mes arguments, ce sont les éléments des études en cours. Aucune conclusion n'est tirée. Certains organes de gestion sont souverains et je dois respecter leur travail.

16.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Une fois que les études auront été présentées aux conseils d'administration, nous pourrons en discuter ici.

L'incident est clos.

17 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 nouveau conflit social chez Belgocontrol" (n° 9171)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le malaise social chez Belgocontrol" (n° 9217)
- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle grève chez Belgocontrol" (n° 9248)
- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le préavis de grève à Belgocontrol" (n° 9276)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité,

Spoorwegen, over "de stakingsaanzegging bij Belgocontrol" (nr. 9276)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale en financiële situatie van Belgocontrol" (nr. 9416)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 9726)

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale et financière de Belgocontrol" (n° 9416)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 9726)

De **voorzitter**: Mevrouw De Coninck is niet meer aanwezig.

Le **président**: Mme De Coninck n'est plus présente en séance.

17.01 David Geerts (sp.a): Blijkbaar hebben de vakorganisaties een stakingsaanzegging ingediend op 1 februari 2016 naar aanleiding van de herstructurering van de wettelijke pensioenverplichtingen. Er wordt immers gesproken over een verhoging van de leeftijd van beschikbaarheid van 55 naar 60 jaar. De vakorganisaties vrezen voor een tekort aan luchtverkeersleiders.

17.01 David Geerts (sp.a): Les organisations syndicales auraient déposé un préavis de grève le 1er février 2016 à la suite de la restructuration des obligations légales de pension. Il est en effet question de relever l'âge de disponibilité de 55 à 60 ans. Les organisations syndicales craignent une pénurie d'aiguilleurs du ciel.

Wat wordt er gedaan om dit sociaal conflict op te lossen? Erkent men dat het personeelstekort de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang brengt en dat maatregelen nodig zijn? Zal de regering het KB over de herstructurering van de wettelijke pensioenverplichtingen aanpassen?

Que fait-on pour résoudre ce conflit social? Reconnaît-on que la pénurie de personnel constitue une menace pour la sécurité aérienne et que des mesures s'imposent? Le gouvernement compte-t-il adapter l'arrêté royal relatif aux obligations légales de pension?

17.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Er is inderdaad bijzonder weinig geïnvesteerd in Belgocontrol. Nu is er een stakingsaanzegging omdat er na twintig maanden geen werk is gemaakt van de extra aanwervingen en de uitwerking van de eindeloopbaanregeling.

17.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Il est vrai que l'on a particulièrement peu investi dans Belgocontrol. Si un préavis a été déposé, c'est parce qu'au bout de vingt mois, les recrutements supplémentaires promis et le règlement de fin de carrière se font toujours attendre.

Bij een staking zou er een minimale dienstverlening moeten zijn.

Il faudrait prévoir un service minimum en cas de grève.

Waarom zijn de extra verkeersleiders er nog niet? Hoe staat het met de eindeloopbaanregeling? Hoeveel staat het met de minimale dienstverlening? Werden maatregelen genomen om een staking te vermijden?

Pourquoi n'a-t-on toujours pas procédé aux recrutements supplémentaires prévus? Où en est l'élaboration de la réglementation pour la fin de carrière? Quid du service minimum? Quelles mesures seront prises pour éviter la grève?

17.03 Karine Lalieux (PS): De stakingsaanzegging werd ingediend om twee redenen: het feit dat er ondanks de toezeggingen geen bijkomend personeel wordt aangeworven en de eindeloopbaanregeling. De poging tot verzoening met de directie is mislukt.

17.03 Karine Lalieux (PS): Le préavis de grève a deux causes: l'absence d'engagement du personnel supplémentaire promis et le règlement de fin de carrière. La tentative de conciliation avec la direction a échoué.

Wat heeft u gedaan om te antwoorden op de eisen van de vakbonden en het sociaal klimaat te

Qu'avez vous fait pour répondre aux revendications des syndicats et apaiser le climat social? Le trou

herstellen? Zal het gat in de oorspronkelijke begroting worden opgevuld bij de begrotingscontrole, teneinde ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleiding in 2016 kan worden gegarandeerd?

In plaats van een actie te voeren die nadelig zou zijn voor de klanten, weigeren de vakbonden deel te nemen aan de opleiding voor de route "Leuven rechtdoor". Die route wordt door de rechtbank opgelegd, op straffe van een dwangsom. Als die opleidingen niet doorgaan, zullen de vliegtuigen die route niet gebruiken en zal dat sociaal conflict de federale overheid nog meer geld kosten. Ik hoop dat u heeft ingegrepen om die dwangsommen te vermijden.

17.04 Veli Yüksel (CD&V): Er is opnieuw sociale onrust bij de luchtverkeersleiders van Belgocontrol om heel wat redenen. De vakbonden dreigen met een verharding van de acties. Het overleg vorige week zou weinig hebben opgeleverd.

Hoe staat het met het sociale overleg over de veertien probleempunten? Hoe bevordert de minister het overleg en wat vindt ze ervan dat de ministers bevoegd voor Belgocontrol en pensioenen niet aanwezig waren bij het overleg? Welke criteria bepleit ze bij de minister van Pensioenen inzake de zwaarte van beroep? Hoe staat het met de gegarandeerde dienstverlening?

17.05 Minister Jacqueline Galant (Frans): In juni 2014 hebben de directie en de vakbonden bij Belgocontrol een akkoord gesloten dat voorziet in overgangsmaatregelen voor de personeelsleden die in 2014, 2015 en 2016 de leeftijd voor de op non-activiteitstelling bereiken. Deze maatregelen werden ten uitvoer gebracht.

In 2015 werden er dertien aspirant-luchtverkeersleiders in dienst genomen, overeenkomstig het personeelsbehoefteplan.

(Nederlands) Het aantal vereiste verkeersleiders varieert. Als er op bepaalde ogenblikken een tekort is, wordt de verkeersstroom aangepast. Dat heeft een impact op de performantie van het bedrijf en de dienstverlening, maar niet op de veiligheid.

De vakorganisaties van Belgocontrol dienden op 1 februari 2016 een stakingsaanzegging in, waarna binnen drie dagen een eerste verzoeningsvergadering werd belegd. De

dans le budget initial sera-t-il comblé lors du contrôle budgétaire, afin d'assurer le contrôle aérien pour 2016?

Au lieu de mener une action qui pénaliserait les clients, les syndicats refusent de participer à la formation pour la route "Leuven rechtdoor". Cette route est imposée par le tribunal sous peine d'astreintes. Si les formations n'ont pas lieu, les avions ne prendront pas cette route et ce conflit social coûtera encore plus cher à l'État fédéral. J'espère que vous êtes intervenue pour éviter ces astreintes.

17.04 Veli Yüksel (CD&V): Des tensions sociales se font à nouveau jour dans les rangs des contrôleurs aériens de Belgocontrol, pour plusieurs raisons. Les syndicats menacent de durcir leurs actions. La concertation de la semaine passée n'aurait pas donné grand-chose.

Où en est-on sur le plan de la concertation sociale consacrée aux quatorze problèmes identifiés? Comment la ministre encourage-t-elle la concertation et que pense-t-elle du fait que les ministres compétents pour Belgocontrol et pour les pensions ne soient pas présents à la concertation? À l'aune de quels critères faut-il selon elle juger de la pénibilité des professions et a-t-elle tenté d'en convaincre son collègue Bacquelaine? Qu'en est-il du service garanti?

17.05 Jacqueline Galant, ministre (en français): En juin 2014, la direction et les syndicats de Belgocontrol ont conclu un accord prévoyant des mesures transitoires pour le personnel atteignant, en 2014, 2015 et 2016, l'âge de la mise en disponibilité. Ces mesures ont été mises en œuvre.

Treize aspirants contrôleurs aériens ont été recrutés en 2015 conformément au plan de besoins du personnel.

(En néerlandais) Le nombre de contrôleurs aériens requis fluctue et s'ils ne sont pas en nombre à un moment donné, le flux du trafic est adapté. Les performances de Belgocontrol et le service qu'il offre en pâtissent, mais la sécurité n'est pas compromise.

Le 1^{er} février 2016, les organisations syndicales de Belgocontrol ont déposé un préavis de grève et une première réunion de conciliation a été convoquée trois jours plus tard. Les réunions de conciliation

verzoening is tijdens de volgende vergaderingen mislukt. Zo was er geen akkoord over de beschikbaarheid van de luchtverkeersleiders die zijn getroffen door de twee pensioenhervormingen sinds 2011. De gesprekken tussen de directie en de vakbonden inzake minimale dienstverlening zijn in 2015 gestart en worden in 2016 voortgezet, tot nu toe zonder akkoord.

(Frans) Vertegenwoordigers van mijn kabinet en van het kabinet van de minister van Pensioenen hebben de vakbonden op 23 februari ontmoet. Er werd voorgesteld de leeftijd vanaf welke men op non-activiteit kan worden gesteld geleidelijk van 55 op 58 jaar (in 2020) te brengen.

(Nederlands) De voorgestelde oplossing moet nu worden besproken binnen de sociale-overlegorganen. De veiligheid mag niet uit het oog worden verloren. Luchtverkeersleiders moeten geschikt verklaard worden om hun licentie te behouden. Bij opleidingen en loopbaan moet men rekening houden met de cognitieve veroudering.

Inzake de kennisoverdracht en de wederinschakeling op het einde van de loopbaan moet Belgocontrol rekening houden met de technologische vooruitgang en de evolutie van de werkmethoden. Het aantal vereiste luchtverkeersleiders is mee afhankelijk van de systemen, werkprocedures, het productiviteitsniveau en de verkeersdrukke.

(Frans) In het kader van het begrotingsconclaaf heb ik een verzoek ingediend met betrekking tot de noodzakelijke financiering van Belgocontrol. De onderhandelingen beginnen eind deze maand. De onderhandelingen over de route "Leuven rechtdoor" lopen nog altijd, en ik kan u niet zeggen of er vertraging zal worden opgelopen.

17.06 David Geerts (sp.a): Vandaag konden we gelukkig lezen dat men opnieuw aan tafel gaat zitten. Laten wij hopen dat die kans wordt benut.

17.07 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik hoop op een goede afloop van het sociaal overleg en dat de minister tijdens het begrotingsconclaaf voldoende gewicht in de schaal zal leggen om Belgocontrol nieuw leven in te blazen.

17.08 Karine Lalieux (PS): Des te beter als de stakingsaanzegging werd ingetrokken en het sociaal overleg vruchten afwerpt. Maar er moet bijkomend personeel worden aangeworven, want als er niet genoeg personeel is, doet het bedrijf het

suivantes ont échoué. Il n'a pas été possible de trouver un accord sur la disponibilité des contrôleurs aériens concernés par les deux réformes des pensions intervenues depuis 2011. Les négociations entre la direction et les organisations syndicales concernant l'organisation d'un service minimum ont commencé en 2015 et se poursuivent, mais n'ont pas encore abouti.

