



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**

**16-03-2016**

**Namiddag**

**Mercredi**

**16-03-2016**

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

<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

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9544)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein in Landen" (nr. 9787)	1
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9834) <i>Sprekers: Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie, Jef Van den Bergh, Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	1
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op lijnvliegers" (nr. 9637) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	3
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de Eurostarsporen in de omgeving van Aubechies" (nr. 9638) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	4
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor toeristische miniatuurtreinslepen" (nr. 9708) <i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	5
Samengevoegde vragen van	6

## SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9544)	1
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu avec un train à Landen" (n° 9787)	1
- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9834) <i>Orateurs: Catherine Fonck, présidente du groupe cdH, Jef Van den Bergh, Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	1
Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des pilotes de ligne" (n° 9637) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	3
Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la liaison Eurostar à hauteur d'Aubechies" (n° 9638) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	4
Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation des trains touristiques miniatures" (n° 9708) <i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	5
Questions jointes de	6

<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 9720)</p>	6	<p>- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 9720)</p>	6
<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal tewerkgestelden bij de NMBS in 2018" (nr. 10140)</p>	6	<p>- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre minimum de travailleurs à la SNCB en 2018" (n° 10140)</p>	6
<p>- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van 1 300 personeelsleden door de NMBS, Infrabel en HR Rail" (nr. 10165)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	6	<p>- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de 1 300 agents par la SNCB, Infrabel et HR Rail" (n° 10165)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	6
<p>Samengevoegde vragen van</p>	8	<p>Questions jointes de</p>	8
<p>- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones" (nr. 9689)</p>	8	<p>- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal relatif à l'utilisation de drones" (n° 9689)</p>	8
<p>- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot het gebruik van drones" (nr. 9835)</p> <p><i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur le pilotage des drones" (n° 9835)</p> <p><i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de Brusselse spoorwegtunnels" (nr. 9686)</p> <p><i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>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'état des tunnels ferroviaires bruxellois" (n° 9686)</p> <p><i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station Ottignies in het kader van de werken voor het GEN" (nr. 9714)</p> <p><i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>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 rénovation de la gare d'Ottignies dans le cadre du chantier RER" (n° 9714)</p> <p><i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	10

<p>Vraag van de heer <b>Éric Massin</b> aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn tussen Charleroi-Zuid en Parijs" (nr. 9723)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Éric Massin, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>Question de M. <b>Éric Massin</b> à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne entre Charleroi-Sud et Paris" (n° 9723)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Éric Massin, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11
<p>Interpellatie van mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de NMBS-tarieven en het knelpunt van de tarieven voor het gebruik van de B-Parkings" (nr. 124)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Catherine Fonck</b>, voorzitter van de cdH-fractie, <b>Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	12	<p>Interpellation de Madame Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "les tarifs SNCB et la problématique des tarifs des B-Parkings" (n° 124)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Catherine Fonck</b>, présidente du groupe cdH, <b>Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	12
<i>Moties</i>	14	<i>Motions</i>	14
<p>Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de politie en de NMBS met betrekking tot de migrantenproblematiek" (nr. 9746)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre la police et la SNCB sur la question des migrants" (n° 9746)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<p>Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedelarij op de treinen" (nr. 9748)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mendicité à bord des trains" (n° 9748)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het computerprobleem van 22 februari 2016 waardoor het treinverkeer tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig stilviel" (nr. 9983)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne informatique du 22 février 2016 paralysant le trafic ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi" (n° 9983)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen en meer bepaald op het grondgebied</p>	17	<p>Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des passages à niveau et plus spécifiquement ceux situés sur le</p>	17

<p>Tilff-Esneux" (nr. 9749)  <i>Sprekers:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>territoire de Tilff-Esneux" (n° 9749)  <i>Orateurs:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het internationale station Namen" (nr. 9762)  <i>Sprekers:</i> <b>Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut de gare internationale de Namur" (n° 9762)  <i>Orateurs:</i> <b>Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	18
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 9777)  <i>Sprekers:</i> <b>Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement de la concertation sociale à la SNCB" (n° 9777)  <i>Orateurs:</i> <b>Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Samengevoegde vragen van</p>	20	<p>Questions jointes de</p>	20
<p>- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekenning van trekkingsrechten aan een luchtvaartmaatschappij voor vrachtluchten" (nr. 9784)</p>	20	<p>- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à une compagnie aérienne pour des vols cargo" (n° 9784)</p>	20
<p>- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines Cargo toegekende trekkingsrechten" (nr. 10219)  <i>Sprekers:</i> <b>Catherine Fonck</b>, voorzitter van de cdH-fractie, <b>Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à Ethiopian Airlines Cargo" (n° 10219)  <i>Orateurs:</i> <b>Catherine Fonck</b>, présidente du groupe cdH, <b>Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20
<p>Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herbestemming van het station Godinne" (nr. 9715)  <i>Sprekers:</i> <b>Georges Gilkinet, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	21	<p>Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la reconversion de la gare de Godinne" (n° 9715)  <i>Orateurs:</i> <b>Georges Gilkinet, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	21
<p>Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het terrein naast het voormalige postgebouw in Namen" (nr. 9716)</p>	22	<p>Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du terrain jouxtant l'ancienne poste de Namur" (n° 9716)</p>	22

<i>Sprekers:</i> <b>Georges Gilkinet, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Georges Gilkinet, Jacqueline Galant</b> , 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 aantal ongevallen aan spoorwegen en investeringen hieromtrent en het aantal spoorlopers" (nr. 9607)	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 "le nombre d'accidents sur les voies ferrées, les investissements y afférant et le nombre de personnes circulant sur les voies" (n° 9607)	23
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, Jacqueline Galant</b> , 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 aantal treinbestuurders bij de NMBS dat overstapt naar andere operatoren" (nr. 9863)	25	Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de conducteurs de trains de la SNCB qui optent pour d'autres opérateurs" (n° 9863)	25
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Eupen" (nr. 9902)	26	Question de Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare d'Eupen" (n° 9902)	26
<i>Sprekers:</i> <b>Muriel Gerkens, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Muriel Gerkens, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in sommige werkplaatsen van de NMBS" (nr. 9956)	27	Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome hexavalent dans certains ateliers de la SNCB" (n° 9956)	27
<i>Sprekers:</i> <b>Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, <b>Karin Temmerman</b>		<i>Orateurs:</i> <b>Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, <b>Karin Temmerman</b>	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het leegstaand administratief gebouw in de Port Arthurlaan in Gent als mogelijke locatie voor het DIV-kantoor" (nr. 9976)	28	- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affectation éventuelle du bâtiment administratif inoccupé situé dans la Port Arthurlaan à Gand comme guichet DIV" (n° 9976)	28
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe locatie van de DIV in Gent" (nr. 10082)	28	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement relatif à la nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 10082)	28

<i>Sprekers: Karin Temmerman, Veli Yüksel, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Karin Temmerman, Veli Yüksel, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde interpellaties en vraag van	29	Interpellations et question jointes de	29
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de verdere financiering van de afwerking van het GEN" (nr. 129)	29	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les sources de financement en vue de la finalisation du RER" (n° 129)	29
- mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de herfinanciering van het GEN-Fonds" (nr. 133)	29	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le refinancement du Fonds RER" (n° 133)	29
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)	29	- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)	29
<i>Sprekers: Marcel Cheron, Karine Lalieux, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, <b>Stéphane Crusnière</b>		<i>Orateurs: Marcel Cheron, Karine Lalieux, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, <b>Stéphane Crusnière</b>	
<i>Moties</i>	33	<i>Motions</i>	33
<i>Sprekers: Benoît Piedboeuf</i>		<i>Orateurs: Benoît Piedboeuf</i>	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10004)	34	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'optimisation de la jonction Nord-Midi" (n° 10004)	34
<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	
Samengevoegde vragen van	35	Questions jointes de	35
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor" (nr. 10033)	35	- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 10033)	35
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van Leuven Rechtdoor door de vakbondsacties" (nr. 10141)	35	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit' en raison des actions syndicales" (n° 10141)	35
<i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister	37	Question de M. David Geerts à la ministre de la	37



van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal passagiers dat met de trein naar de luchthaven van Zaventem reist" (nr. 10038)

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

Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant de voyageurs qui se rendent à l'aéroport de Zaventem en train" (n° 10038)

*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 "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)

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

37 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'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067) 37

*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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor het melden van onregelmatigheden aan de infrastructuur en de overgang van een organisatorische naar een lerende organisatie" (nr. 10117)

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

38 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure relative à la communication d'irrégularités à l'infrastructure et la transition d'une structure organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage" (n° 10117) 38

*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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zichtbaarheid van de seinen in de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 10118)

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

39 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 visibilité des signaux dans le tunnel Schuman-Josaphat" (n° 10118) 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 Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van fietsers en het dragen van een helm" (nr. 10159)

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

41 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes et le port du casque" (n° 10159) 41

*Orateurs:* **Gautier Calomne, 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 capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding door middel van zelfrijdende treinen" (nr. 10217)

*Sprekers:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

42 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 recours à des trains autonomes pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi" (n° 10217) 42

*Orateurs:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de

en de Nationale Maatschappij der Belgische  
Spoorwegen

Belgocontrol et de la Société Nationale des  
Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 MAART 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 16 MARS 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door mevrouw Inez De Coninck.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9097 van de heer Maingain wordt uitgesteld en vraag nr. 9607 van de heer Geerts wordt ingetrokken.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9544)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein in Landen" (nr. 9787)
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9834)

**01.01** **Catherine Fonck** (cdH): Op 18 februari reed een trein zonder bestuurder tussen Landen en Tienen. Volgens de pers en de NMBS zou de bestuurder in Landen zijn uitgestapt om de trein te inspecteren omdat hij dacht dat er een defect was, en zette de trein zich toen in beweging. De bestuurder verwittigde zijn collega's, en vroeg dat ze al het mogelijke zouden doen om de trein te stoppen. In Tienen kon een andere bestuurder op de trein springen.

Hoe kan een trein zonder bestuurder rijden terwijl er

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 26 et présidée par Mme Inez De Coninck.

La **présidente**: La question n° 9097 de M. Maingain est reportée et la question n° 9607 de M. Geerts est retirée.

**01** **Questions jointes de**

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9544)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu avec un train à Landen" (n° 9787)
- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9834)

**01.01** **Catherine Fonck** (cdH): Le 18 février, un convoi sans conducteur a circulé entre Landen et Tirlemont. Selon la presse et la SNCB, le conducteur étant descendu à Landen pour vérifier son train suite à des soupçons de défaut, celui-ci a démarré. Le conducteur a averti ses collègues de tout faire pour stopper ce train. À Tirlemont, un autre chauffeur a pu prendre possession du train.

Comment un train circule-t-il sans chauffeur alors

een dubbel veiligheidssysteem is? Waarom werkte de noodrem niet, die automatisch in werking zou moeten treden als de bestuurder niet elke minuut op het dodemanspedaal drukt?

Wat is de veiligheidsuitrusting op die lijn? Is het een TBL1+ of een ETCS? Was de trein conform uitgerust? Zo ja, waarom werd de trein dan niet automatisch tot stilstand gebracht?

Wat heeft de NMBS gedaan om daaruit lering te trekken en om ervoor te zorgen dat zo iets niet meer gebeurt?

**01.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Fonck en wil vooral meer informatie over dit zeer vreemde voorval.

Hebben de NMBS en Infrabel dit incident al geëvalueerd en maatregelen genomen om een herhaling te vermijden? Hoe is de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel verlopen?

**01.03 Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Een lege trein is van Landen naar Tienen gereden zonder bestuurder. Terwijl de machinist zijn stuurcabine had verlaten om naar een probleem te kijken, is de trein uit zichzelf weer beginnen bollen.

Is dit de eerste keer dat dit gebeurt? Wat is uw standpunt hierover? Kan een trein uit zichzelf weer op gang komen? Had de machinist de trein niet kunnen stoppen? Werd er een onderzoek ingesteld? Wat zijn de resultaten? Hoe kan men voorkomen dat dit opnieuw gebeurt?

**01.04 Minister Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Volgens de NMBS heeft de treinbestuurder naar aanleiding van een remincident de trein verlaten om hem te inspecteren, maar heeft hij de trein daarbij niet geïmmobiliseerd.

(*Frans*) Nadat het probleem met de rem opgelost was, zette de trein zich door de zwaartekracht in beweging. De automatische waakinrichting sloeg niet aan, omdat de dodemanspedaal in de neutrale stand staat wanneer een trein stilstaat.

Mocht er sprake zijn van een fout, dan is ze te wijten aan het feit dat de trein niet op de correcte manier werd geïmmobiliseerd toen de treinbestuurder uitstapte. De treinbestuurders zullen aan de bestaande instructies worden herinnerd en er zal regelmatig worden gecontroleerd of ze correct worden toegepast.

qu'il y a un double système de sécurité? Pourquoi le freinage d'urgence s'actionnant automatiquement si le conducteur n'appuie pas chaque minute sur la pédale d'urgence n'a-t-il pas fonctionné?

Quel est l'équipement de sécurité sur cette ligne? S'agit-il d'un TBL1+ ou d'un ETCS? Le train était-il équipé de manière conforme? Si oui, pourquoi ce train n'a-t-il pu faire l'objet d'un freinage automatique?

Quels sont les actes posés par la SNCB pour tirer toutes les leçons de cela et garantir que ça ne se reproduise plus?