(En français) Mon cabinet et celui du ministre des Pensions ont rencontré les syndicats le 23 février. Il a été proposé de relever progressivement de 55 à 58 ans (en 2022) l'âge de la mise en disponibilité.

(En néerlandais) La solution qui a été proposée doit à présent être discutée au sein des organes de concertation sociale. La question de la sécurité ne peut en aucun cas être perdue de vue. Les contrôleurs aériens doivent être déclarés médicalement aptes pour pouvoir conserver leur licence. L'organisation des formations et des carrières doit tenir compte du vieillissement cognitif.

En matière de transfert des connaissances et de réinsertion en fin de carrière, Belgocontrol doit tenir compte des progrès technologiques et de l'évolution des méthodes de travail. Le nombre de contrôleurs aériens requis dépend aussi des systèmes, des procédures de travail, du niveau de productivité et de la densité du trafic.

(En français) J'ai déposé une demande pour le conclave budgétaire concernant le nécessaire financement de Belgocontrol. Les négociations commenceront à la fin du mois. Celles concernant la route "Leuven rechtdoor" sont toujours en cours, je ne peux vous dire s'il y aura un retard.

17.06 David Geerts (sp.a): On pouvait lire avec plaisir aujourd'hui que les parties vont se rasseoir à la table des négociations. Espérons que cette chance sera bien exploitée.

17.07 Luk Van Biesen (Open Vld): J'espère que la concertation sociale donnera des résultats et que la ministre pourra peser suffisamment dans la balance pendant le conclave budgétaire afin d'insuffler une nouvelle vie à Belgocontrol.

17.08 Karine Lalieux (PS): Tant mieux si le préavis est levé et que la concertation sociale fonctionne. Mais il faut du personnel car lorsqu'il est insuffisant, ce sont les affaires de l'entreprise qui diminuent.

minder goed.

Ik hoop dat de opleiding effectief van start zal kunnen gaan, want de aanvangsdatum nadert. De problemen bij Belgocontrol zijn te wijten aan de opeenvolgende hervormingen die door de meerderheid werden goedgekeurd. Ik hoop dat u bijkomende middelen krijgt in het kader van het begrotingsconclaaf.

17.09 Veli Yüksel (CD&V): Over de gegarandeerde dienstverlening had ik graag toch nog meer nieuws gekregen. Verder hoop ook ik dat de minister haar invloed zal aanwenden om te komen tot een onderhandelde oplossing en dat ze overleg zal plegen met de minister van Pensioenen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treintrajecten op de NMBS-app" (nr. 8786)

18.01 Alain Top (sp.a): Als een reiziger in het weekend een treintraject van Harelbeke naar Antwerpen zoekt, stellen zowel de app als de webapplicatie voor om een traject te nemen via Kortrijk. De app en de webapplicatie tonen in dit geval geen enkel traject met een overstap in Gent of Mechelen, terwijl dit nochtans het normale traject zou moeten zijn. Niet alleen zitten de reizigers zo langer op de trein, ze riskeren ook nog een boete.

Kan iemand die het traject volgt aangegeven op de applicatie of de webapplicatie, een boete krijgen? Waarom worden niet alle mogelijke treintrajecten gepresenteerd?

18.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Als op een ticket geen reisweg via vermeld staat, moet de reiziger de kortste weg nemen tussen het vertrek- en aankomststation op zijn ticket.

De reglementering is vrij complex, de NMBS herbekijkt ze nu.

Om via Kortrijk te reizen, moet de klant een vervoersbewijs heen en terug hebben voor de verbinding Harelbeke-Kortrijk. Het traject Harelbeke-Antwerpen met overstap in Gent wordt in het weekend niet voorgesteld, omdat het zeven minuten langer duurt dan het traject via Kortrijk. De dienstregeling houdt niet volledig rekening met de reglementering, maar verwijst er wel naar.

J'espère que la formation commencera effectivement car la date est proche. Le problème existant à Belgocontrol est dû aux réformes successives votées par la majorité. J'espère que le conclave vous accordera un budget.

17.09 Veli Yüksel (CD&V): J'aurais souhaité recevoir davantage de précisions en ce qui concerne le service garanti. Par ailleurs, j'espère également que la ministre usera de son influence pour parvenir à une solution négociée et qu'elle se concertera avec le ministre des Pensions.

L'incident est clos.

18 Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons ferroviaires disponibles sur l'application de la SNCB" (n° 8786)

18.01 Alain Top (sp.a): Le voyageur qui cherche une liaison en train de Harelbeke vers Anvers le week-end se voit proposer un trajet via Courtrai, tant sur l'application mobile que sur l'internet. Pour ces trajets, les deux types d'applications ne proposent aucun parcours avec un changement à Gand ou à Malines alors qu'il devrait s'agir de la solution normale. Les voyageurs voient ainsi leur temps de parcours s'allonger et risquent de plus une amende.

Le voyageur qui suit le trajet indiqué sur l'application mobile ou sur l'internet encourt-il une amende? Pourquoi ces applications ne présentent-elles pas l'ensemble des trajets possibles en train?

18.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Lorsque le titre de transport ne comporte pas la mention 'via', le voyageur doit emprunter le parcours le plus court entre les gares de départ et d'arrivée figurant sur son ticket.

La réglementation est assez complexe et la SNCB en étudie la révision.

Pour pouvoir passer par Courtrai, le client doit être muni d'un titre de transport aller-retour pour la liaison Harelbeke-Courtrai. Le trajet Harelbeke-Anvers, avec correspondance à Gand n'est pas proposé le week-end, car il dure sept minutes de plus que le parcours via Courtrai. L'horaire ne tient pas compte de l'ensemble des dispositions de la réglementation, mais s'y réfère néanmoins.

18.03 Alain Top (sp.a): Mijn vraag was slechts een voorbeeld, de applicatie geeft wel meer gekke resultaten. Ik heb mijn vraag ingediend op 25 januari. Mocht iemand het nuttig gevonden hebben om intussen de applicatie aan te pakken, was het beter geweest, maar er is vandaag nog steeds geen begin van een oplossing.

18.04 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De minister mengt zich niet in operationele aangelegenheden. Uw partij heeft een vertegenwoordiger in de raad van bestuur aan wie u de nodige vragen kan stellen.

18.05 Alain Top (sp.a): Ik stel alleen maar vast dat de kafkaïaanse toestanden blijven bestaan.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8957 van de heer Dallemagne wordt uitgesteld.

19 Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving in Herentals" (nr. 9046)

19.01 Griet Smaers (CD&V): Het gemeentebestuur van Herentals wil overleg met Infrabel over de stationsomgeving.

Het masterplan voor de stationsomgeving werd begin 2013 afgewerkt. De finaliteit is het station ombouwen tot een draaischijf waar alle verkeersstromen samenvloeien en de verbetering van de relatie tussen het station en de omwonenden. Daartoe zijn verschillende infrastructuurwerken nodig, waaronder twee tunnels. Het is onduidelijk wat daarvan nog kan verwezenlijkt worden en wanneer. Het gemeentebestuur wil weten waar het aan toe is.

De wachttijden aan de overweg kunnen in Herentals flink oplopen. Veiligheid is uiteraard heel belangrijk, maar als de wachttijd te lang wordt, loopt men het risico dat sommige mensen toch oversteken. Bovendien weegt dit op de hele mobiliteit in Herentals.

Voor de mobiliteits- en verkeersplannen is overleg tussen NMBS, Infrabel en het gemeentebestuur erg belangrijk.

Is het project van de stationsomgeving van

18.03 Alain Top (sp.a): Ma question n'était qu'un exemple et l'application propose des résultats encore plus biscornus. J'ai déposé ma question le 25 janvier. Il aurait été judicieux que quelqu'un procède entre-temps aux adaptations nécessaires, mais à l'heure qu'il est, il n'existe pas la moindre ébauche de solution.

18.04 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Le ministre ne gère pas l'opérationnel. Votre parti a un représentant au CA qu'il peut interpeller.

18.05 Alain Top (sp.a): Je ne fais que constater que les situations kafkaïennes restent d'actualité.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 8957 de M. Dallemagne est reportée.

19 Question de Mme Griet Smaers à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Herentals et ses abords" (n° 9046)

19.01 Griet Smaers (CD&V): L'administration communale de Herentals souhaite se concerter avec Infrabel au sujet des abords de la gare.

Le masterplan relatif au réaménagement des abords de la gare a été finalisé au début de 2013. L'objectif est de transformer la gare en plaque tournante où convergent tous les flux de circulation et d'améliorer la relation entre la gare et ses riverains. À cette fin, différents travaux d'infrastructure sont nécessaires, notamment l'aménagement de deux tunnels. La question est de savoir quels travaux peuvent encore être concrétisés et dans quel délai. L'administration communale souhaite savoir à quoi s'en tenir.

Les temps d'attente au passage à niveau d'Herentals peuvent durer fort longtemps. La sécurité est évidemment très importante mais, si le délai d'attente est trop long, on court le risque que certains décident de traverser malgré tout. En outre, cela entraîne des répercussions sur la mobilité de la ville entière.

Pour les plans de mobilité et de circulation, la concertation entre la SNCB, Infrabel et les autorités communales est essentielle.

Le projet d'aménagement des abords de la gare

Herentals al aan bod gekomen in de Investeringscel? Met welk resultaat?

Wanneer zal er duidelijkheid komen over de investeringen aan het station van Herentals en alle projecten van het masterplan?

Wat is de stand van zaken van het meerjareninvesteringsplan?

Kan Infrabel, in overleg met het gemeentebestuur, de openingstijden van de spoorwegovergang herbekijken?

19.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Alle investeringsprojecten die onder meer door de NMBS en Infrabel werden voorgesteld, worden op dit moment geanalyseerd door de Investeringscel. De analyse zou binnen enkele weken klaar moeten zijn. Nadien kunnen we overgaan tot een definitief ontwerp van meerjarenplan 2016-2020.

Infrabel zal eventuele aanpassingen bekijken, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

19.03 **Griet Smaers** (CD&V): Op hetzelfde blijven hameren, is soms nuttig. Een aanpassing van de openingstijden is erg belangrijk. Ik hoop dat het overleg met het gemeentebestuur iets oplevert.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de federale entiteit en de deelgebieden in het kader van het intermodaliteitsplatform" (nr. 9209)**

20.01 **Gilles Foret** (MR): U hebt het intermodaliteitsplatform in het leven geroepen voor een efficiënte mobiliteit, door samenwerking tussen de beleidsniveaus, met de steun van de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen en de NMBS. Over dat platform werd in het overlegcomité een overeenkomst gesloten met de gewestregeringen.

Intermodaliteit vereist dat trein en bus op elkaar afgestemd worden. Moet een optimale modale mix dan ook niet op het lokale niveau, met de gemeenten en de provincies, worden uitgewerkt? Zijn de toegankelijkheid van de stations en de aanpassing van de stationsomgeving geen bepalende factoren? Moeten de lokale bestuursniveaus niet bij die reflectie worden

d'Herentals a-t-il déjà été évoqué au sein de la Cellule d'investissement? Avec quels résultats?

Quand disposera-t-on de certitudes quant aux investissements dans la gare d'Herentals et à l'ensemble des projets du masterplan?

Où en est le plan d'investissement pluriannuel?

Infrabel peut-il, en concertation avec les autorités communales, revoir les périodes d'ouverture du passage à niveau?

19.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): L'ensemble des projets d'investissement présentés notamment par la SNCB et par Infrabel sont en cours d'analyse par la Cellule d'investissement. Ce travail devrait être achevé dans quelques semaines. Nous pourrions ensuite élaborer le projet définitif de plan pluriannuel 2016-2020.

Infrabel examinera d'éventuelles adaptations sans mettre en danger la sécurité.

19.03 **Griet Smaers** (CD&V): Il est parfois utile d'enfoncer le clou. Il est essentiel de pouvoir adapter les périodes d'ouverture. J'espère que la concertation avec l'administration communale donnera des résultats.

L'incident est clos.

20 **Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre entités fédérale et fédérées au sein de la plateforme d'intermodalité" (n° 9209)**

20.01 **Gilles Foret** (MR): Pour une mobilité efficace passant par une collaboration entre les niveaux de pouvoirs avec le soutien des sociétés régionales de transport et de la SNCB, vous avez créé la plate-forme d'intermodalité qui a fait l'objet d'un accord avec les gouvernements régionaux au sein du comité de concertation.

L'intermodalité requérant une coordination entre le train et le bus, ne peut-on supposer qu'un mix modal optimal doit aussi s'envisager au niveau local avec communes et provinces? L'accessibilité aux gares et les aménagements de leurs abords n'en sont-ils pas des facteurs déterminants? Ne faudrait-il pas associer les niveaux de pouvoir locaux à cette réflexion? Est-ce prévu dans certains cas? La

betrokken? Gebeurt dat ook in bepaalde gevallen?
Vragen zij dat?

demande existe-t-elle dans leur chef?

20.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Met de vergadering van het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit op 26 februari is het intermodaliteitsplatform uit de startblokken geschoten. Het uitvoerend comité zal om het kwartaal vergaderen, en de werking wordt vereenvoudigd op drie niveaus: de ministers, de kabinetschefs en het intermodaliteitsplatform.

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le Comité exécutif des ministres de la Mobilité a été relancé ce 26 février. Il se réunira trimestriellement et sera simplifié autour de trois niveaux: les ministres, les chefs de cabinet et la plate-forme intermodalité.

In deze fase van het overleg tussen de federale regering en de Gewesten zullen de krachtlijnen van de vervoersplannen 2017 en 2030 kunnen worden bepaald en zal er een langetermijnvisie op intermodale en duurzame mobiliteit worden uitgestippeld, met de spoorwegen als ruggengraat.

Cette étape de concertation entre le fédéral et les Régions permettra de définir des lignes de force des plans de transport 2017 et 2030 et d'avoir une vision à long terme de la mobilité intermodale et durable dont les chemins de fer sont l'épine dorsale.

Een intermodale visie op het spoor moet ook een reflectie over de toegankelijkheid van de stations voor voetgangers, fietsers en automobilisten omvatten.

Une vision intermodale autour du rail doit également inclure une réflexion sur l'accessibilité des gares à pied, en vélo et en voiture.

Die denkoefening moet worden gebaseerd op de expertise van verenigingen die worden uitgenodigd om aan de werkzaamheden van het platform deel te nemen.

Ces réflexions devront se fonder sur l'expertise des associations invitées à participer aux travaux de la plate-forme.

Het lijkt mij ook interessant de plaatselijke besturen bij die oefening te betrekken, onder meer betreffende de intermodaliteit. Ik verwacht van de NMBS dat zij de plaatselijke en provinciale besturen bij de ontwikkeling van integrale mobiliteitsplannen betreft.

Associer les autorités locales me semble aussi excellent, notamment pour l'intermodalité. J'attends de la SNCB qu'elle associe autorités locales et provinciales pour développer des plans de mobilité intégrés.

20.03 **Gilles Foret** (MR): De gemeenten zullen de uitnodigingen van de NMBS en de andere stakeholders afwachten alvorens de stationswijken en de toegangswegen tot het spoor aan te leggen.

20.03 **Gilles Foret** (MR): Les communes attendront les invitations de la SNCB et des autres acteurs pour aménager les quartiers de gare et les accès au rail.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gilles Foret** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van het beveiligingsarsenaal en de antiterreurmaatregelen in de grote stations" (nr. 9210)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in verschillende stations" (nr. 9220)
- de heer **Gilles Vanden Burre** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

21 **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 "l'adaptation du matériel et des techniques de lutte antiterroriste dans les grandes gares" (n° 9210)
- M. **David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans plusieurs gares" (n° 9220)
- M. **Gilles Vanden Burre** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes en scanners in onze stations" (nr. 9271)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations" (nr. 9428)

21.01 Gilles Foret (MR): Na de aanslagen van 13 november 2015 en de mislukte aanslag van 21 augustus jongstleden in een Thalystrein op de lijn Amsterdam-Parijs, heeft Frankrijk beslist zijn veiligheidsvoorzieningen in de grote stations te herzien. Er worden nieuwe technieken onder de loep genomen. Men heeft het onder meer over software waarmee verdacht fysiek gedrag en verdachte pakjes kunnen worden opgespoord.

Heeft u dienaangaande contact gehad met uw Franse ambtgenoot? Weet u of de eerste resultaten al konden worden geanalyseerd?

De Franse minister van Mobiliteit vindt dat België, Nederland en de andere landen die via het spoor met elkaar verbonden zijn, de Franse veiligheidsmaatregelen zouden moeten overnemen. Welke sporen volgt België met betrekking tot soortgelijke software?

21.02 David Geerts (sp.a): Minister Galant vraagt de regering 58,5 miljoen euro voor de beveiliging van 295 poortjes en 257 scanners. Het lijkt wel of er binnen de regering is beslist om elke partij een deel van de beschikbare 400 miljoen te geven en dat dit het deel voor de MR is.

Zullen toegangspoortjes werkelijk aanslagen tegenhouden? Het afsluiten van perrons zal binnen- en buitenlandse reizigers langer doen aanschuiven. Mensen van Securail zeggen bovendien dat ze bijna alleen nog op internationale treinen worden ingezet. De veiligheid van binnenlandse reizigers is blijkbaar niet zo belangrijk.

Kan de minister wat uitleg geven over dat bedrag van 58,5 miljoen euro? Wat denken de coalitiepartners daarover? Waar en hoe wil de minister die poortjes plaatsen? Wie zal instaan voor de bewaking? Hoe pakken onze buurlanden Nederland en Duitsland dit aan? Plant de minister nog andere veiligheidsmaatregelen?

"l'installation de portiques et scanners dans nos gares" (n° 9271)

- 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 sécurisation des gares" (n° 9428)

21.01 Gilles Foret (MR): Suite aux attentats du 13 novembre 2015 et de l'attaque ratée du 21 août dernier dans un Thalys sur la ligne Amsterdam-Paris, la France a décidé de revoir son arsenal de sécurité dans les grandes gares. De nouvelles techniques sont à l'étude. On parle d'un logiciel notamment capable de détecter des comportements physiques suspects et de repérer des colis suspects.

Avez-vous des contacts avec vos homologues français dans ce domaine? Savez-vous si les premiers résultats ont déjà pu être analysés?

La ministre française de la Mobilité estime que la Belgique, les Pays-Bas et les autres pays connectés par rail devraient s'aligner sur les mesures de sécurité prises par la France. Quelles sont les pistes privilégiées en Belgique par rapport à un logiciel du même type?

21.02 David Geerts (sp.a): La ministre Galant demande au gouvernement de débloquer 58,5 millions d'euros pour la sécurisation des gares. Ce montant couvrirait l'installation de 295 portiques et de 257 scanners. Il semble bien qu'il existe un accord au sein du gouvernement pour donner à chaque parti une part des 400 millions disponibles et que celle-ci soit destinée au MR.

Les portiques empêcheront-ils réellement les attentats? En raison de la fermeture de certains accès aux quais, les voyageurs des lignes intérieures et internationales mettront plus longtemps à rejoindre leur lieu d'embarquement. Securail affirme que ces portiques de sécurité ne sont plus guère utilisés que pour le trafic international. Il semble donc que la sécurité des usagers des lignes intérieures n'ait pas une grande importance.

La ministre pourrait-elle fournir des éclaircissements à propos de ce montant de 58,5 millions d'euros? Qu'en pensent les partenaires de la coalition? Où et comment la ministre entend-elle installer ces portiques? Qui sera affecté au contrôle? Comment nos voisins néerlandais et allemand s'organisent-ils? La ministre prévoit-elle encore d'autres mesures de

sécurité?

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Begin januari heeft de NMBS een voorstel gedaan met verschillende ideeën om de veiligheid te verbeteren.

Kan de minister het akkoord van de regering van januari nader toelichten? Zitten er nog zaken in de pijplijn? Trekt zij al conclusies uit de voorstellen van de NMBS?

21.04 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De NMBS bestudeert sinds 2015 de mogelijkheid om gezichtsherkenningssystemen te gebruiken in België en in het buitenland, in samenwerking met de betrokken landen.

De NMBS heeft contacten met de SNCF, die in het begin van het tweede kwartaal van 2016 een eerste reactie verwacht. De NMBS heeft de Union internationale de chemins de fer gevraagd dat ze haar werkgroep Nieuwe technologieën opnieuw zou activeren, zodat de vooruitgang op het gebied van VCA-camera's (*video content analysis*) kan worden besproken.

Ik heb de regering 58,8 miljoen euro gevraagd voor maatregelen ter bescherming tegen terreurdaden op het spoor (installatie van detectiepoortjes en röntgenapparatuur in de stations, en aanwerving van bijkomend personeel), en 23,8 miljoen voor de installatie van 1.000 camera's.

Een interkabinettenwerkgroep buigt zich over de verdeling van de 400 miljoen euro. Men is het eens geworden over de thema's. Wat mijn bevoegdheden betreft, gaat het over de voornoemde maatregelen.