**01.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Je fais miennes les questions de Mme Fonck mais ce que je voudrais surtout obtenir, personnellement, c'est davantage d'informations au sujet de cet incident particulièrement insolite.

La SNCB et Infrabel ont-elles déjà évalué cet incident et pris des mesures pour éviter que cela ne se reproduise? Comment s'est passée la collaboration entre la SNCB et Infrabel?

**01.03 Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Une rame vide et sans conducteur a circulé entre Landen et Tirlemont. Alors que le conducteur avait quitté la cabine de conduite pour contrôler un problème, le train a redémarré seul.

Est-ce la première fois que cela se produit? Quelle est votre position sur le sujet? Un train est-il capable de redémarrer seul? Le conducteur n'aurait-il pu arrêter la machine? Une enquête a-t-elle été diligentée? Quels sont les résultats? Comment peut-on éviter que cela se reproduise?

**01.04 Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): D'après la SNCB, à la suite d'un incident de freinage, le conducteur a quitté son train afin de l'inspecter mais il a omis de l'immobiliser.

(*En français*) Le problème du frein résolu, le train s'est mu sous l'effet de la pesanteur. La veille automatique n'a pu s'enclencher car, lorsqu'un train est à l'arrêt, le levier-inverseur est en position neutre.

Si une erreur a été commise, elle l'a été par l'immobilisation incorrecte du convoi lorsque le conducteur l'a quitté. On rappellera les instructions existantes au personnel de conduite et on en contrôlera l'application correcte régulièrement.

Volgens de NMBS is het de eerste keer dat een dergelijk incident zich heeft voorgedaan.

**01.05 Catherine Fonck** (cdH): U concludeert dat er sprake is van een menselijke fout, maar u heeft het niet over de technische aspecten. U zegt niets over ETCS en TBL1+. Was die lijn daarmee uitgerust? Zo ja, hoe komt het dat de trein dan niet heeft geremd?

Als er sprake is van een menselijke fout, dan moet men zich buigen over de kwesties van de permanente bijscholing en de werkbelasting van de treinbestuurders.

*Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.*

**01.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): Wat is er gedaan om de trein, die blijkbaar zonder bestuurder op drift was, weer onder controle te krijgen? Voorts neem ik aan dat het systeem TBL1+ niet werkt als de motor is afgezet. Het blijft merkwaardig dat een trein geen soort handrem heeft. Een dergelijk incident is alleszins niet voor herhaling vatbaar.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op lijnvliegers" (nr. 9637)**

**02.01 Gautier Calomne** (MR): De Duitse regering heeft een strengere controle op de lichamelijke, psychische en geestelijke conditie van het vliegend personeel aangekondigd.

Welke maatregelen werden in België genomen na de crash van een vliegtuig van Germanwings? Werden de luchtvaartmaatschappijen verplicht om strengere controles uit te voeren?

Wat zijn de huidige regels met betrekking tot de minimale aanwezigheid van bemanningsleden in de cockpit van Belgische lijnvliegtuigen?

Hoeveel piloten werden door uw diensten positief getest op drugs en alcohol? Hoe evolueert de toestand op dat vlak?

**02.02 Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Het BEA, het Franse onderzoeks- en analysebureau voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, heeft onlangs zijn eindrapport over het ongeval met het

Selon la SNCB, c'est la première fois qu'un tel incident se produit.

**01.05 Catherine Fonck** (cdH): Vous concluez à une erreur humaine mais sans faire allusion aux aspects techniques. Vous n'avez pas évoqué l'ETCS et le TBL1+. Cette ligne en était-elle équipée? Si oui, pourquoi le train n'a-t-il pas freiné?

Si c'est une erreur humaine, les enjeux de formation continue sont mis en lumière ainsi que la charge de travail des conducteurs.

*Présidente: Mme Karine Lalieux.*

**01.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): Qu'est-ce qui a été fait pour reprendre le contrôle de ce train qui s'est manifestement mis en mouvement sans conducteur? Je présume que le système TBL1+ est inopérant quand le moteur est éteint. Je trouve qu'il est néanmoins interpellant qu'un train ne soit pas équipé d'une sorte de frein à main. Quoi qu'il en soit, une telle péripétie ne doit jamais se reproduire.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des pilotes de ligne" (n° 9637)**

**02.01 Gautier Calomne** (MR): Le gouvernement allemand a annoncé le renforcement des contrôles de la condition physique, psychique et morale des membres du personnel navigant.

Quelles mesures ont-elles été prises en Belgique à la suite du crash de la Germanwings? Un renforcement des contrôles a-t-il été imposé aux compagnies aériennes?

Quelles sont les règles actuellement en vigueur concernant la présence minimale de membres d'équipage au sein des cockpits d'avions de ligne belges?

Quel est le nombre de pilotes contrôlés positivement par vos services en matière de drogues et d'alcool? Quelle est l'évolution de la situation à cet égard?

**02.02 Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le rapport final du Bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) concernant l'accident d'avion de Germanwings vient d'être

vliegtuig van Germanwings voorgesteld. Het BEA heeft verscheidene aanbevelingen op het stuk van veiligheid geformuleerd.

België zal werk maken van de medische screening van de piloten zodra de EASA hieromtrent richtlijnen uitvaardigt.

Er worden geen systematische alcohol- of drugscontroles uitgevoerd, maar bepaalde biologische parameters die tijdens medische onderzoeken worden gecontroleerd, kunnen wijzen op een abnormaal alcoholverbruik. De persoon wordt dan opgevolgd door de medische dienst. Het medisch attest kan worden opgeschort of er kunnen beperkingen aan worden verbonden.

De EASA adviseert in een aanbeveling dat er minstens twee gemachtigde personen in de cockpit aanwezig zouden zijn. De Belgische operatoren zullen die maatregel toepassen.

De politie en bepaalde luchtvaartmaatschappijen die in België actief zijn, voeren eveneens random controles uit.

De afgelopen twee jaar heeft het DGLV geen meldingen gekregen van positieve alcohol- of drugscontroles bij piloten in België.

**02.03** **Gautier Calomne (MR):** Wij hopen dat er maatregelen zullen worden genomen. Preventie is belangrijk.

*Het incident is gesloten.*

**03** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de Eurostarsporen in de omgeving van Aubechies" (nr. 9638)**

**03.01** **Gautier Calomne (MR):** Op 19 februari jongstleden hebben personen in de buurt van Aubechies een gat geknipt in de omheining langs de sporen van de Eurostar om een betonblok op de rails te leggen. Er is een tgv op dat obstakel gebotst, zonder dat er slachtoffers vielen.

Hebben uw diensten de zwakke plekken ontdekt die het de daders mogelijk maakten hun misdrijf te plegen? Welke lessen hebt u eruit getrokken? Welke maatregelen zult u treffen om de situatie te verbeteren? Werd er een klacht ingediend bij de gerechtelijke diensten? Bent u optimistisch over de identificatie van eventuele verdachten?

présenté. Le Bureau a formulé plusieurs recommandations de sécurité.

La Belgique va mettre en œuvre le screening médical des pilotes dès la publication des mesures préconisées par l'EASA.

Il n'y a pas de contrôle systématique pour l'alcool ou les drogues mais, lors d'exams médicaux, certains éléments biologiques peuvent indiquer une consommation anormale d'alcool. La personne est alors suivie par le service médical. L'attestation médicale peut être suspendue ou des limitations imposées.

L'EASA a émis une recommandation qui préconise qu'au moins deux personnes autorisées soient présentes dans le cockpit. Les opérateurs belges vont appliquer cette mesure.

Des contrôles sont également effectués de manière aléatoire par les services de police et par certaines compagnies opérant sur le territoire belge.

La DGTA n'a pas été informée ces deux dernières années de contrôles positifs de pilotes en matière d'alcool et de drogues effectués sur le territoire de la Belgique.

**02.03** **Gautier Calomne (MR):** Nous espérons que des mesures seront mises en œuvre. Des dispositions préventives sont importantes.

*L'incident est clos.*

**03** **Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la liaison Eurostar à hauteur d'Aubechies" (n° 9638)**

**03.01** **Gautier Calomne (MR):** Le 19 février dernier, près d'Aubechies, des individus ont cisailé la clôture qui protège les voies de l'Eurostar pour poser un bloc de béton sur les rails. Un TGV a percuté cet obstacle sans faire de victime.

Vos services ont-ils identifié les failles qui auraient permis aux auteurs de commettre leur méfait? Quelles leçons en avez-vous tirées? Quelles mesures avez-vous retenues pour améliorer la situation? Une plainte a-t-elle été introduite auprès des services judiciaires? Êtes-vous optimiste quant à l'identification d'éventuels suspects?

**03.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Na de aanslag op de Thalys op 21 augustus 2015 heeft Infrabel alle hogesnelheidslijnen volledig gecontroleerd, bijkomende camera's geïnstalleerd en de plaatsen bepaald waarnaar de treinen kunnen worden omgeleid als er gevaar dreigt.

Beambten van Securail patrouilleren geregeld langs de sporen. Het is echter onhaalbaar om alle hogesnelheidslijnen permanent te controleren.

Aangezien de daders van de feiten minderjarig zijn, kan Infrabel zich niet burgerlijke partij stellen, maar er werd een verklaring van benadeelde persoon ingediend.

*Het incident is gesloten.*

**04** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor toeristische miniatuurtreinsleepen" (nr. 9708)**

**04.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Ten gevolge van de samenvoeging van de begrippen 'toeristische treintjes' en 'toeristische trein' tot toeristische 'miniatuurtreinsleep', moeten de toeristische treintjes voortaan een gemeentelijke toelating krijgen voor elke gemeente waar ze doorheen rijden: is dat niet absurd? Dat zal de mensen die in die sector hebben geïnvesteerd demotiveren. Moet de bestuurder van een miniatuurtreinsleep over een rijbewijs D beschikken, terwijl zo een treintje niet sneller dan 40 kilometer per uur rijdt en als een traag voertuig kan worden beschouwd?

**04.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Met de wet werd vooral beoogd het gebruik van toeristische miniatuurtreinsleepen buiten de toeristische centra sensu stricto mogelijk maken. Een gemeentelijke machtiging was al vereist, en dat blijft zo.

Die treinsleepen mogen bestaan uit een reeks aanhangwagens met een totale lengte van 25 meter; ze beschikken over geen enkele veiligheidsinrichting, zelfs niet over gordels, en het koetswerk is erg elementair. Ze zijn dus niet bedoeld voor het afleggen van lange afstanden, noch om deel te nemen aan druk en snel autoverkeer.

Sinds 1 mei 2013 worden die sleepen standaard ondergebracht in de rijbewijscategorie D. Bij wijze

**03.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Après l'attaque du Thalys du 21 août dernier, Infrabel a effectué un contrôle intégral des lignes à haute vitesse, installé des caméras supplémentaires et prévu les endroits vers lesquels il est possible de dévier en cas de danger.

Des agents Securail patrouillent régulièrement le long des voies ferrées. Un contrôle permanent des lignes à grande vitesse est toutefois irréalisable.

Les auteurs des faits étant mineurs, il est impossible à Infrabel de se constituer partie civile mais une déclaration de personne lésée a été introduite.

*L'incident est clos.*

**04** **Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation des trains touristiques miniatures" (n° 9708)**

**04.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): À la suite de la fusion, en décembre 2015, des notions de "train miniature" et de "train touristique", les "trains touristiques miniatures" doivent désormais obtenir une autorisation communale pour chaque commune traversée: n'est-ce pas absurde? Cela démotivera des gens qui ont investi dans ce secteur. Le conducteur doit-il avoir un permis D, alors qu'un train touristique miniature ne dépasse pas les 40 km/h et peut être considéré comme un véhicule lent?

**04.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'objectif principal de la loi était de rendre possible l'utilisation de trains miniatures touristiques en dehors des localités strictement définies comme touristiques. L'autorisation communale était déjà nécessaire et le reste.

Ces trains peuvent être composés d'une suite de remorques d'une longueur totale de 25 mètres, ne sont équipés d'aucun système de sécurité, pas même de ceintures, et ont une carrosserie très rudimentaire. Ils ne sont donc pas destinés à parcourir de longues distances ni à être mélangés à une circulation automobile dense et rapide.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2013, ils sont classés par défaut dans la catégorie des permis D. Par dérogation, une

van uitzondering mag een voor 1 oktober 1982 geboren persoon zonder rijbewijs een sleep besturen, en een persoon die na die datum is geboren mag een sleep besturen met een rijbewijs B of G, voor zover die treinslepen deelnemen aan een door de gemeente gemachtigde folkloristische manifestatie, en rijden met een snelheid van maximum 25 km/uur.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 9720)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal tewerkgestelden bij de NMBS in 2018" (nr. 10140)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van 1 300 personeelsleden door de NMBS, Infrabel en HR Rail" (nr. 10165)

**05.01** **Inez De Coninck** (N-VA): In het huidige ontwerpakkoord tussen de vakbonden, de NMBS en Infrabel worden slechts 2.200 personeelsleden niet vervangen tot 2018, wat natuurlijk heel wat minder is dan de 6.000 waarvan eerst sprake was. Het aantal effectieven zou op die manier verminderen tot 31.765.

Kan de minister dit ontwerpakkoord toelichten? Hoeveel personeelsleden worden effectief niet vervangen? In welk personeelsstatuut zullen de nieuwe aanwervingen gebeuren? Zal men het rijdend personeel één op één blijven vervangen? Hoe realistisch is dit ontwerp, gezien de budgettaire context van de bedrijven?

**05.02** **Gautier Calomne** (MR): De NMBS, Infrabel en HR Rail zouden een campagne lanceren voor de aanwerving van 1.300 medewerkers om de pensionering van een aantal personeelsleden tegen 2025 op te vangen. Welk tijdschema wordt er gehanteerd? Welke functies moeten er worden vervuld?

De operatoren hebben beslist om hun krachten te bundelen voor het lanceren van een aanwervingscampagne, en hebben een einde

personne née avant le 1<sup>er</sup> octobre 1982 peut les conduire sans aucun permis et une personne née après cette date peut les conduire avec un permis B ou G, pour autant que ces trains se trouvent sur le trajet d'une manifestation folklorique autorisée par la commune, sans dépasser la vitesse de 25 km/h.

*L'incident est clos.*

**05** **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 9720)
- 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 nombre minimum de travailleurs à la SNCB en 2018" (n° 10140)
- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de 1 300 agents par la SNCB, Infrabel et HR Rail" (n° 10165)

**05.01** **Inez De Coninck** (N-VA): Le projet d'accord actuel entre les syndicats, la SNCB et Infrabel ne fait état que de 2 200 membres du personnel non remplacés à l'horizon 2018. Ce chiffre est évidemment très inférieur aux 6 000 dont il était initialement question. Le nombre d'effectifs serait ainsi ramené à 31 765.

Le ministre peut-il fournir des précisions concernant ce projet d'accord? Combien de membres du personnel ne seront-ils effectivement pas remplacés? Sous quel statut les nouvelles recrues seront-elles engagées? Le personnel roulant continuera-t-il d'être remplacé poste pour poste? Ce projet est-il réaliste eu égard au contexte budgétaire des entreprises?

**05.02** **Gautier Calomne** (MR): La SNCB, Infrabel et HR Rail lanceraient un recrutement de 1 300 agents pour faire face au départ à la pension d'un certain nombre d'employés à l'horizon 2025. Quel est le planning prévu? Quels sont les types de postes à pourvoir?

Les opérateurs ont décidé d'unir leurs services pour lancer une campagne de recrutement, mettant ainsi fin à la collaboration d'une dizaine d'années avec



gemaakt aan de al meer dan tien jaar durende samenwerking met een privécommunicatiebedrijf. Vanwaar die keuze? Hoe zullen de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling bij die aanwervingscampagne worden betrokken?

**05.03** Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Het ontwerp betreft de werkgelegenheid, de selectie en aanwerving, de loopbaan, de wedertewerkstelling en professionele heroriëntering, de modernisering en vereenvoudiging van de reglementering, de herziening van bepaalde bezoldigingselementen, het sociaal beleid en de diversiteit. Dit alles werd uitgewerkt rekening houdend met de bestaande wettelijke structuren, de budgettaire context en de normen inzake dienstverlening en efficiënte werking.

Volgens HR-Rail zal het personeelsbestand tegen 1 januari 2019 dalen met 2.300 personeelsleden. Voor de typische spoorwegberoepen wordt er statutair aangeworven, voor de andere betrekkingen steeds meer contractueel. Vervangingen gebeuren op basis van de reële behoeften, waarbij treinbestuurders en -begeleiders één op één worden vervangen. Naast dit akkoord moeten ook inspanningen worden geleverd inzake exploitatie en investeringskosten om de regeringsdoelstellingen te halen.

(Frans) Mijnheer Calomne, volgens HR-Rail wordt het aantal noodzakelijke aanwervingen geschat op ten minste 1.300. Het betreft treinpersoneel in operationele functies. De behoeften zullen worden bepaald in functie van het vervoersplan 2014-2017 en van de verdere modernisering.

In 2015 werd er een offerteaanvraag gelanceerd. Aangezien geen enkele inschrijver aan de verwachtingen voldeed, werd er gekozen voor een interne afwikkeling. De drie communicatiediensten hebben samen een nieuwe campagne uitgewerkt, waarvan de kosten pas eind dit jaar kunnen worden berekend.

Alle vacatures van onze spoorwegen worden aan de VDAB, aan Forem en aan Actiris doorgegeven. Er wordt een beroep gedaan op gewestelijke instanties voor een aantal duidelijke, strategische acties.

**05.04** **Inez De Coninck** (N-VA): Een sociaal akkoord is gelukkig dus mogelijk, net als besparingen zonder nadelige gevolgen voor de reiziger en zonder dat er sprake is van een sociaal bloedbad.

une entreprise privée de communication. Quelles sont les raisons de ce choix? Comment les organismes régionaux de l'emploi sont-ils associés à cette campagne de recrutement?

**05.03** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Le projet d'accord porte sur l'emploi, la sélection et les recrutements, les carrières, les réaffectations et la réorientation professionnelle, la modernisation et la simplification de la réglementation, la révision de certains éléments de rémunération, la politique sociale et la diversité. Tous ces éléments ont été abordés en tenant compte des structures légales actuelles, du contexte budgétaire et des normes de service et d'efficacité.

Selon HR-Rail, les effectifs auront baissé de 2 300 unités au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Les professions typiquement ferroviaires font l'objet d'engagements statutaires, tandis que les autres postes seront de plus en plus assurés par du personnel contractuel. Les remplacements sont effectués sur la base des besoins réels, les conducteurs et accompagnateurs de train étant quant à eux remplacés à raison de un pour un. En marge de cet accord, il conviendra également de fournir des efforts en matière d'exploitation et de coûts d'investissement en vue d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement.

(En français) Monsieur Calomne, d'après HR-Rail, le nombre de recrutements à effectuer est estimé à un minimum de 1 300. Il s'agit du personnel affecté au trafic ferroviaire opérationnel. Les besoins seront déterminés en fonction du plan de transport 2017 et de la poursuite de la modernisation.

Un appel d'offres a été lancé en 2015. Aucun des candidats inscrits ne répondant aux attentes, il a été opté pour un développement en interne. Les trois services de communication ont élaboré ensemble une nouvelle campagne, dont le coût ne pourra être déterminé qu'à la fin de cette année.

Tous les postes vacants au sein de nos chemins de fer sont communiqués au VDAB, au Forem et à Actiris. Il est fait appel aux organismes régionaux pour des actions tactiques précises.

**05.04** **Inez De Coninck** (N-VA): Un accord social est donc heureusement possible, tout comme des économies sans conséquences néfastes pour le voyageur et sans qu'il soit question d'un bain de sang social.

**05.05** **Gautier Calomne** (MR): Ik ben blij dat de bedrijven een partnership hebben gesloten.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones" (nr. 9689)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot het gebruik van drones" (nr. 9835)

**06.01** **Gautier Calomne** (MR): Naar verluidt zou het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones betrekking hebben op drie gebruikerscategorieën, namelijk recreatieve gebruikers, semi-professionele gebruikers en professionele gebruikers, en zou het voorts verplichtingen bevatten inzake het leren besturen van drones en het afsluiten van een verzekering.

Wat zijn de hoofdlijnen van het ontwerp-KB? Hoe zit het met de veiligheid van de burgers? Wordt er voorzien in opleidingen voor het besturen van drones? Wat is de uitkomst van het overleg met de verzekeringssector?

**06.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het ontwerp-KB voldoet aan de opmerkingen van de Europese Commissie in verband met de productnormen en het vrij verkeer van diensten.

Hoe riskanter de vluchten, hoe strenger de regels.

Het DGLV zal toezien op de naleving van de verplichtingen door de dronegebruikers en zal bevoegd zijn voor het uitreiken, schorsen of intrekken van vergunningen en toelatingen.

Die controle zal het DGLV verrichten via audits en inspecties. De politie en de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer behouden hun algemene controlebevoegdheid.

Er zal een brochure over drones van de FOD Mobiliteit worden uitgedeeld aan de politiediensten en de lokale overheden.

Elke drone zal verzekerd moeten zijn.

Het koninklijk besluit bevat de theoretische en operationele elementen die elke dronepiloot moet

**05.05** **Gautier Calomne** (MR): Je me réjouis que les entreprises aient pu conclure un partenariat.

*L'incident est clos.*

**06** **Questions jointes de**

- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal relatif à l'utilisation de drones" (n° 9689)
- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur le pilotage des drones" (n° 9835)

**06.01** **Gautier Calomne** (MR): L'arrêté royal sur le pilotage de drone comprendrait trois catégories d'utilisateurs: usagers récréatifs, semi-professionnels et professionnels, ainsi que des obligations de formation de pilotage et la souscription à une assurance.

Quelles sont les grandes lignes de ce projet? Qu'en est-il de la sécurité des concitoyens? Des formations de pilotage sont-elles prévues? Quel est le bilan des concertations avec le secteur des assurances?

**06.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Ce projet d'arrêté royal répond aux remarques de la Commission européenne en matière de normes des produits et de la libre circulation des services.

Plus les vols sont à risque plus les règles sont strictes.

La DGTA contrôlera le respect des obligations des utilisateurs de drones et délivrera ou suspendra les licences et autorisations.

Ce contrôle s'effectuera par le biais d'audits et d'inspections par la DGTA. Cela ne prive pas la police ou la Commission de la vie privée de leur compétence générale.

Une brochure "drones" du SPF Mobilité sera communiquée auprès des services de police et des autorités locales.

Tout drone devra être assuré.

L'arrêté royal fournit les éléments théoriques et opérationnels à connaître pour chaque télé-pilote,

kennen. Hij zal een attest moeten behalen bij een erkende examiner. Voor risicovolle operaties zal er bij het DGLV een theoretisch en een praktisch examen moeten worden afgelegd.

**06.03** **Gautier Calomne** (MR): Uw antwoord zal de burgers geruststellen.

*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 staat van de Brusselse spoorwegtunnels" (nr. 9686)**

**07.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het probleem van de wegtunnels zet me ertoe aan u een vraag te stellen over de huidige toestand van de spoorwegtunnels: zouden er gelijkaardige problemen kunnen opduiken bij de spoorwegtunnels? Uit een studie van de Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne van enkele jaren geleden, uitgevoerd in opdracht van Infrabel, weten we al dat de toestand van het Waalse en Brusselse spoorwegnet over het algemeen zorgwekkend is. De kwestie van de spoorwegtunnels is niet alleen van belang voor de Noord-Zuidverbinding maar bijvoorbeeld ook voor de Josaphat-Schumantunnel, die in april in gebruik wordt genomen.

Beschikt men over een gedetailleerd kadaster van de toestand van de Brusselse spoorwegtunnels? Hoe wordt de controle en de evaluatie van die infrastructuur en eventueel ook van het onderhoud ervan georganiseerd?

**07.02** **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Infrabel beschikt over een gedetailleerd kadaster van de staat van de Brusselse spoorwegtunnels.

Reglementaire technische voorschriften van Infrabel vormen het kader voor de inspecties. Er zijn twee types van inspecties. Bij de gedetailleerde inspectie, die volgens een cyclus van acht jaar plaatsvindt voor de belangrijkste spoorlijnen, wordt de volledige balans van het bouwkundige kunstwerk opgemaakt en wordt de staat ervan met de referentiestaat vergeleken. De systematische schouwing betreft de essentiële delen van het kunstwerk en vindt om de acht jaar plaats, telkens vier jaar na de gedetailleerde inspectie.

Er doen zich geen veiligheidsproblemen voor in de Brusselse spoortunnels. Er zijn geen structurele risico's.

qui devra obtenir une attestation auprès d'un examinateur agréé. Pour les opérations à risque, il faudra passer un examen théorique et pratique à la DGTA.

**06.03** **Gautier Calomne** (MR): Votre réponse va rassurer les citoyens.

*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 "l'état des tunnels ferroviaires bruxellois" (n° 9686)**

**07.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le problème des tunnels routiers me donne envie de vous interroger sur l'état actuel des tunnels ferroviaires: de tels problèmes pourraient-ils se produire pour les tunnels ferroviaires? Nous savons déjà, via une étude commandée par Infrabel à l'école polytechnique de Lausanne il y a quelques années, que l'état du réseau wallon et bruxellois est globalement préoccupant. Il n'y a pas que la jonction Nord-Midi qui est concernée, pensons aussi au tunnel Josaphat-Schuman qui s'ouvrira en avril.

Dispose-t-on d'un cadastre précis de l'état des tunnels ferroviaires bruxellois? Comment sont organisés le contrôle et l'évaluation de ces infrastructures, et éventuellement leur entretien?

**07.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Infrabel dispose d'un cadastre précis de l'état des tunnels ferroviaires bruxellois.

Des prescriptions techniques réglementaires d'Infrabel encadrent les inspections, qui sont de deux types. L'inspection détaillée dresse le bilan complet de l'ouvrage d'art et compare son état par rapport à l'état de référence suivant un cycle de huit ans pour les lignes principales. La visite systématique porte sur les parties essentielles de l'ouvrage; elle a lieu suivant un cycle de huit ans décalé de quatre ans par rapport à l'inspection détaillée.

Les tunnels ferroviaires bruxellois ne présentent pas de problèmes de sécurité. Il n'y a pas de risques structurels.

**07.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er een werkwijze bestaat bij Infrabel om die inspecties uit te voeren en dat de Brusselse spoortunnels a priori geen zichtbare schade vertonen.

*Het incident is gesloten.*

**08** **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station Ottignies in het kader van de werken voor het GEN" (nr. 9714)**

**08.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De voorzieningen van het station Ottignies zijn niet aangepast aan het steeds toenemende reizigersverkeer.