De Securailagenten zijn krachtens de wetgeving met betrekking tot de spoorwegpolitie geen bewakingsagenten, maar agenten van gerechtelijke politie. Het zou dus niet opportuun zijn dat hun opdrachten worden uitbesteed aan de privésector.

Tot slot heb ik 285 voltijdequivalenten gevraagd voor de internationale stations, 168 voor de grote stations, en 12 voor het beheer van de bewakingscamera's. Ingevolge het akkoord zullen er 95 voltijdequivalenten worden aangeworven in de internationale stations en vijf voor de bewakingscamera's.

Tot dusver hebben Nederland en Duitsland nog geen systeem opgezet voor de screening van de

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Début janvier, la SNCB a fait une proposition où étaient exprimées plusieurs idées de nature à améliorer la sécurité.

La ministre peut-elle expliciter la teneur de l'accord conclu en janvier par le gouvernement? Certaines choses sont-elles encore dans les tuyaux? Tire-t-elle d'ores et déjà certaines conclusions des propositions de la SNCB?

21.04 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La SNCB étudie depuis 2015 la possibilité d'utiliser des systèmes de reconnaissance faciale en Belgique et à l'international, en concertation avec les pays concernés.

La SNCB est en contact avec la SNCF, qui attend un premier retour au début du deuxième trimestre de 2016. La SNCB a demandé à l'Union internationale des chemins de fer de réactiver son groupe de travail "Nouvelles technologies" pour débattre des avancées en matière de caméras VCA (*video content analysis*, qui analysent le contenu de l'image).

J'ai demandé au gouvernement 58,5 millions d'euros pour des mesures de protection contre les actes de terrorisme dans les chemins de fer (installation des portiques et des systèmes X-Ray dans les gares et recrutement de personnel supplémentaire) et 23,8 millions pour l'installation de 1 000 caméras.

Un groupe de travail intercabine étudie la répartition des 400 millions d'euros. Un accord sur les thématiques a été trouvé. Dans le cadre de mes compétences, il porte sur les mesures précitées.

Les agents de Securail ne sont pas des agents de gardiennage mais des agents de police judiciaire dans le cadre de la loi sur la police des chemins de fer. Une sous-traitance au secteur privé serait donc inopportune.

Enfin, j'avais demandé 285 équivalents temps plein pour les gares internationales, 168 pour les grandes gares et 12 pour la gestion des caméras de surveillance. À la suite de l'accord, 95 équivalents temps pleins seront recrutés dans les gares internationales et cinq assureront la surveillance des caméras.

Jusqu'à présent, les Pays-Bas et l'Allemagne n'ont pas mis en place de dispositif de *screening* des

reizigers. Wij streven naar eenvormigheid, maar België zal zijn verantwoordelijkheid opnemen door structurele maatregelen te treffen.

(Nederlands) Het dreigingsniveau en de reactie erop verschillen van land tot land. Nederland kiest voor camerabewaking en gerichte controles, Duitsland werkt met een equivalent van Securail.

(Frans) Ik heb de regering gevraagd de personeelsleden die toegang hebben tot bepaalde gevoelige infrastructuur bij de spoorwegen, scherper te controleren.

21.05 Gilles Foret (MR): We zullen moeten afwachten hoe een en ander in Frankrijk uitdraait voor we duurdere uitrustingen kopen. Laten we de resultaten in het tweede kwartaal afwachten.

Ik verwelkom ook de doorstart van de werkgroep inzake de nieuwe technologie.

21.06 David Geerts (sp.a): Onze fractie is uitdrukkelijk niet tegen betere veiligheidsmaatregelen, maar wij vragen ons wel af of poortjes de veiligheid werkelijk zullen verhogen. Is dat echt de beste manier om belastingmiddelen te besteden? De motivering lijkt me vooral ingegeven door de verdeling van de middelen onder de regeringspartijen. Er wordt geen grondig debat gevoerd over hoe de veiligheid daadwerkelijk kan worden verbeterd.

21.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Terreur stopt niet aan de grenzen van ons kleine land. Ik vraag de minister om dit dossier op de Europese tafel te leggen. Wij moeten ervoor zorgen dat onze beveiliging in orde is, maar zonder een Europees gestroomlijnde veiligheidsaanpak staan we nergens.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in de centrale werkplaats in Gentbrugge" (nr. 9225)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom 6 bij

voyageurs. Nous visons l'uniformité mais la Belgique prendra ses responsabilités en adoptant des mesures structurelles.

(En néerlandais) Le niveau de la menace et les réactions qu'il suscite varient selon les pays. Les Pays-Bas ont opté pour l'installation de caméras de surveillance et l'organisation de contrôles ciblés, l'Allemagne s'appuie quant à elle sur un service analogue à Securail.

(En français) J'ai demandé au gouvernement d'améliorer le contrôle du personnel ayant accès à certaines infrastructures sensibles du domaine ferroviaire.

21.05 Gilles Foret (MR): Il faudra attendre l'expérience française avant de nous embarquer dans des équipements plus coûteux. Attendons les résultats dans le courant du deuxième trimestre.

Je voudrais aussi saluer la relance du groupe de travail pour les nouvelles technologies.

21.06 David Geerts (sp.a): Notre groupe politique n'a évidemment rien à objecter à un renforcement des mesures de sécurité, mais nous nous demandons néanmoins si les portiques installés accroîtront réellement la sécurité. Est-ce vraiment le meilleur moyen de dépenser l'argent des contribuables? Il me semble que ce choix est davantage motivé par la volonté des partis de la majorité gouvernementale de se partager ce pactole. En revanche, le débat sur la manière d'améliorer concrètement la sécurité est avorté dans l'oeuf.

21.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le terrorisme ne s'arrête pas aux frontières de notre petit pays. Je demande à la ministre de faire inscrire ce dossier à l'ordre du jour du conseil UE. Nous devons veiller à ce que notre sûreté soit étanche, mais sans une approche européenne rationnelle de la sécurité, nous ne sommes nulle part.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome 6 dans l'atelier central de Gentbrugge" (n° 9225)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome 6 par les chemins de fer belges" (n° 9269)

de Belgische spoorwegen" (nr. 9269)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergiftiging met chroom 6 in de centrale werkplaats van de NMBS in Gentbrugge" (nr. 9402)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 9759)

22.01 Karin Temmerman (sp.a): Bij testen in de centrale NMBS-werkplaats in Gentbrugge werd de aanwezigheid van chroom 6 in de lucht vastgesteld. De grenswaarde zou meermaals ruim overschreden zijn. Chroom 6 is een uiterst giftige stof, vergelijkbaar met asbest. De stof kwam vrij bij het afschuren van een oude grondverflaag van treinen van het type MR75. De werkzaamheden zouden momenteel stilliggen tot er meer duidelijkheid is over de gevolgen van de blootstelling.

Voorzitter: de heer David Geerts.

Klopt deze informatie? Waarom werden geen preventieve maatregelen genomen om het personeel te beschermen? Is er een risicoanalyse uitgevoerd alvorens de werkzaamheden aangevat werden? Zijn er in het verleden nog zulke voorvallen geweest waarbij giftige stoffen vrijkwamen? Welke maatregelen zullen genomen worden om de personeelsleden in Gentbrugge en in de andere werkplaatsen te beschermen? Welke conclusies werden getrokken uit gelijkaardige problemen in Nederland?

22.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): In Nederland is gebleken dat de voorbije jaren zo'n duizend personen blootgesteld zijn aan de bewuste verf, want in de jaren '90 werd zij voor bijna alle treinen gebruikt. Vandaag wordt de verf in Nederland niet meer gebruikt, maar komen er nog steeds honderden werknemers mee in contact bij het afschuren van oude verflagen. NedTrain nam maatregelen om de werknemers beter te beschermen.

Werd er in België bij een van de huidige of vroegere spoorbedrijven verf gebruikt die chroom-6 bevatte? In welke periode is dat gebeurd? Wordt daar momenteel nog mee gewerkt?

- 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'intoxication au chrome 6 à l'atelier central de la SNCB de Gentbrugge" (n° 9402)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 9759)

22.01 Karin Temmerman (sp.a): Des tests effectués dans l'atelier de la SNCB à Gentbrugge ont permis de mettre en évidence la présence de chrome hexavalent dans l'air. Le seuil autorisé aurait été largement dépassé à plusieurs reprises. Le chrome hexavalent est une substance extrêmement toxique comparable à l'amiante. Il aurait été libéré par le ponçage d'une ancienne couche de peinture de fond sur des automotrices AM75. Ces travaux seraient actuellement suspendus jusqu'à ce que les conséquences de l'exposition au chrome soient précisées.

Président: M. David Geerts.

Ces informations sont-elles exactes? Pourquoi des mesures préventives n'ont-elles pas été prises pour protéger le personnel? Une analyse de risque a-t-elle été effectuée avant le début des travaux? D'autres incidents analogues, ayant entraîné la dispersion de substances toxiques, ont-ils déjà été enregistrés par le passé? Quelles seront les mesures mises en œuvre pour protéger le personnel des ateliers de Gentbrugge et d'ailleurs? Quelles sont les conclusions tirées par nos voisins néerlandais d'incidents similaires?

22.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Il est apparu que ces dernières années, aux Pays-Bas, un millier de personnes ont été exposées à la peinture incriminée, laquelle était couramment utilisée dans quasiment tous les trains dans les années 90. Les Pays-Bas ont renoncé à l'utiliser, mais des centaines de travailleurs y restent toutefois exposés lors du ponçage d'anciennes couches de peinture. NedTrain a pris des dispositions pour mieux protéger son personnel.

L'actuelle entreprise ferroviaire belge ou celles qui l'ont précédée ont-elles utilisé des peintures contenant du chrome 6? À quelle époque cela remonte-t-il? Ces peintures sont-elles toujours utilisées?

Hoeveel personen komen er vandaag nog steeds mee in aanraking, zoals bij het afschuren van oude verflagen? Zijn er acute risico's voor het personeel? Is dat in kaart gebracht binnen de NMBS? Worden er voldoende beschermende maatregelen genomen opdat niemand de stof zou inademen of op de huid krijgen? Hoe zal dit probleem aangepakt worden?

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): In de werkplaats te Gentbrugge werden er minstens honderd werknemers gedurende anderhalf jaar blootgesteld aan chromtrioxide bij het afschuren van verflagen op wagons vooraleer ze naar een meer beveiligde werkplaats werden overgeplaatst. Metingen hebben aangetoond dat de maximale blootstelling zes tot dertienmaal overschreden werd. Het is waarschijnlijk dat de werknemers die zich in de buurt van die de werkplaats bevonden ook blootgesteld werden.

Kan u die feiten bevestigen? Hoeveel personen zijn er met die stof in aanraking gekomen? Hoe lang? Wanneer werden de NMBS en uzelf op de hoogte gebracht? Welke voorzorgsmaatregelen heeft de NMBS genomen of zal ze nemen?

Hoe zullen de personen die aan chrom 6 blootgesteld werden vergoed worden? Overweegt u de oprichting van een compensatiefonds? Ziekten die veroorzaakt worden door chrom 6 openbaren zich pas in een veel later stadium...

Zou dat compensatiefonds nu al niet moeten worden opgericht, zodat er geld in kan worden gestort en dat de zieke werknemers zich tot dat fonds kunnen wenden zonder al te lange gerechtelijke of administratieve stappen te moeten doen?

22.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Bij de NMBS werden tot 1990 chromaathoudende primers gebruikt, nadien niet meer, maar bij de verwijdering van oude verflagen komen dergelijke verbindingen vrij. De daaraan verbonden risico's werden al grondig geanalyseerd in 2008-2010 en in de centrale werkplaats van Mechelen is geïnvesteerd in afzonderlijke ruimtes met stofafzuiging, waar de personeelsleden beschermingspakken dragen met ademhalingsbescherming en aangeblazen luchttoevoer.

Wegens capaciteitsproblemen is eind 2013 beslist om de slijpwerkzaamheden voor een aantal MR75-stellen tijdelijk in Gentbrugge uit te voeren en de beschermende maatregelen werden afdoende

Combien de personnes y sont encore exposées aujourd'hui, par exemple lors du ponçage d'anciennes couches de peinture? Existe-t-il des risques aigus pour le personnel? La SNCB a-t-elle inventorié ces risques en son sein? Des mesures de protection suffisantes sont-elles prises pour empêcher que la substance ne soit inhalée par les travailleurs ou qu'elle n'entre en contact avec leur peau? Comment va-t-on gérer ce problème?

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): À l'atelier de Gentbrugge, au moins cent travailleurs ont, pendant un an et demi, été exposés au trioxyde de chrome lors du ponçage d'une peinture sur des wagons avant d'être déplacé dans un atelier plus sécurisé. Des mesures ont montré que l'exposition maximale était dépassée de six à treize fois. Il est probable que les travailleurs se situant aux alentours de cet atelier ont été touchés.

Confirmez-vous ces faits? Combien de personnes ont-elles été touchées? Pendant combien de temps? Quand la SNCB et vous avez-vous été mises au courant? Quelles mesures de précaution la SNCB a-t-elle prises ou va-t-elle prendre?

Quelle est la compensation prévue pour les personnes touchées par le chrome 6? Envisagez-vous la création d'un fonds de compensation? Les maladies causées par le chrome 6 se déclarent avec beaucoup de retard...

Ce fonds de compensation ne devrait-il pas se constituer dès à présent, de sorte que de l'argent y soit déposé et que les travailleurs malades puissent s'adresser à lui sans entreprendre des démarches judiciaires ou administratives excessives?

22.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La SNCB a utilisé des apprêts à base de chrome 6 jusqu'en 1990, les abandonnant par la suite. Cependant, lors du décapage d'anciennes couches de peinture, les composés de ce type sont libérés. Les risques qui y sont liés ont été analysés de façon approfondie en 2008-2010. Dans l'atelier central de Malines, on a aménagé des espaces distincts avec aspiration de poussières, dans lesquels le personnel porte des combinaisons protectrices, équipées d'un appareil de protection respiratoire et de tuyaux d'arrivée d'air.

En raison de problèmes de capacité, il a été décidé fin 2013 d'effectuer temporairement les travaux de décapage de plusieurs automotrices MR-75 à Gentbrugge, les mesures de protection ayant été

bevonden. Bij de opstart van de serieproductie vanaf september werd echter meer stofontwikkeling vastgesteld en daarom werd in een afgeschermd zone, een bijkomende afzuiginstallatie en ventilatoren voorzien. Ook werden metingen verricht tijdens de slijpwerkzaamheden.

(Frans) De grenswaarden werden vier tot dertien keer overschreden.

Eerdere metingen in Mechelen hebben aangetoond dat werknemers met ademhalingsbescherming zelfs bij een overschrijding van de norm met 200 niet blootgesteld werden aan concentraties die hoger lagen dan de grenswaarden. Er werd niettemin beslist om de werken stil te leggen en de activiteiten over te brengen naar Mechelen.

Bij de werknemers die deze werken hebben uitgevoerd in Gentbrugge, werd via biomonitoring nagegaan in hoeverre ze potentieel aan chroom werden blootgesteld. De eerste resultaten zijn geruststellend.

Eind 2015 stonden er 369 werknemers onder dokterstoezicht wegens het risico op blootstelling aan chroom, en 122 wegens een risico op blootstelling aan metalen. Die cijfers omvatten de personen die opgevolgd worden wegens een mogelijke blootstelling in het verleden en het heden.

(Nederlands) De NMBS heeft op 10 februari de vertegenwoordigers van de stad Gent ontmoet en ook aan de omwonenden van de centrale werkplaats van Gentbrugge een brief verstuurd om de situatie uit te leggen. Er was ook contact met de directie van twee scholen in de buurt.

Wat de Nederlandse Spoorwegen betreft, is alle gedetailleerde info te vinden op de link <http://www.ns.nl/over-ns/chroom-6/chroom-6-bij-ns.html>.

22.05 Karin Temmerman (sp.a): Ondanks het feit dat men zich toen al goed bewust was van de risico's, werden de werkzaamheden in Gentbrugge toch opgestart zonder enige bescherming of informatie. Zonder vakbondsactie hadden de mensen die daar werken nooit weet gehad van deze kwestie.

22.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ook voor mij roept dit antwoord juist meer vragen op. Waarom wordt er in dergelijke gevallen niet tijdig een risicoanalyse gemaakt, zodat men de gepaste

estimées suffisantes. Cependant, au début de la production en série, dès septembre, on a constaté une production de poussière plus importante que prévu, raison pour laquelle on a aménagé une zone cloisonnée, une installation d'aspiration complémentaire, ainsi que des ventilateurs. Des mesures ont également été réalisées durant les travaux de décapage.

(En français) Les valeurs limites ont été dépassées de quatre à treize fois.

Des mesures précédentes à Malines ont démontré que, même avec un facteur de dépassement de 200, les travailleurs avec une protection respiratoire n'étaient pas exposés à des concentrations supérieures à la valeur limite. Décision fut néanmoins prise de cesser les travaux et de transférer les activités vers Malines.

Les travailleurs ayant exécuté ces travaux à Gentbrugge ont été soumis à un *bio-monitoring* afin d'établir l'exposition potentielle au chrome. Les premiers résultats sont rassurants.

Fin 2015, il y avait 369 travailleurs suivis médicalement pour le risque chrome et 122 pour les risques métaux. Ces chiffres regroupent les personnes suivies pour une exposition potentielle par le passé et pour aujourd'hui.

(En néerlandais) La SNCB a rencontré les représentants de la ville de Gand le 10 février. La société a également envoyé un courrier aux riverains de l'atelier central de Gentbrugge pour leur expliquer la situation. Un contact a également eu lieu avec la direction de deux écoles établies dans les environs.

Des informations détaillées relatives à la situation aux chemins de fer néerlandais sont disponibles sur le site <http://www.ns.nl/over-ns/chroom-6/chroom-6-bij-ns.html>.

22.05 Karin Temmerman (sp.a): Les travaux ont débuté à Gentbrugge sans aucune protection ni information alors même que les risques étaient bien connus. Si les syndicats n'étaient pas intervenus, les travailleurs actifs dans cet atelier n'auraient jamais eu connaissance de ce problème.

22.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Pour ma part également, cette réponse soulève encore plus de questions. Pourquoi ne pas effectuer une analyse de risque à temps dans ces cas-là, pour

maatregelen kan nemen? Hopelijk wordt dit verder heel professioneel opgevolgd. En naar de omwonenden toe lijkt de communicatie mij ontoereikend. Volgens mij moet men ook nagaan of er geen verder onderzoek moet gebeuren in de buurt om de risico's tot een minimum te beperken.

22.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): U bevestigt de ernst van de feiten.

Maar waarom werden de werken die in Mechelen werden uitgevoerd overgeheveld naar Gentbrugge, waar er geen veiligheidsvoorzieningen waren? Waarom moest er eerst een reactie van de vakbonden komen opdat er maatregelen werden genomen? Volgens de werknemers in Gentbrugge had hun chef gezegd dat als er problemen zouden rijzen het zou volstaan om de deuren te openen. Dat getuigt van het gebrek aan verantwoordelijkheidszin bij de NMBS.

Kan u meer toelichtingen geven over het onderscheid tussen de 369 en de 122 personen?

Omdat u geen antwoord geeft over de oprichting van een compensatiefonds, moet ik concluderen dat u vindt dat er moet gewacht worden tot wanneer er mensen echt ziek worden om dan na te denken over compensaties.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

De **voorzitter**: De vraag nr. 9287 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

23 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 9308)

23.01 David Geerts (sp.a): Op 27 mei 2015 lag het vliegverkeer vijf uur lang stil door een stroomonderbreking bij Belgocontrol.

Is er ondertussen al een definitief rapport over de oorzaak van de stroomonderbreking? Hoeveel klachten en vragen tot schadevergoeding werden al ontvangen? Over welk bedrag gaat het? Hoeveel klachten werden ontvankelijk verklaard? Wie beslist daarover? Welke lessen worden getrokken uit dit incident?

23.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Na

que l'on puisse prendre les mesures adéquates? J'espère que ce dossier continuera d'être suivi avec professionnalisme. Concernant les riverains, la communication me semble insuffisante. Selon moi, il faut également déterminer si une nouvelle étude est nécessaire dans le voisinage en vue de limiter au maximum les risques.

22.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous confirmez la gravité des faits.

Mais pourquoi le travail réalisé à Malines a-t-il été transféré à Gentbrugge où les mesures de sécurité n'existaient pas? Pourquoi faut-il une réaction syndicale pour prendre des mesures? Selon des travailleurs de Gentbrugge, leur responsable avait dit qu'en cas de problèmes, il suffisait d'ouvrir les portes. Voilà le faible niveau de responsabilité de la SNCB.

Pourriez-vous re-préciser la distinction entre les 369 et 122 personnes?

Sans réponse concernant la mise en œuvre d'un fonds de compensation, j'en conclus que vous considérez qu'il faudra attendre des malades déclarés pour réfléchir à ces compensations.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

La **présidente**: La question n° 9287 de M. Van Hecke est transformée en question écrite.