In 2015 en op 24 februari 2016 eisten de plaatselijke politieke mandatarissen dat er aanpassingen zouden worden aangebracht in het kader van het masterplan voor het gebied rond het station, waarvoor er in het MIP 2013-2025 budgetten werden ingeschreven. In uw antwoord op mijn vraag van 24 maart 2015 legde u de verantwoordelijkheid bij het Waals Gewest en de stad, en dat baart mij zorgen.

De gedeeltelijke renovatie van het station Ottignies kwam ter sprake naar aanleiding van de hernieuwde verbintenis van de regering in het GEN-dossier van de lijnen 124 en 161. Wat houdt deze "gedeeltelijke renovatie" in? Zal het volgende MIP voorzien in de investeringen die nodig zijn voor het masterplan?

**08.02** **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): De situatie van het station Ottignies is in die zin bijzonder dat er zowel overstapreizigers zijn als reizigers die er hun treinreis aanvangen. Het station is ook een belangrijk intermodaal en spoorknooppunt en de huidige infrastructuur voldoet niet langer aan de noden.

Er wordt de investeringscel een fiche voorgelegd in verband met de werken aan de sporen en de seininrichting. Met een aantal werken zou in de periode 2016-2020 van start worden gegaan. De renovatie van de perrons voor de treinen richting Brussel is gepland en er zouden ook nieuwe loopbruggen komen naar de perrons.

De precieze aard van de werkzaamheden wordt besproken in de investeringscel en zal te gepasten tijde worden meegedeeld.

**07.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je me réjouis d'apprendre qu'une méthodologie existe chez Infrabel pour réaliser ces inspections et que les tunnels ferroviaires bruxellois ne présentent pas a priori pas de dégâts apparents.

*L'incident est clos.*

**08** **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 rénovation de la gare d'Ottignies dans le cadre du chantier RER" (n° 9714)**

**08.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Les installations de la gare d'Ottignies sont inadaptées au trafic de voyageurs, en croissance constante.

En 2015 et le 24 février 2016, les forces politiques locales ont réclamé des aménagements dans le cadre du *masterplan* de la zone autour de la gare, dont les budgets ont été prévus dans le PPI 2013-2025. Votre réponse à ma question du 24 mars 2015, renvoyant la responsabilité à la Région wallonne et la ville inquiète.

À la suite du récent réengagement du gouvernement dans le dossier RER des lignes 124 et 161, on a évoqué la rénovation partielle de la gare d'Ottignies. Que signifie cette rénovation "partielle"? Le prochain PPI prévoira-t-il les investissements nécessaires dans le *masterplan*?

**08.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La particularité de la gare d'Ottignies est le croisement de passagers en transit avec d'autres qui montent dans les trains. Elle est un nœud ferroviaire et intermodal important dont les infrastructures ne sont plus adaptées.

Une fiche relative aux travaux de voie et signalisations est soumise à la cellule d'investissement. Certains travaux débuteraient durant la période 2016-2020. Il est aussi prévu de rénover les quais en direction de Bruxelles et d'aménager de nouvelles passerelles d'accès à ces quais.

La définition précise des travaux est discutée au sein de la cellule d'investissement et sera communiquée dès que possible.

**08.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Uw antwoord is deels positief: u zegt dat er een aantal werken gepland is voor de periode 2016-2020, maar er komt geen oplossing voor alle problemen en er wordt naar toekomstige keuzes verwezen. De reizigers hebben het intussen echter zwaar te verduren.

Ik zal binnenkort op deze kwestie terugkomen!

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn tussen Charleroi-Zuid en Parijs" (nr. 9723)**

**09.01 Éric Massin** (PS): Lijn 130 A tussen Charleroi en Erquelinnes is opnieuw in goede staat gebracht. Zou er geen rechtstreekse verbinding tussen Charleroi-Zuid en Parijs via Erquelinnes en Maubeuge kunnen worden ingericht, aangezien er tussen Maubeuge en Parijs al een TER rijdt?

Zo een verbinding zou Frankrijk opnieuw ontsluiten voor Wallonië, en zou de economische groei in het zuiden van het land ten goede komen. Men moet ook de dienstregeling onder de loep nemen en nadenken over treinen 's ochtends en 's avonds.

Hebt u aan dit alternatief gedacht en hebt u de nodige contacten genomen? Hoe zouden de NMBS en de SNCF de kosten verdelen? Zo niet, overweegt u een studie te laten uitvoeren? Hoeveel zou dat project kosten, in de wetenschap dat een stuk van de lijn al geëlektrificeerd is? Welk materieel zou er kunnen worden ingezet?

**09.02 Minister Jacqueline Galant** (Frans): Mijn kabinet bestudeert een eventuele heropstart van verscheidene grensoverschrijdende reizigersverbindingen in zowel het zuiden als het noorden van het land. Er werd contact opgenomen met de lokale overheden.

De NMBS bestudeert diverse scenario's voor nieuwe grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de door u genoemde lijn. Ik wil die studies in de komende beheerscontracten van de NMBS en Infrabel opnemen. Er is nog niet met de SNCF gesproken over een financiële regeling.

Volgens de NMBS heeft de SNCF niet het nodige tractiematerieel voor reizigersverkeer tussen België en Parijs. Er worden andere oplossingen onderzocht, samen met de SNCF.

**08.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Votre réponse est partielle. Vous dites que certains travaux sont prévus pour 2016-2020 mais que les questions posées sont renvoyées à des choix futurs. Or, la situation est pénible pour les voyageurs.

Je vous ré-interrogerai rapidement sur ce nœud ferroviaire wallon!

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne entre Charleroi-Sud et Paris" (n° 9723)**

**09.01 Éric Massin** (PS): La ligne 130A Charleroi-Erquelinnes est réhabilitée. Un TER reliant déjà Maubeuge à Paris, ne pourrait-on envisager une ligne directe Charleroi-Sud-Paris passant par Erquelinnes et Maubeuge?

Cette ligne ouvrirait la Wallonie à la France et favoriserait l'expansion économique du sud du pays. Il faudra aussi étudier les horaires, en envisageant des trains le matin et le soir.

Avez-vous pensé à cette alternative et avez-vous pris les contacts nécessaires? Quel serait l'accord de répartition des charges entre la SNCB et la SNCF? Sinon, une étude sur le sujet est-elle envisageable? Quels seraient les montants d'un tel chantier, sachant qu'une partie de la voie est électrifiée? Quel matériel pourrait-il être utilisé?

**09.02 Jacqueline Galant**, ministre (en français): La réouverture de plusieurs lignes transfrontalières de voyageurs au sud comme au nord du pays est à l'examen en mon cabinet. Des contacts sont pris avec les autorités locales.

La SNCB étudie différents scénarios de nouvelles liaisons transfrontalières, dont celle que vous mentionnez. Je souhaite programmer ces études dans les prochains contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. Aucun accord financier n'a encore été discuté avec la SNCF.

Selon la SNCB, celle-ci n'a pas de matériel de traction pour une desserte de voyageurs entre la Belgique et Paris. D'autres pistes sont examinées avec la SNCF.

**09.03** **Éric Massin (PS)**: Ik begrijp dat er studies worden uitgevoerd naar de verdeling van de kosten, maar ik betwijfel of dat voor deze lijn nodig is, aangezien de werken zijn afgerond en het spoor geëlektrificeerd is. Er rijdt al een TER tot Maubeuge. In plaats van een overstap in Maubeuge of Erquelinnes, zou men beter een partnerschap sluiten om de TER te laten doorrijden tot Charleroi. Men zou het eens moeten worden over de verdeling van de – wellicht beperkte – exploitatiekosten.

Deze verbinding heeft bestaan, maar de NMBS heeft ze geschrapt en zich toegelegd op de Thalys. De Thalysverbinding via Namen, Charleroi, Bergen en Rijsel bestaat echter niet meer.

U zou de zaken dus wat moeten bespoedigen.

*Het incident is gesloten.*

**10** **Interpellatie van mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de NMBS-tarieven en het knelpunt van de tarieven voor het gebruik van de B-Parkings" (nr. 124)**

**10.01** **Catherine Fonck (cdH)**: Toen we dit probleem vorige maand tijdens een plenumvergadering aankaartten, reageerde u dat dat veel drukte was om niets.

Begin februari publiceerde de NMBS een consultancyopdracht voor het ontwikkelen van een *pricing strategy* voor de producten van de NMBS. De bedoeling van die opdracht, die intussen werd gegund, is duidelijk: de ontvangsten maximaliseren en kwantificeren wat de globale potentiële extra ontvangsten zijn.

In de consultancyopdracht wordt zelfs met zoveel woorden gezegd dat het nieuwe beheerscontract met de NMBS, waarover de onderhandelingen nog lopen, de NMBS een nieuw kader zal bieden waardoor ze in de toekomst over meer vrijheid zal beschikken om haar tarieven aan te passen. Voor een aantal producten die een belangrijk deel van de reizigersinkomsten vertegenwoordigen is de prijsevolutie goeddeels vooraf bepaald. Voor de andere producten is de marge groter.

Daaruit blijkt duidelijk dat de NMBS-directie meer vrijheid nastreeft bij het bepalen van de tarieven, ten koste van de reizigers. In dat document schijnt de NMBS bovendien te bevestigen dat ze daaromtrent al garanties heeft gekregen.

**09.03** **Éric Massin (PS)**: Je comprends les études faites pour connaître la répartition du coût financier mais je suis dubitatif quant à la nécessité d'en refaire une sur la ligne, les travaux étant achevés et la voie électrifiée. Un TER arrive à Maubeuge. Plutôt que changer de motrice à Maubeuge ou Erquelinnes, autant conclure un partenariat prolongeant le convoi jusqu'à Charleroi. Il faudrait un accord sur la répartition du coût d'exploitation, sans doute peu élevé.

Cette ligne existait déjà. La SNCB l'a supprimée pour se concentrer sur les Thalys, mais le Thalys passant par Namur, Charleroi, Mons et Lille n'existe plus.

Il faudrait donc accélérer un peu les démarches.

*L'incident est clos.*

**10** **Interpellation de Madame Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "les tarifs SNCB et la problématique des tarifs des B-Parkings" (n° 124)**

**10.01** **Catherine Fonck (cdH)**: Lorsque nous avons abordé cette question en séance plénière, en février dernier, vous avez répondu qu'on faisait beaucoup de bruit pour pas grand-chose.

Au même moment, la SNCB lançait un marché de consultance intitulé: "Pour le développement d'une *pricing strategy* pour les produits de la SNCB". L'objectif de ce marché, désormais conclu, est très clair: la maximisation des recettes et la quantification d'un potentiel global en recettes supplémentaires.

Cela va plus loin: "Le nouveau contrat de gestion avec l'État est en cours de négociation, mais il offrira à la SNCB un nouveau cadre pour adapter plus librement ses tarifs à l'avenir. Pour quelques produits qui représentent une part importante des revenus des voyageurs, l'évolution des prix a été largement prédéfinie; pour les autres, le prix pourra être déterminé avec une marge de manœuvre plus grande".

Ces éléments confirment la volonté des dirigeants de la SNCB de défendre une liberté tarifaire accrue au détriment des usagers. Dans ce document, la SNCB semble affirmer qu'elle a déjà reçu des garanties.

Ik ben al meermaals teruggekomen op de parkings van de NMBS, en meer bepaald op de parkings die binnenkort betalend zullen worden.

Wij stellen vast dat B-parking tegen 2018 45 parkings betalend wil maken, en dus 18.500 bijkomende plaatsen wil creëren om te komen tot een totaal van 42.000 betalende plaatsen.

De dienstverlening aan de reizigers blijft vragen oproepen, vooral tijdens de spitsuren. Dat streven om de ontvangsten maximaal op te drijven, gecombineerd met een verhoging van de jaarlijkse kosten voor de reiziger, staat haaks op een mobiliteitsbeleid waarbij het spoorvervoer aantrekkelijk en competitief wordt gemaakt. Het is de bedoeling om te voorkomen dat pendelaars voor de auto kiezen na een vergelijking van de voor- en nadelen van elke vervoersmodus.

Hoe verklaart u dat die consultancyopdracht werd gelanceerd, terwijl wij getracht hebben de NMBS te doen inzien dat het belangrijk is de dienstverlening verder te ontwikkelen alvorens zich toe te spitsen op de maximalisatie van de ontvangsten? Hoeveel kost het lanceren van die overheidsopdracht? Blijkbaar werd die op Europese schaal gelanceerd? Bevestigt u dat?

Welk standpunt nemen u en de regering in betreffende deze voornemens om een tariefverhoging door te voeren?

**10.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract, inclusief het tariefbeleid, lopen. De NMBS heeft het advies van deskundigen gevraagd door middel van een *request for information* (RFI). Het bedrag is dus nog een onbekende factor. De NMBS wilde haar inzichten verrijken voor ze een specifiek bestek aan de geselecteerde kandidaat voorlegde.

Wat het tariefbeleid met betrekking tot de parkings betreft, verwijst ik naar mijn antwoord op vraag nr. 7448 die de heer Devin op de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 9 december jongstleden heeft gesteld.

**10.03** **Catherine Fonck** (cdH): Er is dat wat u zegt en dat wat u verzwijgt. Het lijkt wel alsof u de woordvoerder van de NMBS bent.

U hebt mijn vraag over het kostenplaatje van de overheidsopdracht niet beantwoord. Welk bedrag zal de NMBS uitgeven?