23 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 9308)

23.01 David Geerts (sp.a): Le 27 mai 2015, le trafic aérien a été immobilisé pendant cinq heures à cause d'une panne d'électricité chez Belgocontrol.

Un rapport définitif a-t-il entre-temps été rédigé concernant l'origine de cette coupure de courant? Combien de plaintes et de demandes d'indemnisation ont-elles déjà été introduites? À concurrence de quel montant? Combien de plaintes ont-elles été déclarées recevables? Qui prend les décisions à cet égard? Quelles leçons ont-elles été tirées de cet incident?

23.02 Jacqueline Galant, ministre (en

de panne heeft Belgocontrol aan twee onafhankelijke studie bureaus gevraagd de elektrische installaties te onderzoeken. Op basis van de eerste analyses heeft Belgocontrol voorlopige aanpassingen aangebracht aan de installaties. De rapporten zullen deel uitmaken van het gerechtelijk geschil tegen diegenen die aansprakelijk worden geacht.

Belgocontrol heeft ongeveer honderd klachten en vragen tot schadevergoeding ontvangen, voor een totaalbedrag van 600.000 euro. De stroompanne was een buitengewoon incident. Belgocontrol acht zich niet aansprakelijk en is niet ingegaan op deze vragen.

Belgocontrol voert momenteel een grondige controle uit van haar werking, zowel technisch als organisatorisch. Over dat laatste aspect is een actieplan opgemaakt, waarvan de implementatie al is opgestart. Die zal enkele jaren duren.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal van de reizigers in het station Tubeke" (nr. 9380)**

24.01 **Stéphane Crusnière (PS):** Het gemeentecollege van Tubeke heeft u onlangs door middel van een motie geattendeerd op de behoeften inzake reizigersonthaal. Er is parkeerruimte bij het station nodig voor 700 voertuigen. Velen parkeren op parkeerterreinen van de gemeente, en meer bepaald op de Brentasite, maar de stad heeft plannen met die site. Bovendien zouden de openingsuren van het loket beperkt zijn, en werd de dienstverlening teruggeschoefd, terwijl het aantal reizigers met bestemming Brussel blijft toenemen.

Waarom wil de NMBS geen nieuwe parking aanleggen, wat het aanbod zou verbeteren en de trein aantrekkelijker zou maken? Waarom werden de openingsuren van het loket beperkt? Zult u het aanbod opnieuw aanpassen aan de toename van het aantal reizigers? Wanneer zult u de door mij gevraagde vergadering met uw kabinet, Infrabel, de NMBS en de lokale mandatarissen beleggen?

24.02 **Minister Jacqueline Galant (Frans):** De parkings bij het station Tubeke bieden plaats voor 574 voertuigen; 474 van die parkeerplaatsen liggen op de Brentasite. De behoeften op korte termijn

néerlandais): À la suite de cette panne, l'entreprise Belgocontrol a demandé à deux bureaux d'étude indépendants d'examiner les installations électriques, auxquelles elle a ensuite apporté des adaptations provisoires sur la base des premières analyses. Les rapports feront partie du contentieux judiciaire contre les personnes considérées comme responsables de l'incident.

Belgocontrol a reçu environ cent plaintes et demandes d'indemnisation, pour un montant total de 600 000 euros. Cette panne de courant était un événement exceptionnel. Belgocontrol ne s'estime pas responsable et n'a pas donné suite à ces demandes.

Belgocontrol procède pour l'instant à un contrôle approfondi de son fonctionnement, aussi bien sur le plan technique qu'organisationnel. Ce dernier aspect a fait l'objet d'un plan d'action, dont la mise en oeuvre a déjà débuté et s'étendra sur quelques années.

L'incident est clos.

24 **Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil des voyageurs à la gare de Tubize" (n° 9380)**

24.01 **Stéphane Crusnière (PS):** Le collège communal de Tubize vous a récemment adressé une motion pour attirer votre attention sur les besoins d'accueil des navetteurs. Sept cents places de stationnement sont nécessaires à la gare. Nombreux sont ceux qui se garent sur des parkings communaux et, en particulier, sur le site de Brenta pour lequel la ville a un projet. En outre, l'ouverture du guichet aurait été limitée et l'offre diminuée alors que le nombre de navetteurs pour Bruxelles ne cesse de croître.

Pourquoi la SNCB ne veut-elle pas aménager un nouveau parking qui améliorerait l'offre et encouragerait l'utilisation du train? Pourquoi l'ouverture du guichet a-t-elle été limitée? Comptez-vous réadapter l'offre en tenant compte de l'augmentation des navetteurs? Quand comptez-vous organiser la réunion que j'ai sollicitée, entre votre cabinet, Infrabel, la SNCB et les mandataires locaux?

24.02 **Jacqueline Galant, ministre (en français):** Les parkings à la gare de Tubize peuvent accueillir 574 véhicules, dont 474 sur le terrain communal Brenta. À court terme, les besoins sont estimés à

worden op 700 plaatsen geraamd, maar bij gebrek aan beschikbare terreinen kan de NMBS geen parkeergelegenheid creëren in de omgeving van het station.

In 2010, toen de stad Tubeke en de Intercommunale Waals-Brabant hun plannen bekendmaakten om de Brentasite te bebouwen, hebben de vertegenwoordigers van de NMBS geprobeerd een gedeelte van het terrein te kopen om de parkeergelegenheid voor de reizigers te behouden. Dat is niet gelukt. Op verzoek van de stad heeft de NMBS ook de mogelijke inrichting van een parking in de Rue des Forges onderzocht, maar die zou te ver weg van het station liggen, te afgelegen zijn en de lokale mobiliteit belemmeren.

De NMBS wil de parking voor de reizigers op de Brentasite behouden. Het meerjareninvesteringsplan voorziet niet in een budget voor het station. De openingsuren van de loketten werden sinds 1 juli niet gewijzigd.

Door de ruime openingsuren in de week wordt de reizigers een goede dienstverlening geboden. De beperktere openingsuren in het weekend en op feestdagen sporen met de behoeften. Er is een ticketautomaat.

Volgens de NMBS stappen er elke dag 3.500 reizigers op in Tubeke. De NMBS legt op korte of middellange termijn geen nieuwe treinen in tussen Tubeke en Brussel, maar wil het huidige aantal plaatsen in de treinen optrekken. In de spitsuren rijden er vier treinen per uur van Tubeke naar Brussel.

De door u gevraagde vergadering vindt volgende week plaats.

24.03 Stéphane Crusnière (PS): Dat is goed nieuws, maar het is jammer dat de NMBS bij gebrek aan geld niet ingaat op het verzoek van de gemeente.

Als de plannen voor de Brentasite handen en voeten krijgen, ontstaat er een parkeerprobleem. Ik verzoek u in samenspraak met het gemeentebestuur oplossingen te vinden.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden voor het personeel dat instaat voor het onderhoud van de treinen" (nr. 9381)

700 places mais, faute de terrain disponible, la SNCB ne peut créer d'emplacements aux abords de la gare.

En 2010, quand la ville de Tubize et l'intercommunale du Brabant wallon ont annoncé leur projet d'urbaniser le site Brenta, les représentants de la SNCB ont tenté d'en racheter une partie pour y maintenir des parkings navetteurs, en vain. À la demande de la ville, la SNCB a également analysé la création d'un parking à la rue des Forges mais il serait trop éloigné de la gare, trop isolé et sa configuration entraverait la mobilité locale.

La SNCB veut maintenir le parking voyageurs sur le site Brenta. Le plan pluriannuel d'investissement ne prévoit aucun budget pour la gare. Les heures d'ouverture des guichets n'ont pas été modifiées depuis le 1^{er} juillet.

Les larges horaires d'ouverture en semaine offrent aux navetteurs un accueil de qualité. Les horaires réduits du week-end et des jours fériés correspondent aux besoins. Un automate est disponible.

Selon la SNCB, 3 500 passagers montent chaque jour à Tubize. La SNCB ne prévoit pas de nouveaux trains entre Tubize et Bruxelles à court ou moyen terme, mais vise l'augmentation de places dans les trains existants. Quatre trains par heure desservent Tubize vers Bruxelles aux heures de pointe.

La réunion que vous avez sollicitée se tiendra la semaine prochaine.

24.03 Stéphane Crusnière (PS): C'est une bonne nouvelle mais il est regrettable que la SNCB ne satisfasse pas la demande des autorités communales, faute de budget.

Si le projet Brenta se concrétise, il y aura un problème de parking. Je vous invite à trouver des solutions avec les autorités communales.

L'incident est clos.

25 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail du personnel chargé de l'entretien des trains" (n° 9381)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): In het station Ottignies moet het personeel dat instaat voor het onderhoud van de treinen elke dag de sporen meermaals oversteken, onder meer om de vuilnisbakken te legen. Er werd net een nieuwe onderhoudspost afgewerkt. De nieuwe installatie zal het zware werk van die personeelsleden veiliger maken.

Bevestigt u dat die nieuwe installatie de komende maanden in gebruik zal worden genomen? Naar verluidt lagen de NMBS en Infrabel met elkaar in de clinch over de kosten voor de beveiligde spoorwegovergangen. Kon er een compromis worden bereikt?

25.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De nieuwe onderhoudspost voor de installaties van Ottignies moet in december 2016 operationeel zijn.

Voor spoorwegovergangen op een terrein van de NMBS is de NMBS bevoegd. Als het terrein eigendom is van Infrabel, wat het geval is in Ottignies, is Infrabel verantwoordelijk. Infrabel zorgt voor een weg en een dienstovergang, waarlangs het personeel te voet de nieuwe onderhoudspost kan bereiken. Als beide bedrijven een en ander beter afgestemd hadden, had men alles in één keer in orde kunnen brengen, en had het personeel kunnen gebruikmaken van moderne installaties.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedifferentieerde tarieven bij de NMBS" (nr. 9474)

26.01 Isabelle Poncelet (cdH): De NMBS reflecteert over haar toekomstige tarievenbeleid, met gedifferentieerde tarieven afhankelijk van het uur van de dag. De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben de nefaste gevolgen van die gedifferentieerde tarieven onlangs in een gemeenschappelijk advies onderstreept.

Een en ander dreigt immers het historische compromis over de pendelaars voor de NMBS in het gedrang te brengen, het tarievenbeleid ingewikkelder te maken en de mobiliteitsproblemen toe te spitsen. De trein zal voor vele reizigers minder aantrekkelijk worden.

Wat is uw standpunt hierover? Wat denkt u over de

25.01 Stéphane Crusnière (PS): À la gare d'Ottignies, où le personnel chargé de l'entretien des trains doit quotidiennement traverser les voies à de nombreuses reprises, notamment pour vider les poubelles, un nouveau poste d'entretien vient d'être achevé. Cette nouvelle installation sécurisera le travail pénible de ces hommes.

Confirmez-vous l'inauguration de cette nouvelle installation dans les mois à venir? Il semblerait qu'il y ait eu un différend entre la SNCB et Infrabel sur la prise en charge du coût des passages sécurisés pour traverser les voies. Un compromis a-t-il pu être trouvé?

25.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le nouveau poste d'entretien des installations d'Ottignies doit être opérationnel en décembre 2016.

Les traversées de voies se trouvant sur un terrain de la SNCB sont du ressort de la SNCB. Celles se trouvant sur un terrain appartenant à Infrabel – ce qui est le cas à Ottignies – sont gérées par Infrabel. Un chemin et une traversée de service seront placés par Infrabel pour permettre au personnel de rejoindre à pied le nouveau poste d'entretien. Une meilleure coordination entre les deux sociétés aurait permis de tout faire en même temps et le personnel aurait pu bénéficier d'installations modernes.

L'incident est clos.

26 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la différenciation tarifaire au sein de la SNCB" (n° 9474)

26.01 Isabelle Poncelet (cdH): La SNCB mène une réflexion sur sa future politique tarifaire en fonction de la période de la journée. Le Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Économie ont récemment émis un avis commun qui souligne les conséquences néfastes de cette différenciation tarifaire.

Elle risque de menacer le compromis historique "navetteurs" pour la SNCB, de complexifier sa politique tarifaire et d'accentuer les problèmes de mobilité. Le train deviendra moins attractif pour de nombreux voyageurs.

Quelle est votre position à ce sujet? Que pensez-

door beide raden gevreesde gevolgen? Hoe zal de prijs van een abonnement worden bepaald voor een werknemer met een variabel werkrooster? Welke impact zal dat hebben op de andere producten van de NMBS?

26.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Volgens de NMBS is het niet de bedoeling de abonnementen duurder te maken in de spitsuren, maar wil men de treinen dan vooral voor de pendelaars laten rijden; de andere reizigers zouden ertoe aangemoedigd worden de trein te nemen in de daluren, met interessante tarieven.

26.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Ik hoop dat de andere reizigers geen te hoge tarieven zullen moeten betalen.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de op de site belgianrail.be aangeduide vertragingen" (nr. 9499)**

27.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Treinreizigers zeggen dat de op de perrons aangegeven vertragingen niet overeenstemmen met wat er op de website www.belgianrail.be staat. De reizigers zouden daardoor geen financiële compensatie kunnen krijgen.

De verklaring voor het verschil zou kunnen zijn dat de computersystemen van Infrabel en de NMBS moeilijk met elkaar kunnen communiceren. De informatiewebsite www.railtime.be, die door Infrabel werd beheerd, is in april opgeheven, hoewel het een efficiënt instrument was.

Hoe verklaart u die disfunctie en welke maatregelen zult u nemen?

27.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het verschil tussen de website en de aankondigingschermen in de stations betreft maar een klein aantal vertragingen. Een en ander is te wijten aan het systeem waarmee de website en de mobiele applicatie worden beheerd. Dat systeem werd bij een externe leverancier aangekocht en werkt niet optimaal.

De compensaties worden berekend op basis van de vertragingen aangekondigd in de stations. De oorzaak van het probleem werd geïdentificeerd en het is de bedoeling een unieke referentiedienstregeling te verspreiden via alle informatiekanaalen.

vous des conséquences énoncées par les Conseils? Comment fixera-t-on le prix d'un abonnement pour un travailleur qui prend le train en fonction d'horaires différents? Quel sera l'impact sur les autres produits de la SNCB?

26.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Selon la SNCB, l'objectif n'est pas d'augmenter le prix de l'abonnement en heure de pointe mais de réserver des trains aux navetteurs et d'inciter les autres usagers à voyager en heures creuses avec des offres intéressantes.

26.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): J'espère que le prix demandé aux autres voyageurs ne sera pas trop élevé.

L'incident est clos.

27 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards affichés sur le site belgianrail.be" (n° 9499)**

27.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Des usagers du rail font état d'un décalage entre le temps de retard affiché sur le quai et celui renseigné sur le site "www.belgianrail.be". Ce problème empêcherait les voyageurs de bénéficier d'une compensation financière.

Le décalage pourrait s'expliquer par la difficulté de coordonner les systèmes informatiques d'Infrabel et de la SNCB. Le site d'information "www.railtime.be", géré par Infrabel, a disparu en avril dernier malgré son efficacité.

Comment expliquez-vous ce dysfonctionnement et quelles mesures comptez-vous prendre?

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La différence entre le retard visible sur le site et celui affiché en gare ne concerne que peu de retards. Ce phénomène est dû au système qui gère le site et l'application mobile. Il a été acheté auprès d'un fournisseur externe et ne fonctionne pas de manière optimale.

Les compensations sont calculées sur la base du retard affiché en gare. La cause du problème a été identifiée et l'objectif est de diffuser un horaire de référence unique via tous les canaux d'information.

27.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): volgens de reizigers komen die problemen met de aankondiging van de vertragingen vaak voor.

Het incident is gesloten.

28 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 9419)**

28.01 **Karine Lalieux** (PS): De veiligheidsinspecteurs op Brussels Airport werken onder het gezag van het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer maar hun werkgever is de exploitant, Brussels Airport Company (BAC). Volgens de vakbonden is er sprake van een belangenconflict.

Hoever staat uw overleg met de vakbonden over die situatie? Klopt het dat er bij zogenaamde actieve tests met valse passagiers zwakke plekken in de beveiliging aan het licht zijn gekomen? Volgens de vakbonden zijn er gaten in de omheiningen rond het luchthaventerrein die niet worden hersteld. Bent u daarvan op de hoogte? Klopt het dat de inspecteurs op voorhand worden gebriefd over de inspecties van het Europese veiligheidsagentschap EASA (European Aviation Safety Agency), terwijl die eigenlijk onaangekondigd moeten gebeuren?

28.02 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): In september 2015 heb ik met de vakbonden en BAC over die eisen en de situatie in het veld gepraat. Samen met mijn kabinet en mijn administratie wordt er maandelijks vergaderd om het statuut van de luchthaveninspecteurs en optimale veiligheidsvoorwaarden voor de luchthaven te waarborgen.

De meeste feiten die u vermeldt, zijn onjuist. Ik betreur de bekendmaking ervan want de veiligheidsprocedures worden regelmatig door het DGLV geaudit.

Tijdens het jongste onderhoud met de vakbonden hebben we bekeken of de luchthaveninspecteurs naar de federale politie kunnen worden overgeheveld. Dat voorstel wordt thans uit een technisch oogpunt besproken.

28.03 **Karine Lalieux** (PS): Die informatie is inderdaad afkomstig van de vakbonden maar ze circuleert niet alleen daar.

Als het over de veiligheid van de luchtvaart gaat,

27.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): D'après les usagers, ces problèmes d'affichage sont fréquents.

L'incident est clos.

28 **Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 9419)**

28.01 **Karine Lalieux** (PS): Les inspecteurs de sûreté et de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National y travaillent sont sous l'autorité de la DGTA du SPF Mobilité mais leur employeur est l'exploitant, Brussels Airport Company (BAC). Pour les syndicats, il y a conflit d'intérêts.

Où en est votre concertation avec les syndicats quant à cette situation? Confirmez-vous que des "tests actifs", avec de faux passagers, ont montré des failles de sécurité? Les syndicats dénoncent des brèches non réparées dans les clôtures autour de l'aéroport. En avez-vous connaissance? Est-il exact que les inspecteurs sont informés à l'avance des inspections de l'EASA, supposées se dérouler à l'improviste?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): En septembre 2015, j'ai réuni les syndicats et BAC sur ces revendications et la situation sur le terrain. Des réunions mensuelles ont été décidées avec mon cabinet et mon administration pour garantir le statut des inspecteurs aéroportuaires et les conditions optimales de sécurité du site.

La plupart des faits que vous mentionnez sont inexacts. Je regrette cette publicité car les procédures de sûreté sont très régulièrement auditées par la DGTA.

Lors de la dernière rencontre avec les syndicats, nous avons envisagé le transfert des inspecteurs aéroportuaires vers la police fédérale. Ce point est en discussion au niveau technique.

28.03 **Karine Lalieux** (PS): Ces informations sont issues de la tribune syndicale mais il n'y a pas que là qu'il y a de tels rapports.

L'employeur ne peut pas être un commercial quand

mag de werkgever geen commerciële speler zijn. Men moet de functies van elkaar scheiden.

il s'agit de sécurité aérienne. Il faut séparer les fonctions.

Ik hoop dat de voorstellen aanvaardbaar zijn voor de werknemers.

J'espère que les propositions sont acceptables pour les travailleurs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikneming van de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 9429)**

29 **Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat" (n° 9429)**

29.01 **Karine Lalieux (PS):** De test voor de ingebruikneming van de Schuman-Josaphattunnel heeft eindelijk plaatsgevonden.

29.01 **Karine Lalieux (PS):** Le test pour la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat a finalement eu lieu.

Welke balans kan men opmaken van die test? Wanneer zal de Schuman-Josaphattunnel in gebruik worden genomen?

Avez-vous le bilan de l'exercice? À quelle date le tunnel Schuman-Josaphat sera-t-il ouvert?

29.02 **Minister Jacqueline Galant (Frans):** De test is goed verlopen. De homologatieprocedure loopt. De ingebruikneming is gepland op 4 april, kort na de officiële opening in aanwezigheid van de Koning.

29.02 **Jacqueline Galant, ministre (en français):** L'exercice s'est bien déroulé. L'homologation suit son cours. L'ouverture est prévue pour le 4 avril, peu après l'inauguration officielle, en présence du Roi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het loket en de veiligheid van de reizigers in het station Virton" (nr. 9691)**

30 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture du guichet et la sécurité des voyageurs en gare de Virton" (n° 9691)**

30.01 **Isabelle Poncelet (cdH):** Sinds 1 maart 2016 is het loket van het station Virton minder lang open omdat een werknemer die met pensioen is gegaan niet werd vervangen. Wegens het aantal reizigers – ongeveer 500 per dag, onder wie talrijke studenten – is het echter nodig dat er iemand aanwezig is en dat er een kwalitatief hoogstaande openbare dienstverlening wordt verzekerd.

30.01 **Isabelle Poncelet (cdH):** A partir du 1^{er} mars 2016, le guichet de la gare de Virton verra ses heures d'ouverture réduites à la suite du non-remplacement d'un départ à la retraite. Le nombre de voyageurs, environ 500 par jour dont de nombreux étudiants, nécessite pourtant une présence et un service public de qualité.