Je suis déjà intervenue à plusieurs reprises sur les parkings, notamment ceux qui deviendront bientôt payants.

Nous découvrons que l'objectif de B-parking pour 2018 est de rendre payants 45 parkings, soit 18 500 places supplémentaires, pour un total de 42 000 places payantes.

Le service rendu aux navetteurs continue de poser question, surtout aux heures de pointe. Cette volonté de maximaliser les recettes, combinée à l'augmentation du coût annuel pour le navetteur est contraire à une politique de mobilité rendant le rail attractif et compétitif. Il s'agit d'éviter que les navetteurs choisissent la voiture quand ils auront comparé les avantages et les inconvénients de chaque formule.

Comment expliquez-vous que ce marché de consultance ait été lancé alors que nous essayions de faire comprendre à la SNCB l'importance de développer des services avant de se focaliser sur la maximalisation des recettes? Combien coûte ce marché? Il semble qu'il ait été lancé à l'échelle européenne. Le confirmez-vous?

Quelles est votre position, et celle du gouvernement, face à ces vellétés d'augmentation de tarifs?

**10.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le futur contrat de gestion, y compris le volet tarifaire, est en cours de négociation. La SNCB a sollicité l'éclairage d'experts, sous forme de *request for information* (RFI). Le montant est donc inconnu à ce stade. La SNCB a souhaité enrichir sa réflexion avant le lancement d'un cahier des charges précis au candidat sélectionné.

Pour la politique tarifaire appliquée aux parkings, je vous renvoie à ma réponse à la question n° 7448 de M. Devin lors de la commission Infrastructuur du 9 décembre dernier.

**10.03** **Catherine Fonck** (cdH): Il y a ce que vous dites et ce que vous ne dites pas. Vous donnez l'impression d'être la porte-parole de la SNCB.

Vous ne m'avez pas répondu sur le coût du marché. Combien la SNCB va-t-elle dépenser?

**10.04** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het bedrag is noch vastgelegd, noch bekend.

**10.04** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le montant n'est ni fixé, ni connu.

**10.05** **Catherine Fonck** (cdH): Ik heb de consultancyopdracht voor mij liggen. Het kostenplaatje ligt vast. De NMBS moet toch een budget vastgelegd hebben, of houdt ze er nog negentiende-eeuwse werkmethoden op na?

**10.05** **Catherine Fonck** (cdH): J'ai le marché de consultance sous les yeux. Il a un coût. Sauf si la SNCB travaille comme au dix-neuvième siècle, elle a défini un budget!

Het doel van die consultancyopdracht is ook een tariefverhoging. De CEO van de NMBS liet eveneens reeds weten voorstander te zijn van een tariefverhoging tijdens de piekuren en van belangrijke wijzigingen voor studenten, senioren en grote gezinnen.

Ce marché vise à aussi augmenter les tarifs. Et le CEO de la SNCB s'est déjà prononcé en faveur de l'augmentation des tarifs pendant les heures de pointe et sur des modifications substantielles pour les étudiants, les seniors et les familles nombreuses.

In februari werden de prijzen al met 4 procent verhoogd, boven op de inflatie. Het is uw verantwoordelijkheid om de pendelaars een aantrekkelijk en competitief beleid te garanderen om te voorkomen dat zij opnieuw de auto nemen.

En février, est déjà intervenue une augmentation de 4 % en plus de l'inflation. Votre responsabilité est de garantir aux navetteurs une politique attractive et compétitive pour éviter de les renvoyer vers leurs voitures.

Ik verwachtte niet van u dat u een consultancyopdracht zou uitschrijven die ertoe strekt zo veel mogelijk opbrengsten te creëren.

J'attendais de vous que vous n'engagiez pas un travail de consultance visant à une maximalisation des recettes.

Mevrouw de voorzitter, ik dien een motie van aanbeveling in.

Madame la présidente, je dépose une motion de recommandation.

**10.06** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Als voogdijminister heb ik ook een inbreng in het beheerscontract. Ik bemoei me nooit met de interne opdrachten van de NMBS of van Infrabel. Afhankelijk van de grootte van de bedragen moeten de leden van het directiecomité, het directiecomité zelf of vervolgens de raad van bestuur maatregelen nemen.

**10.06** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Comme ministre de tutelle, j'interviens dans le contrat de gestion. En ce qui concerne le marché interne à la SNCB ou à Infrabel, je n'interviens jamais. C'est, selon l'importance des montants, aux membres du comité de direction, au comité de direction lui-même, puis au conseil d'administration de prendre des dispositions.

**10.07** **Catherine Fonck** (cdH): Die kwestie is nooit tot bij de raad van bestuur geraakt. Lees de inhoud van de consultancyopdracht: "Het nieuwe beheerscontract (...) zal NMBS een nieuw kader bieden om haar tarieven in de toekomst vrijer aan te passen."

**10.07** **Catherine Fonck** (cdH): Ce point n'est jamais passé au conseil d'administration. Lisez-en le contenu: "Le nouveau contrat de gestion offrira à la SNCB un nouveau cadre pour adapter plus librement ses tarifs à l'avenir."

Als u geen duidelijk signaal geeft aan de NMBS, zal die enkel manieren blijven zoeken om ten koste van de pendelaars de ontvangsten te maximaliseren. Dat beleid zal één enkel effect hebben: het zal die treinreizigers ertoe aan te zetten de trein weer in te ruilen voor de auto!

Si vous n'envoyez pas un signal clair à la SNCB, elle ne fera que multiplier les démarches pour maximaliser ses recettes sur le dos des navetteurs. Et cette politique n'aura qu'un effet: renvoyer ceux-ci vers les voitures!

### **Moties**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door

### **Motions**

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

Une motion de recommandation a été déposée par



mevrouw Catherine Fonck en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Catherine Fonck

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

- de tarieven van de NMBS te bevrozen om de aantrekkelijkheid van de trein te vrijwaren en te vermijden dat de bevolking nog meer gebruik gaat maken van de wagen, in het licht van de – vooral tijdens de spits – ondermaatse stiptheid en dienstverlening;  
- het beheerscontract van de NMBS te wijzigen om ervoor te zorgen dat de treinreizigers gratis gebruik kunnen maken van de B-parkings."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Caroline Cassart-Mailleux en Inez De Coninck en door de heer Jef Van den Bergh.

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

**11] Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de politie en de NMBS met betrekking tot de migrantenproblematiek" (nr. 9746)**

**11.01] Caroline Cassart-Mailleux (MR):** *La Libre Belgique* publiceerde op 24 februari een reportage over de gevolgen van de opruiming van het zuidelijke deel van de jungle van Calais voor België, waarin werd vermeld dat de NMBS-medewerkers samenwerken met de politie; er wordt hun gevraagd de aanwezigheid van migranten in de kuststations aan de politie te melden.

Dergelijke vormen van samenwerking verdienen aanmoediging, maar het getuigenis over een loketmedewerker die een migrant meteen na de aankoop van een ticket aangaf, doet vragen rijzen.

Welke richtlijnen heeft het NMBS-personeel in het kader van die samenwerking gekregen? Bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de politie? Bent u op de hoogte van dit getuigenis en, zo ja, hebt u een intern onderzoek bevolen, opdat dergelijk gedrag niet meer zou voorkomen?

Mme Catherine Fonck et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Catherine Fonck

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

- d'imposer un gel des tarifs appliqués par la SNCB afin de préserver l'attractivité du transport ferroviaire et d'éviter que les citoyens se tournent encore davantage vers l'automobile, alors même que la ponctualité et le service sont encore largement insuffisants, et singulièrement pendant les heures de pointe;  
- de modifier le contrat de gestion de la SNCB afin de garantir l'accès gratuit aux B-parkings pour les usagers de la SNCB."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Caroline Cassart-Mailleux et Inez De Coninck et par M. Jef Van den Bergh.

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

**11] Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre la police et la SNCB sur la question des migrants" (n° 9746)**

**11.01] Caroline Cassart-Mailleux (MR):** *La Libre Belgique* du 24 février publiait un reportage consacré aux conséquences en Belgique du démantèlement de la partie sud de la "jungle" de Calais et mentionnait la collaboration existante entre la police et les agents de la SNCB, auxquels il était demandé de signaler à la police la présence de migrants dans les gares de la côte.

Une telle collaboration est à encourager, mais des témoignages, relatant la dénonciation immédiate par un guichetier d'un migrant qui venait de lui acheter un billet, interpellent.

Quelles directives ont-elles été communiquées au personnel de la SNCB quant à une telle collaboration? Une convention entre la SNCB et la police existe-t-elle? Avez-vous eu connaissance de ce témoignage et, le cas échéant, avez-vous diligemment une enquête interne pour que de tels comportements ne se reproduisent pas?

**11.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het NMBS-personeel heeft opdracht gekregen om de aanwezigheid van groepen migranten in de stations te melden aan het Security Operations Center (SOC), dat de informatie doorspeelt aan de communicatie- en informatiecentra van de politie. Die werkwijze wordt toegepast voor elke oploop die eventueel gekanaliseerd moet worden.

Voorts heeft de Corporate Security Service in de kuststations meer praktijkdeskundigen aan het werk gezet; zij moeten personen die rondlopen, helpen contact op te nemen met de juiste hulpdiensten.

Die richtlijnen werden afgesproken tijdens een bijeenkomst van de politie en de Corporate Security Service.

De reportage van *La Libre Belgique* toont slechts één aspect van het probleem in de stations die met het migrantenvraagstuk worden geconfronteerd.

Die personen worden dus niet aangegeven. Het gaat om een algemene veiligheidsprocedure in de stations en de treinen.

*Het incident is gesloten.*

**12** **Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedelarij op de treinen" (nr. 9748)**

**12.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Het gebeurt niet zelden dat personen in de trein komen bedelen. Wellicht beschikken ze in dat geval niet over een vervoerbewijs.

Wat is uw standpunt in verband met die praktijk? Wat bepaalt de regelgeving daaromtrent? Krijgen de treinbegeleiders de nodige opleiding om daar passend op te reageren?

**12.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Bedelen wordt in de stations enkel als een inbreuk beschouwd als het op een agressieve manier gebeurt. In de treinen is bedelen verboden.

De treinbegeleiders krijgen geen specifieke opleiding om met bedelaars om te gaan. Ze kregen wel een richtlijn, waaraan in juli 2015 nog specifiek werd herinnerd: wanneer de treinbegeleider in de trein een bedelaar aantreft, moet hij contact opnemen met het Security Operations Center van de NMBS om te vragen dat de Securailagenten ingrijpen.

**11.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le personnel de la SNCB a reçu pour consigne de signaler au Security Operations Center (SOC) toute présence de groupes de migrants dans les gares qui en informe à son tour les Centres d'information et de commandement (CIC) de la police. Cette pratique existe pour tout rassemblement qu'il peut être nécessaire de canaliser.

Par ailleurs, le Corporate Security Service a renforcé la présence de ses experts de terrain dans les gares de la côte, avec pour mission d'aider les personnes en errance à prendre contact avec les services d'aide adéquats.

Ces consignes ont été décidées lors d'une réunion entre les services de police et le Corporate Security Service.

Le reportage publié dans *La Libre Belgique* ne soulève qu'un aspect du problème des gares concernées par la question des migrants.

Au demeurant, il ne s'agit pas d'une dénonciation, mais d'une approche générale de la sécurité dans les gares et dans les trains.

*L'incident est clos.*

**12** **Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mendicité à bord des trains" (n° 9748)**

**12.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Il n'est pas rare que des personnes mendient à bord des trains. On peut se douter qu'une telle démarche implique d'être monté à bord sans titre de transport.

Quelle est votre position face à ce problème? Que prévoit la réglementation? Les accompagnateurs de train sont-ils formés pour y faire face?

**12.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La mendicité n'est considérée comme une infraction dans les gares que si elle est agressive. Elle est totalement interdite dans les trains.

Les accompagnateurs ne sont pas spécifiquement formés à cette problématique. Ils ont reçu une directive, rappelée en juillet 2015, qui stipule qu'en présence d'un mendiant à bord du train, l'accompagnateur doit faire appel au Security Operations Center de la SNCB, afin de demander une intervention des agents de Securail.

Bedelaars in de trein beschikken doorgaans niet over een vervoerbewijs. De treinbegeleider stelt hun voor de reis te betalen met toepassing van het boordtarief. Wanneer dat wordt geweigerd, stelt hij een vaststelling van onregelmatigheid op. Wanneer er binnen de vooropgestelde termijn geen regularisatie volgt, kan de NMBS vervolging instellen.

*Het incident is gesloten.*

**13** Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het computerprobleem van 22 februari 2016 waardoor het treinverkeer tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig stilviel" (nr. 9983)

**13.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Op 22 februari was het treinverkeer tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid verstoord ten gevolge van een computerprobleem. De treinen werden niet gedetecteerd en de bestuurders moesten zich telefonisch aanmelden bij het seinhuis. Daarna konden de treinen één voor één door de Noord-Zuidverbinding rijden.

Heeft er zich al eerder een storing van die omvang voorgedaan? Waaraan was ze te wijten? Bestaat er een alternatief in geval van problemen, gelet op de zeer grote drukte op de Noord-Zuidverbinding?

**13.02** Minister Jacqueline Galant (Frans): Volgens Infrabel waren er voor 2007 al dergelijke incidenten. Daarom is er voor de connectiviteit van de systemen overgestapt van koperlijnen op internetverbindingen. Dit keer hebben er zich in Brussel-Zuid problemen voorgedaan met de internetcommunicatieprotocollen.

Een redundant systeem of een telefonische aanmelding van de treinen zouden alternatieven kunnen zijn.

*Het incident is gesloten.*

**14** Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen en meer bepaald op het grondgebied Tilff-Esneux" (nr. 9749)

**14.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Op 1 januari 2015 telde het Belgische spoornet 1.818 overwegen, vaak uitgerust met slagbomen en/of

Les mendiants à bord des trains ne sont généralement pas en possession d'un titre de transport valable. L'accompagnateur de train leur propose de régler le voyage au tarif à bord. En cas de refus, il dresse un constat d'irrégularité voyageur. Sans régularisation dans les délais prévus, la SNCB pourra entamer des poursuites.

*L'incident est clos.*

**13** Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne informatique du 22 février 2016 paralysant le trafic ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi" (n° 9983)

**13.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Le trafic ferroviaire a été perturbé entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi le 22 février à la suite d'un problème informatique. Les trains n'étaient pas détectés et les conducteurs devaient signaler leur présence par téléphone au poste d'aiguillage. Ensuite, les trains pouvaient circuler un par un sur la ligne.

Une panne de cette ampleur est-elle déjà survenue? Quelles en sont les raisons? La jonction Nord-Midi étant déjà très engorgée, existe-t-il une alternative en cas de problème?

**13.02** Jacqueline Galant, ministre (en français): Selon Infrabel, il y a déjà eu ce type d'incidents avant 2007. C'est pour cette raison que la connectivité des systèmes par lignes de cuivre a été remplacée par internet. Dans ce cas-ci, les protocoles de communication internet à Bruxelles-Midi ont connu des ratés.

Une alternative pourrait être de dédoubler le système et d'identifier les convois par téléphone.

*L'incident est clos.*

**14** Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des passages à niveau et plus spécifiquement ceux situés sur le territoire de Tilff-Esneux" (n° 9749)

**14.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le réseau ferroviaire belge comptait 1 818 passages à niveau souvent équipés de

lichten en belsignalen. De slagbomen worden gesloten wanneer er een trein doorrijdt, het wegverkeer is geblokkeerd en dat komt de stiptheid niet ten goede. De overweg van Tilff veroorzaakt files op een directe toegangsweg naar het CHU van Luik. Kan u zich voorstellen wat de gevolgen zijn indien een ziekenwagen vast komt te zitten in de file op deze toegangsweg?

Infrabel schaft elk jaar overwegen af, wat is het streefcijfer voor 2016? Wordt er in het bijzonder aandacht besteed aan overwegen op voorrangswegen?

**14.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Electrabel heeft de afschaffing van vijftien overwegen in 2016 geprogrammeerd, in functie van de budgetten en de prioriteiten van het plan Overwegen, die zijn vastgelegd op basis van eerdere ongevallen, het risico op ongevallen en de impact op de stiptheid. De overweg in Tilff zal worden afgeschaft, maar er werd beroep ingesteld tegen de bouwvergunning en we wachten op de beslissing in deze zaak.

*Het incident is gesloten.*

**15** **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het internationale station Namen" (nr. 9762)**

**15.01** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Bevestigt u dat de treinverbinding Brussel-Bazel, die onder meer Straatsburg, Luxemburg en Namen aandoet, op 4 april eerstkomend zal worden afgeschaft?

**15.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): In 2015 was er tweemaal per dag een IC-treinverbinding zonder overstap tussen Brussel en Bazel, via onder meer Namen, Luxemburg en Straatsburg. Sinds 2014 rijdt die trein als gevolg van de werken op lijn 161 en 162 en van het nieuwe vervoersplan op een rijpad voor het binnenlandse ICJ-verkeer, waardoor er meer stops zijn.

De SNCF heeft die lijn nodig om zijn nieuwe vervoersplan in Lotharingen en de Elzas in dienst te stellen, nadat de tweede fase van de nieuwe hogesnelheidslijn in werking werd gesteld. De vier nationale spoorbedrijven (van België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland) hadden dus geen ander optie dan de verbinding Brussel-Bazel met ingang van 1 april 2016 stop te zetten.

De verbinding vanuit Brussel blijft behouden tot in

barrières et/ou de feux lumineux et de sonneries. Ils ont un impact réel sur la ponctualité car au passage du train, les barrières se ferment et bloquent le trafic routier. Le passage à niveau de Tilff entraîne des files sur une voie d'accès direct au CHU de Liège. Que se passerait-il si une ambulance y était bloquée?

Infrabel continue à supprimer des passages à niveau chaque année, combien le seront en 2016? Une attention particulière est-elle accordée aux passages à niveau sur les voies prioritaires?

**14.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Infrabel prévoit de supprimer quinze passages à niveau en 2016 selon les budgets et les priorités du plan "passages à niveau", basées sur les accidents antérieurs, le risque d'accident et l'impact sur la ponctualité. Le passage à niveau à Tilff devrait être supprimé mais un recours contre le permis de bâtir a été introduit pour lequel on attend une décision.

*L'incident est clos.*

**15** **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut de gare internationale de Namur" (n° 9762)**

**15.01** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Confirmez-vous que la liaison Bruxelles-Bâle desservant notamment les gares de Strasbourg, Luxembourg et Namur sera supprimée le 4 avril prochain?

**15.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): En 2015, le trajet de l'IC Bâle reliait deux fois par jour Bruxelles à Bâle sans correspondance en passant notamment par Namur, Luxembourg et Strasbourg. Depuis fin 2014, ce train utilise un sillon du trafic domestique ICJ, ce qui augmente ses arrêts, en raison des travaux sur les lignes 161 et 162 et du nouveau plan de transport.

La SNCF a besoin de cette ligne pour mettre en service son nouveau plan de transport dans les régions Lorraine et Alsace suite à la mise en exploitation de la 2<sup>e</sup> phase de la nouvelle ligne à grande vitesse Est. Les quatre entreprises ferroviaires nationales (Belgique, Luxembourg, France et Suisse) n'ont donc pas eu d'autre choix que de mettre fin à la relation Bruxelles-Bâle à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016.

La liaison en provenance de Bruxelles sera

Luxemburg, waar er aansluiting is met Bazel.

maintenue jusqu'à Luxembourg où il existe une correspondance pour Bâle.

In de loop van de tweede helft van 2016 zal het traject Brussel-Straatsburg via Paris Charles de Gaulle Airport mogelijk zijn in 3 u 40 min.

J'ajoute que dans le courant du 2<sup>e</sup> semestre 2016, Bruxelles-Midi - Roissy Charles de Gaulle aéroport - Strasbourg sera possible en 3 h 40.

De NMBS laat ook weten dat er, dankzij het afschaffen van de twee IC's Brussel-Basel, elke dag in beide richtingen 18 treinen zullen rijden tussen Brussel en Luxemburg, tegenover 16 nu.

La SNCB indique aussi que Bruxelles et Luxembourg seront reliées par 18 allers-retours quotidiens, contre 16 actuellement, grâce à la suppression des deux IC Bruxelles-Bâle.

**15.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Het is jammer dat die verbinding wordt geschrapt door het gebrek aan investeringen in die lijn, want wie naar Zwitserland wil reizen, zal voortaan moeten overstappen.

**15.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Il est regrettable que le manque d'investissement sur cette ligne entraîne sa suppression, car ceux qui veulent se rendre en Suisse subissent maintenant une rupture de charge.

Ik betreur dat, want het brengt de internationale status van het station Namen in het gedrang.

Je le déplore, car cela compromet le statut de gare internationale de Namur.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**16 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 9777)**

**16 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement de la concertation sociale à la SNCB" (n° 9777)**

**16.01 Inez De Coninck (N-VA):** Volgens de minister heeft het sociaal overleg bij het spoor al positieve resultaten opgeleverd.

**16.01 Inez De Coninck (N-VA):** La ministre considère que la concertation sociale dans les chemins de fer a déjà permis d'engranger des résultats positifs.

Kunnen wij een stand van zaken krijgen? Ik vernam dat er een akkoord zou zijn over het weekend- en nachtwerk in de onderhoudsateliers en over de zondagsbonificatie. Klopt dat? Wanneer zal het overleg afgerond zijn?

Est-il possible d'obtenir un état des lieux de la situation? Il m'est revenu qu'un accord aurait été conclu sur les prestations de nuit et de week-end dans les ateliers d'entretien et sur la bonification pour le travail du dimanche. Ces informations sont-elles exactes? Quand la concertation se terminera-t-elle?

**16.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Tijdens de paritaire commissie van 24 februari werd een aantal maatregelen goedgekeurd: de afschaffing van de tijdsbonificatie voor zondagswerk en voor treinvertragingen; de aanpassing van de reglementaire bepalingen inzake collectief verlof en de aanpassing van reglementaire bepalingen tot verruiming van de arbeidsduur en de tewerkstelling in ploegen in werkplaatsen en onderhoudsposten.

**16.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais):** En commission paritaire du 24 février, un certain nombre de mesures ont été adoptées. Il s'agit de la suppression de la bonification de temps pour le travail dominical et les ralentissements de trains, de l'adaptation des dispositions réglementaires en matière de congé collectif et de l'adaptation de dispositions réglementaires visant à élargir le temps de travail et le travail en équipe dans les ateliers et les postes d'entretien.

Op 2 maart werden de amendementen van de vakorganisaties besproken in de HR-coördinatievergadering en op 3 maart werd het gehele ontwerp van het protocol van sociaal akkoord 2016-2018 besproken in het

Le 2 mars, les amendements des organisations syndicales ont été examinés en réunion de coordination RH et le 3 mars, le projet de protocole d'accord social 2016-2018 a été examiné dans son ensemble au sein du comité de pilotage. Il a été

stuuringscomité. Op 7 maart werd het bezorgd aan de vakorganisaties. Tegen het einde van de maand verwachten we een antwoord.

*Het incident is gesloten.*

**17** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Vanessa Matz** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekenning van trekkingsrechten aan een luchtvaartmaatschappij voor vrachtluchten" (nr. 9784)**

- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines Cargo toegekende trekkingsrechten" (nr. 10219)**

**17.01** **Catherine Fonck** (cdH): U hebt bevestigd dat de Belgische en Ethiopische overheid een intentieverklaring hebben ondertekend over permanente vlieg rechten voor Ethiopian Airlines voor vrachtluchten vanuit België naar Dubai, Hong Kong en Shanghai, die momenteel door TNT Airways worden uitgevoerd.

Wat is de stand van de onderhandelingen? Werden er al beslissingen genomen over het aantal vluchten en de betrokken luchthavens? Hebt u rekening gehouden met de gevolgen van dit akkoord voor alle Belgische luchthavens? Werden de regionale luchthavens geraadpleegd?

Anders dan wat Ethiopian Airlines beweert, zullen de activiteiten – hoofdzakelijk handling, waarvoor weinig personeel nodig is – geen banen opleveren. Er dreigen veeleer hooggekwalificeerde Belgische jobs verloren te gaan. De maatschappij moet niet dezelfde regels naleven als de Europese operatoren, wat concurrentieverstorend werkt. Wat is uw standpunt dienaangaande?

Is het risico niet dat dit akkoord nadelig zal zijn voor de luchthavens van Zaventem en Bierseet, indien Ethiopian Airlines in Maastricht blijft, waar de maatschappij betere voorwaarden krijgt?

**17.02** **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Op 11 en 12 februari vond er bilateraal overleg plaats tussen de Belgische en de Ethiopische burgerluchtvaartautoriteiten, wat uitmondde in een *memorandum of understanding* (MoU) tot wijziging van het voorgaande MoU van juni 2015. Er werd bepaald dat er onbepaald tussen Ethiopië en België mag worden gevlogen met rechten van de derde en vierde vrijheid, en dat de geplande frequentie van 21 vluchten per week met het recht van de vijfde

transmis aux organisations syndicales le 7 mars. Nous attendons une réponse d'ici la fin du mois.

*L'incident est clos.*

**17** **Questions jointes de**

- Mme **Vanessa Matz** à la ministre de la **Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à une compagnie aérienne pour des vols cargo" (n° 9784)**

- Mme **Catherine Fonck** à la ministre de la **Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à Ethiopian Airlines Cargo" (n° 10219)**

**17.01** **Catherine Fonck** (cdH): Vous avez confirmé qu'une lettre d'intention avait été signée entre les autorités belges et éthiopiennes afin que Ethiopian Airlines obtienne un droit de trafic permanent pour les vols cargo de la Belgique vers Dubaï, Hong Kong et Shanghai, actuellement assurés par TNT Airways.

Où en sont les négociations? Des décisions ont-elles déjà été prises à propos du nombre des rotations, des aéroports concernés? Avez-vous tenu compte de l'impact de cet accord sur l'ensemble des aéroports belges? Les aéroports régionaux ont-ils été consultés?

Contrairement à ce qu'annonce Ethiopian Airlines, ses activités – essentiellement de manutention requérant très peu de personnel – ne vont pas créer d'emplois. Le risque est plutôt de perdre des emplois belges hautement qualifiés. La compagnie n'est pas soumise aux mêmes règles que les opérateurs européens, ce qui crée une concurrence déloyale. Quel est votre point de vue?

Cet accord ne risque-t-il pas de se retourner contre les aéroports de Zaventem et de Bierseet, si Ethiopian Airlines reste à Maastricht, où elle obtient de meilleures conditions?