De toekomstige veiligheid van de reizigers wordt in gevaar gebracht. Als het loket gesloten is, zullen de treinreizigers zonder hulp de sporen moeten oversteken. Op die lijn rijden er heel wat goederentreinen en die komen voorbij met een snelheid van 60 km/uur. Bovendien maken er veel scholieren gebruik van het station, wanneer er twee treinen op hetzelfde moment aankomen. De reizigers moeten de sporen dan oversteken voor of achter de trein, terwijl de zichtbaarheid niet goed is. De enige Infrabelmedewerker die aanwezig zal zijn, is niet opgeleid om de functie van onderstationschef

La sécurité future des voyageurs est mise en péril. Lors de ces périodes de fermeture, les usagers devront traverser des voies sans assistance. De nombreux trains de marchandises empruntent cette ligne et passent encore à une vitesse de 60 km/h. De plus, la gare est fortement fréquentée aux heures scolaires, lorsque deux trains arrivent au même moment. Les voyageurs doivent alors traverser les voies devant ou derrière le train sans visibilité. L'unique agent Infrabel qui sera présent n'est pas formé pour assurer les fonctions d'un sous-chef de gare et n'est pas investi de l'autorité

uit te oefenen en heeft niet de nodige autoriteit om de regelgeving te doen naleven.

Het is onaanvaardbaar dat de reizigers in het station Virton in gevaar worden gebracht om zuiver financiële motieven.

Waarom werd die persoon die met pensioen ging, niet vervangen? Moeten we ons verwachten aan de sluiting van andere loketten? Welke maatregelen zullen er worden genomen om de volledige veiligheid van de treinreizigers die gebruik maken van het station Virton, te garanderen? Bent u van plan de aanwezigheid van een onderstationschef te handhaven?

30.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het loket in het station Virton wordt niet gesloten, maar de openingsuren ervan worden beperkt. Het loket zal niet worden gesloten vóór 2020, datum van een volgende evaluatie. De wachtzaal zal open blijven tot wanneer de laatste trein vertrekt, nl. om 20.08 uur.

In het station Virton valt de plaats waar men de sporen kan oversteken onder de verantwoordelijkheid van Infrabel. Securail zal in het station Virton preventiepatrouilles uitsuren. Als men zich na een sensibiliseringsperiode niet houdt aan de door Infrabel en de NMBS uitgewerkte regeling, zal er in een grotere repressie kunnen worden voorzien.

30.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Wanneer zal Securail de zaken in handen nemen?

30.04 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik beschik niet over de agenda van Securail.

30.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Wij zullen navraag doen!

Het incident is gesloten.

31 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 9692)**

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Door de sluiting van het loket in het station Virton rijzen er problemen in verband met de verkoop van vervoerbewijzen via de automaten.

In december deelde u me mee dat er voor de verlenging van de abonnementen, die toen voor

nécessaire pour faire respecter la réglementation.

Il est inacceptable qu'un argument purement financier mette en danger les voyageurs de la gare de Virton.

Pour quelles raisons ce départ à la retraite n'est-il pas remplacé? Devons-nous nous attendre à d'autres fermetures de guichet? Quelles mesures seront-elles prises afin de garantir une totale sécurité aux usagers de la gare de Virton? Comptez-vous y maintenir la présence d'un sous-chef de gare?

30.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le guichet de la gare de Virton n'est pas fermé mais ses heures d'ouverture sont réduites. Il ne fermera pas avant 2020, date d'une prochaine évaluation. La salle d'attente restera ouverte jusqu'au départ du dernier train à 20 h 08.

En gare de Virton, la traversée des voies relève de la responsabilité d'Infrabel. Securail reprendra la gare de Virton dans ses patrouilles de prévention. Si le dispositif mis en place par Infrabel et la SNCB n'est pas respecté après une période de sensibilisation, une répression accrue pourra être envisagée.

30.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Quand Securail reprendra-t-il la main à ce sujet?

30.04 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je ne dispose pas de l'agenda de Securail.

30.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Nous nous renseignerons!

L'incident est clos.

31 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance de billets via les automates" (n° 9692)**

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Avec la fermeture du guichet de la gare de Virton, nous sommes confrontés à des problèmes concernant la délivrance de certains titres de transport via les automates.

En décembre, vous me disiez que le renouvellement des abonnements, qui posait

problemen zorgde, aan een oplossing gewerkt werd, maar dat de verkoop van internationale tickets momenteel onmogelijk was.

Konden die problemen intussen opgelost worden? Is het nu mogelijk om internationale treintickets te kopen?

31.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het loket van het station Virton blijft elke dag tot 13.15 uur open. Reizigers die naar Luxemburg willen treinen, kunnen tickets tegen het grensoverschrijdende tarief kopen en hun abonnementen valideren aan de automaat.

De situatie met betrekking tot de verkoop van internationale tickets is sinds eind 2015 niet geëvolueerd. Ik kan in dit stadium nog niet zeggen wanneer dat project in kalk en cement zal zijn.

Het incident is gesloten.

32 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwijdering van graffiti op treinen" (nr. 9718)**

32.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Er worden vaak graffiti aangebracht op treinen, die in dat geval moeten worden gereinigd.

Hoeveel kost het reinigen van de treinstellen en het opnieuw aanbrengen van een verflaag? Wat kan men ondernemen om die kosten te drukken? Worden er bepaalde denksporen bestudeerd?

32.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): In 2015 kostte het verwijderen van 105.924 graffiti 2.845.800 euro.

Indien de rijtuigbak opnieuw moet worden geschilderd, dan gebeurt dat naar aanleiding van de revisie van het rollend materieel.

Om te voorkomen dat het materieel op die manier bevuild wordt, worden patrouilles van Securail en van de politie ingezet, wordt er gewerkt met automatische detectie door slimme camera's, worden de opstelsporen beschermd met afsluitingen of detectiesystemen; ook worden er ervaringen uitgewisseld met andere landen, zijn er bemiddelingsessies met de jonge delinquenten en worden de graffiti zo mogelijk verwijderd wanneer de verf nog nat is.

Het incident is gesloten.

problème, était en cours de résolution, mais que la vente des billets internationaux n'était actuellement pas possible.

Ces problèmes ont-ils pu être réglés? Le projet de vente de billets internationaux a-t-il évolué?

31.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le guichet de la gare de Virton reste ouvert tous les jours jusqu'à 13 h 15. Les clients vers Luxembourg peuvent obtenir les billets au tarif transfrontalier et valider leur abonnement sur l'automate.

La vente de billets internationaux n'a pas évolué depuis fin 2015. Je ne peux préciser, à ce stade, quand la réalisation de ce projet sera effective.

L'incident est clos.

32 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nettoyage des graffitis sur les trains" (n° 9718)**

32.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Nombre de trains sont la cible de graffiteurs et doivent être nettoyés.

Quel est le montant de ces frais de nettoyage et de remise en peinture du matériel? Quelles sont les solutions pour réduire ces coûts? Des pistes sont-elles à l'étude?

32.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): En 2015, le nettoyage de 105 924 graffitis a coûté 2 845 800 euros.

S'il faut repeindre la caisse, on attend la révision du matériel roulant.

Pour éviter ces dégradations, on met en oeuvre des patrouilles de Securail et de la police, la détection automatique par caméras intelligentes, la protection des voies de garage par des clôtures ou des systèmes de détection, l'échange d'expériences internationales, la session de médiation avec les délinquants juvéniles et si possible l'enlèvement des graffitis quand la peinture est fraîche.

L'incident est clos.

33 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Athus en Rodange wegens een gebrek aan gehomologeerd rollend materieel" (nr. 9839)

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): CFL laat de reizigers weten dat ze de treinen tussen Rodange – het eerste station in Luxemburg – en Athus afschaft omdat er geen geschikt materieel kan worden gevonden om tussen beide stations te rijden. Op deze verbinding worden er nu dus bussen ingezet. In de spitsuren komen de bussen met vertraging aan en missen de reizigers hun aansluitingen. Het gebrek aan homologatie van het materieel dat in Luxemburg moet rijden wordt opnieuw als reden aangevoerd.

Ik hoop dat de bussen een tijdelijke oplossing zijn en dat er geen verband is met de niet-homologatie van het materieel. Ondanks de vele vragen van mijn collega's aan de opeenvolgende ministers komt er geen schot in de zaak.

Hoe ver staat het met dat dossier? Hoe verklaart u dat er bussen tussen Athus en Rodange worden ingezet? Zal men op deze verbinding bussen blijven inzetten tot de homologatie in 2018? Hoe staat het met de afwijking waarover u het eerder had?

Staan bepaalde hinderpalen die homologatie in de weg? Er wordt gezegd dat er aan Belgische zijde hinderpalen bestaan.

33.02 Minister **Jacqueline Galant** (Frans): Op de verbinding Luxemburg-Rodange-Athus wordt er alleen CFL-materieel ingezet.

De pendelbussen tussen Athus en Rodange zijn een tijdelijke maatregel, in afwachting dat het materieel door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) wordt gehomologeerd; dat zou medio maart gebeuren.

De treindienst werd aangepast, om de belangrijkste aansluitingen naar Virton en Aarlen te behouden. Er zijn tot nu toe geen klachten geweest.

Op de tweede dag na de homologatie door DVIS zal de treindienst worden hersteld, misschien nog vóór 16 maart.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.13 uur.

33 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Athus et Rodange faute d'homologation" (n° 9839)

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): Les CFL informent les voyageurs que, faute de matériel apte à circuler entre Rodange et Athus, ils suppriment les trains entre ces gares. Des bus relient donc Athus et Rodange, première gare au Luxembourg. Aux heures de pointe, ils sont en retard et les correspondances sont manquées. De nouveau, l'absence d'homologation du matériel roulant au Luxembourg est en cause.

J'espère que la solution des bus est temporaire et non liée au défaut d'homologation. Malgré de nombreuses questions de mes collègues aux ministres successifs, rien n'avance.

Où en est le dossier? Comment expliquez-vous ces navettes de bus entre Athus et Rodange? Ces bus assureront-ils cette liaison jusqu'à l'homologation en 2018? Qu'en est-il de la dérogation dont vous me parliez précédemment?

Des freins empêcheraient-ils cette homologation? Il en existerait du côté belge, se dit-il.

33.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en français): La liaison Luxemburg-Rodange-Athus est exclusivement desservie par du matériel CFL.

Les navettes de bus entre Athus et Rodange sont temporaires, dans l'attente de l'homologation du matériel par le SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer) pour la mi-mars.

Le service des trains a été adapté pour maintenir les correspondances principales à destination de Virton et Arlon. Cela n'a donné lieu à aucune plainte à ce jour.

Le deuxième jour suivant l'homologation SSICF, le service des trains sera rétabli, peut-être encore avant le 16 mars.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 13.