**17.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Des consultations bilatérales entre autorités de l'aviation civile belge et éthiopienne ont eu lieu les 11 et 12 février, aboutissant à un *memorandum of understanding* (MoU) modifiant le précédent MoU de juin 2015. Des fréquences illimitées étaient prévues entre l'Éthiopie et la Belgique avec droit de troisième et quatrième libertés; les vingt-et-une fréquences par semaine avec droit de cinquième liberté de l'air passent à vingt-huit. Les droits de

vrijheid werd opgetrokken tot 28 vluchten. De verkeersrechten hebben nog steeds betrekking op alle Belgische luchthavens. We bemoeien ons niet met de keuze van de luchthaven, maar in Brussel zullen er alleen dagvluchten zijn.

Dankzij die beslissing zou er kunnen worden voorkomen dat de luchtvaartmaatschappij naar een buurland vertrekt, met alle gevolgen van dien voor de economie.

Er was overleg met alle luchtvaartmaatschappijen en alle Belgische luchthavens: TNT Airways en Brussels Airlines namen als waarnemer aan de bilaterale onderhandelingen deel. De luchthavens van Brussel en Luik deelden hun opmerkingen mee.

**17.03 Catherine Fonck** (cdH): Het verbaast me dat u vermeldt dat er een risico was dat de maatschappij naar Maastricht zou uitwijken: een Boeing 777 met volledige passagiersbezetting kan niet opstijgen op die korte startbaan. Dat had een vorm van chantage kunnen zijn.

Met betrekking tot de werkgelegenheid kan de politiek niet beweren dat ze sociale dumping bestrijdt én tegelijk die sociale dumping zelf organiseren. Ethiopian Airlines hoeft niet te voldoen aan dezelfde regels en doet onze luchtvaartmaatschappijen en hun gekwalificeerd personeel daardoor oneerlijke concurrentie aan. Het wordt tijd dat er met de betrokken actoren een beleid voor de ontwikkeling van het luchtvrachtvervoer dat gunstig is voor de werkgelegenheid en voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen, wordt uitgestippeld. Ik hoop dat u de oproep van de Belgian Cockpit Association (BeCA) hebt gehoord.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herbesteding van het station Godinne" (nr. 9715)**

**18.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het plan van de socialewoningmaatschappij La Dinantaise om de bovenverdieping van het stationsgebouw van Godinne om te bouwen tot sociale wooneenheden, werd ingeschreven in het verankeringsplan 2004-2005 van de gemeente Yvoir.

De NMBS en La Dinantaise hebben geen akkoord gesloten. De NMBS hield geen rekening met de beperkte huurinkomsten van La Dinantaise. In 2015

trafic concernent toujours l'ensemble des aéroports belges. Nous n'intervenons pas dans le choix de l'aéroport mais, à Bruxelles, il ne s'agira que de vols de jour.

Cette décision pourrait éviter le départ du transporteur vers un pays voisin, et l'impact économique qui s'ensuivrait.

Les transporteurs aériens et aéroports belges ont tous été consultés; TNT Airways et SN Brussels Airlines ont participé aux négociations bilatérales comme observateurs. Les aéroports de Bruxelles et de Liège ont donné leurs commentaires.

**17.03 Catherine Fonck** (cdH): Le risque de départ vers Maastricht que vous invoquez m'étonne: un Boeing 777 à pleine charge ne peut décoller de cette courte piste. Il aurait pu y avoir là une forme de chantage.

Concernant l'emploi, les politiques ne peuvent pas prétendre lutter contre le dumping social et l'organiser d'un autre côté. N'étant pas soumis aux mêmes règles, Ethiopian Airlines exerce une concurrence déloyale face à nos opérateurs et travailleurs qualifiés. Il serait temps de définir, avec les acteurs concernés, une politique de développement du cargo aérien qui soit en faveur de l'emploi et des opérateurs belges. J'ose espérer que vous avez entendu le cri lancé par de la Belgian Cockpit Association (BeCA).

*L'incident est clos.*

**18 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la reconversion de la gare de Godinne" (n° 9715)**

**18.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Le projet de réaffecter l'étage du bâtiment de la gare de Godinne en logements sociaux, porté par la Société de logement de service public La Dinantaise, figurait dans le plan d'ancrage 2004-2005 de la commune d'Yvoir.

La SNCB et La Dinantaise n'ont pas signé d'accord. La SNCB ne prenait pas en compte le montant modéré des loyers à percevoir par La Dinantaise.

werd er eindelijk een principeakkoord gesloten. Het akkoord werd niet voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS.

Gelet op de huidige politiek van de NMBS om stations te sluiten of slechts gedeeltelijk open te houden, is dit een mooi voorbeeld van reconversiepotentieel. Het project heeft een sociale en een commerciële dimensie, biedt een oplossing voor het vastgoed en is bevorderlijk voor de mobiliteit.

Waarom werd het akkoord niet ondertekend? Werd het voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren? Beloofd u de goedkeuring van het akkoord te zullen bespoedigen? Wat is uw filosofie inzake het beheer van het vastgoedpatrimonium van de NMBS in samenwerking met de lokale overheden, en inzake het hergebruik van gebouwen voor projecten van openbaar nut?

**18.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het kwam met La Dinantaise tot een beginselakkoord over de toekenning van een erfpachtrecht voor 66 jaar. De NMBS zal La Dinantaise uiterlijk eind maart op de hoogte brengen van haar beslissing omtrent de voortzetting van dat project.

Bedoeling van de NMBS is partnerschappen aan te gaan met lokale besturen die tot een win-winsituatie leiden. Ze stelt óf een bezettingstoelating óf een opstalrecht voor. Wanneer een akkoord met de gemeenten uitblijft, doet de NMBS een beroep op de privémarkt.

**18.03** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het zou goed zijn indien u het sluiten van dat soort akkoorden zou aanmoedigen.

*Het incident is gesloten.*

**19** **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het terrein naast het voormalige postgebouw in Namen" (nr. 9716)**

**19.01** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): In het kader van de herwaardering van de stationswijk in Namen wil een projectontwikkelaar een kantoorgebouw en een hotel bouwen op de site van het vroegere postkantoor en van het aangrenzende terrein aan de Boulevard Ernest Mélot.

Het hotel kan enkel worden gebouwd indien de

En 2015, un accord de principe a enfin été conclu. Le texte n'a pas été soumis au conseil d'administration de la SNCB.

Compte tenu de la politique actuelle de la SNCB qui consiste à fermer des gares ou à en limiter l'accès, cela constitue un bel exemple potentiel de reconversion. Ce projet comporte une dimension sociale et commerciale, patrimoniale et de mobilité.

Pourquoi l'accord n'a-t-il pas été signé? A-t-il été soumis au conseil d'administration de la SNCB? Sinon, quand le sera-t-il? Vous engagez-vous à œuvrer dans le sens d'une conclusion rapide? Quelle est votre approche d'une gestion du patrimoine immobilier de la SNCB avec les collectivités locales et de la ré-affectation de bâtiments en projets d'utilité publique?

**18.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Un accord de principe a été trouvé avec La Dinantaise pour lui octroyer un droit d'emphytéose de 66 ans. La SNCB informera La Dinantaise de sa décision sur la poursuite de ce projet, fin mars au plus tard.

La SNCB recherche des partenariats *win-win* avec les collectivités locales et propose soit une autorisation d'occupation, soit un droit d'emphytéose. À défaut d'accord avec les communes, la SNCB s'adresse au marché privé.

**18.03** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Je vous engage à encourager ce type d'accord.

*L'incident est clos.*

**19** **Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du terrain jouxtant l'ancienne poste de Namur" (n° 9716)**

**19.01** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Dans le cadre de la revitalisation du quartier de la gare à Namur, un promoteur a conçu le projet d'installer un complexe de bureaux ainsi qu'un hôtel sur le site de l'ancienne poste et du terrain qui la jouxte, boulevard Mélot.

La réalisation de cet hôtel est conditionnée à la



NMBS het terrein verkoopt. Hoewel enkele verantwoordelijken van de onderneming bereid zijn om de site te verkopen, loopt de concrete verkoop vertraging op.

Kunt u bevestigen dat de NMBS het terrein effectief wil verkopen? Binnen welke termijn zal de NMBS haar beslissing meedelen?

**19.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Op de site bevinden er zich nog heel wat technische installaties die nodig zijn voor de opdrachten van de openbare diensten ter plaatse, waaronder een telecommunicatiecentrum, kabels, een elektrisch onderstation, en elektrische installaties waarop alle geëlektrificeerde lijnen in Namen zijn aangesloten.

Noch de vernieuwing, noch de verplaatsing van deze installaties werd reeds geprogrammeerd. De NMBS kan bijgevolg nog niet verduidelijken wanneer ze een offerteaanvraag zal uitschrijven voor de herwaardering van deze zone.

Hoe dan ook zal daaraan ruime bekendheid worden gegeven om de beste offerte in de wacht te slepen.

**19.03** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het gaat om een dringend dossier, waarover een akkoord tussen de NMBS en Infrabel nodig is. We pleiten niet zonder reden voor één spoorbedrijf. We hebben er alle begrip voor dat er nog technische aspecten moeten worden geregeld, maar feit is dat de verkoop van terreinen die voor de NMBS niet langer nuttig zijn geld in het laatje brengt en een antwoord kan bieden op urbanistische uitdagingen.

Ik vraag dat u de NMBS en Infrabel ertoe zou aanzetten dit dossier op korte termijn zijn beslag te geven.

*Het incident is gesloten.*

**20** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal ongevallen aan spoorwegen en investeringen hieromtrent en het aantal spoorlopers" (nr. 9607)**

**20.01** **David Geerts** (sp.a): Vorig jaar zijn er 47 ongevallen gebeurd aan spoorwegovergangen, waarvan 33 aan reizigerslijnen en 14 aan havenlijnen. Helaas vielen er ook elf dodelijke slachtoffers.

Wat is de categorie van de overwegen waar de ongevallen zich voordeden? Heeft men het nieuwe

vente du terrain par la SNCB, qui tarde à se concrétiser en dépit de l'intention affichée par certains responsables de l'entreprise d'y procéder.

Pouvez-vous confirmer que la SNCB entend bien vendre ce terrain? Dans quel délai compte-t-elle communiquer sa décision?

**19.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Actuellement, de nombreuses installations techniques nécessaires aux missions des services publics sont encore présentes sur le site, dont un centre de télécoms, des câbles, une sous-station électrique et des installations électriques alimentant l'ensemble des lignes électrifiées à Namur.

Le renouvellement et le remplacement de ces installations ne sont pas encore programmés. Par conséquent, la SNCB n'est pas encore en mesure de préciser le délai dans lequel elle va procéder à un appel d'offres en vue de valoriser cette zone.

Mais la valorisation du site sera soumise à une large publicité pour obtenir la meilleure offre.

**19.03** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Ce dossier est urgent. Il doit faire l'objet d'un accord entre la SNCB et Infrabel. Ce n'est pas pour rien que nous plaçons pour une entreprise ferroviaire unique. Certes, des détails techniques doivent encore être réglés, mais revendre des terrains inutiles à la SNCB représente des recettes et constitue une réponse urbanistique.

Je vous encourage à régler rapidement ce dossier!

*L'incident est clos.*

**20** **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accidents sur les voies ferrées, les investissements y afférant et le nombre de personnes circulant sur les voies" (n° 9607)**

**20.01** **David Geerts** (sp.a): L'an dernier, 47 accidents sont survenus à des passages à niveau, dont 33 sur des lignes de transport de voyageurs et 14 sur des lignes portuaires. Ces accidents ont malheureusement aussi causé la mort de onze personnes.

À quelle catégorie appartiennent les passages à niveau où se sont produits ces accidents? La

belsignaal geëvalueerd? Hoeveel processen-verbaal van flitscamera's zijn er in 2015 uitgeschreven? Welke categorie van overwegen werd echt gesloten? Waar zijn er bijgevolg investeringen gebeurd? Hoeveel overwegen moesten worden afgeschaft en werden dat ook effectief in 2013, 2014 en 2015? Welk budget is hieraan gekoppeld? Wat zijn de ambities in 2016, 2017 en verder om de problematiek aan te pakken?

nouvelle sonnerie d'avertissement a-t-elle déjà été évaluée? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés en 2015 à l'encontre d'automobilistes flashés pour franchissement de passages à niveau? À quelle catégorie appartiennent les passages à niveaux qui ont été définitivement supprimés? Où ont été réalisés les investissements subséquents? Combien de passages à niveau dont la suppression avait été prévue ont-ils effectivement disparu en 2013, 2014 et 2015? Quel est le budget afférent à ces suppressions? Que compte faire la ministre pour s'attaquer à ce problème pour les années 2016, 2017 et suivantes?

**20.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Voor een deel van de vragen verwijs ik de heer Geerts naar de overhandigde bijlage.

**20.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Pour une partie des questions, je renvoie M. Geerts à l'annexe que je vais lui remettre.

Er bestaan verschillende types van ongevallen aan overwegen. Bij een zelfmoord of aanrijding van een persoon door een trein verhaalt Infrabel geen kosten op de nabestaanden, noch op hun verzekeringsmaatschappij. Bij de aanrijding van een motorvoertuig waarbij de bestuurder aansprakelijk is, verhaalt Infrabel de kosten op de verzekering van het voertuig, doch niet op de nabestaanden.

Les accidents survenant aux passages à niveau sont de plusieurs types. Lorsqu'une personne se suicide ou est percutée par un train, Infrabel ne facture aucun frais, ni aux parents du défunt, ni à l'assureur concerné. En cas de collision avec un véhicule motorisé dont le conducteur est responsable, Infrabel réclame le montant des coûts à l'assurance du véhicule et non à la famille.

In 2009 werd aan de overweg in Mol een proefproject opgestart met een Lidartoestel, waarbij het publiek aan het nieuwe belsignaal moest wennen. maar door een homologatieprobleem kon er geen enkel pv worden opgemaakt. Sindsdien was er geen enkel ander project.

Dans le cadre d'un projet pilote, le passage à niveau de Mol a été équipé d'un lidar en 2009. Le public a dû s'habituer au nouveau signal sonore. Toutefois, un problème d'homologation n'a pas permis de dresser le moindre procès-verbal. Plus aucun autre projet de ce genre n'a été lancé.

In 2012 werden negen overwegen met een passieve signalisatie omgevormd naar een actieve signalisatie zonder slagbomen en werd één overweg omgevormd van een actieve signalisatie zonder slagbomen naar een actieve signalisatie met slagbomen.

En 2012, neuf passages à niveau à signalisation passive ont été transformés avec une signalisation active sans barrières. Un passage à niveau à signalisation active sans barrières a reçu des barrières.

In 2013 werd één overweg met passieve signalisatie omgevormd tot een actieve zonder slagbomen. Twee werden omgevormd van een actieve signalisatie met slagbomen en obstakeldetectie naar een actieve signalisatie met slagbomen.

En 2013, un passage à niveau à signalisation passive a été transformé en un site à signalisation active sans barrières. Deux passages à signalisation active avec barrières et détection d'obstacles ont été convertis en sites à signalisation active avec barrières.

In 2014 werd geen enkele signalisatie omgevormd. In 2015 werd de passieve signalisatie van één overweg omgevormd naar een actieve signalisatie zonder slagbomen. In 2016 is de afschaffing van vijftien overwegen gepland. Voor 2017 en 2018 hangen de beschikbare middelen af van het meerjareninvesteringsplan.

En 2014, aucune signalisation n'a été transformée. En 2015, la signalisation passive d'un passage à niveau a été transformée en signalisation active sans barrières. Pour 2016, on prévoit la suppression de quinze passages à niveau. Pour 2017 et 2018, les moyens disponibles dépendront du plan d'investissement pluriannuel.

Infrabel bracht een bezoek aan enkele

Infrabel s'est rendu sur quelques hotspots identifiés

geïdentificeerde hotspots en heeft de implementatie van zowel infrastructurale als sensibiliseringsmaatregelen gepland. Men wil bij die hotspots en ter hoogte van de overwegen die aan een station palen meer dan 17 km spoor uitrusten met afsluitingen en panelen. Die panelen komen er bij 70 overwegen.

In 2016 zullen diverse sensibiliseringscampagnes worden gevoerd. Securail en de spoorwegpolitie zullen controleacties en repressieve acties voeren in stations en aan overwegen.

*Het incident is gesloten.*

**21** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbestuurders bij de NMBS dat overstapt naar andere operatoren" (nr. 9863)**

**21.01** **David Geerts** (sp.a): Sinds 2013 is een aantal treinbestuurders overgestapt van de NMBS naar privé-operatoren.

Hoeveel kost de opleiding van een treinbestuurder? Is er een goede opvolging van het aantal mensen dat aan de opleiding begint en het aantal dat daarna afhaakt? Hoeveel treinbestuurders zijn sinds 2013 effectief overgestapt? Hoe denkt men dat te keren?

**21.02** **Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Het jaarlijkse aantal opleidingen van treinbestuurders varieert volgens de leeftijdspiramide en de operationele behoeften, maar jaarlijks worden 350 à 500 treinbestuurders aangeworven. De opleiding van een gebrevetteerde treinbestuurder kost ongeveer 80.000 euro. Sinds 2013 zijn naar schatting 50 treinbestuurders overgestapt naar een andere operator, waarvan zowat 30 naar B-Logistics.

Sedert december 2015 moeten statutaire treinbestuurders een rendementvergoeding betalen als zij voor het einde van een rendementsperiode van 10 jaar een vennootschap van de Belgische Spoorwegen vrijwillig verlaten, of gedwongen verlaten ten gevolge van ontslag van ambtswege of afzetting.

In februari 2016 werd de opzegtermijn voor ontslag op aanvraag door statutaire treinbestuurders verlengd tot 1 jaar.

et a planifié la mise en œuvre de mesures qui concernent tant l'infrastructure que la sensibilisation. On voudrait équiper plus de 17 km de voies de clôtures et de panneaux aux alentours de ces hotspots et à hauteur des passages à niveau qui jouxtent une gare. Ces panneaux seront placés près de 70 passages à niveau.

En 2016, plusieurs campagnes de sensibilisation seront menées. Securail et la police des chemins de fer mèneront des contrôles et des actions répressives dans les gares et aux passages à niveau.

*L'incident est clos.*

**21** **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de conducteurs de trains de la SNCB qui optent pour d'autres opérateurs" (n° 9863)**

**21.01** **David Geerts** (sp.a): Depuis 2013, plusieurs conducteurs de train ont quitté la SNCB pour aller offrir leurs services à des opérateurs privés.

Combien coûte la formation d'un conducteur de train? Existe-t-il un suivi précis du nombre de personnes qui entament la formation et de celui des personnes qui décrochent ensuite? Depuis 2013, combien de conducteurs de train ont-ils quitté la SNCB? Comment comptez-vous inverser la tendance?

**21.02** **Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais):** Le nombre annuel de formations pour conducteurs de train varie en fonction de la pyramide des âges et des besoins opérationnels, mais entre 350 et 500 conducteurs de train sont engagés chaque année. La formation d'un conducteur de train breveté coûte environ 80.000 euros. Selon les estimations, depuis 2013, 50 conducteurs de train ont opté pour un autre opérateur, dont environ 30 pour B-Logistics.

Depuis décembre 2015, les conducteurs de train statutaires doivent payer une indemnité de rendement s'ils quittent volontairement une société des Chemins de fer belges avant la fin d'une période de rendement de 10 ans ou s'ils la quittent sous la contrainte à la suite d'une démission d'office ou d'une révocation.

En février 2016, le délai de préavis applicable en cas de démission sur demande d'un conducteur de train statutaire a été allongé à un an.

**21.03 David Geerts** (sp.a): We moeten wel oppassen dat we niet in een situatie terecht komen als in het voetbal, waar het door het arrest-Bosman in een arbeidsovereenkomst verboden is om strafbepalingen voor het verlaten van een bedrijf of voor een eenzijdige opschorting op te nemen.

*Het incident is gesloten.*

**22 Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Eupen" (nr. 9902)**

**22.01 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Bijna een jaar geleden beantwoordde u een vraag van mij over het voornemen van de NMBS om de dienstverlening in het station Eupen, een belangrijk doorreisstation voor reizigers uit Duitsland, terug te schroeven. U stelde me gerust met betrekking tot de openingsuren van het loket, en u gaf aan dat er een ticketautomaat in het station staat en dat er een NMBS-medewerker aanwezig is.

Nochtans hebben we op 14 februari en de daaropvolgende dagen vastgesteld dat het loket om 13 uur dichtging. De ticketautomaat is verplaatst en is niet verlicht. Tijdens ons bezoek werkte de automaat niet.

Hoe zult u uw belofte aan het gemeentebestuur van Eupen gestand doen? Wat zijn de werkelijke openingsuren van de loketten? Hoeveel personeelsleden zijn er in het station aanwezig?

Zouden de ticketautomaten in de stations niet altijd toegankelijk en verlicht moeten zijn?

**22.02 Minister Jacqueline Galant** (Frans): De NMBS laat me weten dat de openingsuren van de loketten op zaterdag en zondag sinds 1 oktober 2015 gewijzigd zijn.

Campuskaarten kunnen aan de automaat worden gevalideerd.

De automaat werd op 2 februari 2016 verplaatst en bevindt zich nu voor de ingang van het station, tussen twee verlichtingspalen. Hij is vlot bereikbaar en uitgerust met een verlichtingselement dat zich aanpast aan de lichtintensiteit van de omgeving.

Op 16 februari werd een bericht aangeplakt op de plaats van de vroegere automaat. De openingsuren van de loketten (5.45 tot 20.15 uur tijdens de week en 7 tot 14.20 uur in het weekend) kunnen nog worden aangepast, rekening houdend met de

**21.03 David Geerts** (sp.a): Nous devons toutefois veiller à ne pas nous retrouver dans une situation comme au football, dans laquelle l'arrêt Bosman interdit d'insérer dans un contrat de travail des dispositions pénales relatives au départ des travailleurs ou à leur suspension unilatérale.

*L'incident est clos.*

**22 Question de Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare d'Eupen" (n° 9902)**

**22.01 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Voici près d'un an, vous répondiez à ma question sur l'intention de la SNCB de réduire ses services en gare d'Eupen, véritable plaque tournante pour les voyageurs en provenance d'Allemagne. Vous m'aviez rassurée sur les horaires d'ouverture du guichet, vous précisiez qu'un automate était placé dans la gare et que la présence de la SNCB y était assurée par un agent.

Pourtant, le 14 février 2016 et les jours suivants, nous avons constaté que le guichet ferme à 13 heures. Le distributeur de tickets a changé d'endroit et n'est pas éclairé. Lors de notre visite, il ne fonctionnait pas.

Comment allez-vous honorer la promesse faite aux autorités communales d'Eupen? Quel sera le véritable horaire d'ouverture des guichets? Combien de membres du personnel assurent-ils une présence dans cette gare?

De façon générale, ne faudrait-il pas garantir l'accès et l'éclairage des automates dans les gares?

**22.02 Jacqueline Galant**, ministre (en français): La SNCB m'informe que depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2015, l'horaire d'ouverture des guichets a été adapté le samedi et le dimanche.

La validation des cartes Campus est possible via l'automate.

L'appareil, déplacé le 2 février 2016, est situé devant l'entrée de la gare, entre deux poteaux d'éclairage public. Il est facilement accessible et pourvu d'un dispositif d'éclairage s'adaptant à l'intensité lumineuse de l'environnement.

Un affichage a été placé le 16 février à l'emplacement de l'ancien automate. L'horaire d'ouverture des guichets – de 5 h 45 à 20 h 15 en semaine et de 7 h à 14 h 20 le week-end – est susceptible d'être modifié en fonction de besoins.

behoefden.

Tijdens de openingsuren is er telkens één personeelslid aanwezig voor de verkoop, het onthaal en de dienstverlening aan de klanten en de reizigers.

**22.03 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Eén personeelslid kan natuurlijk niet overal tegelijkertijd zijn. De afspraken die met de stad Eupen werden gemaakt, moeten worden nageleefd.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in sommige werkplaatsen van de NMBS" (nr. 9956)**

**23.01 Inez De Coninck** (N-VA): Er is chroom 6 vrijgekomen bij renovatiewerken aan de MR75-treinstellen. De werken gebeurden eerst in een werkplaats in Mechelen, maar er werd ook een tijdelijke werkplaats in Gentbrugge geopend. Daar werden blijkbaar niet dezelfde veiligheidsvoorschriften gehanteerd.

Waarom werd de procedure die van toepassing was in Mechelen, niet toegepast in Gentbrugge? Hoe lang zijn de werknemers mogelijk blootgesteld aan chroom 6? Hebben de vakbonden niet gereageerd op de verschillende veiligheidsnormen voor hetzelfde werk in beide werkplaatsen?

**23.02 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): De twee werkplaatsen beschikken niet over dezelfde uitrusting. Toch beschikten de werknemers in Gentbrugge wel over aangepaste ademhalingsbescherming tijdens het uitvoeren van slijp- en laswerkzaamheden. Vanaf maart 2014 zijn er sporadisch werken geweest met zeer beperkte stofontwikkeling. Alle werknemers waren steeds beschermd en werden aan biomonitoring onderworpen om een beeld te krijgen van mogelijke blootstelling aan chroomverbindingen. De eerste resultaten blijken geruststellend. Elke werkplaats heeft zijn eigen Comité ter Bescherming en Preventie op het Werk, waarin de vakbonden hun rol spelen.

**23.03 Inez De Coninck** (N-VA): Ik onthoud vooral dat elke werkplaats zijn eigen Comité ter Bescherming en Preventie op de werkplaats heeft waarin de vakbonden hun rol spelen. Blijkbaar is die rol dan niet hetzelfde geweest in Gentbrugge en in

Par prestation, un seul agent est présent en gare d'Eupen pour assurer la vente, l'accueil et le service aux clients et aux voyageurs.

**22.03 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Si un seul agent doit assurer l'entièreté de la plage horaire, il ne peut être là tout le temps. Les engagements pris vis-à-vis de la ville d'Eupen doivent être respectés.

*L'incident est clos.*

**23 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome hexavalent dans certains ateliers de la SNCB" (n° 9956)**

**23.01 Inez De Coninck** (N-VA): Du chrome hexavalent a été libéré lors de travaux de rénovation des rames de train MR75. Les travaux ont débuté dans un atelier situé à Malines, puis un atelier provisoire a été ouvert à Gentbrugge, où l'on n'aurait pas appliqué les mêmes mesures de sécurité.

Pourquoi n'a-t-on pas suivi à Gentbrugge la même procédure qu'à Malines? Combien de temps les ouvriers ont-ils été potentiellement exposés au chrome hexavalent? Les syndicats n'ont-ils pas réagi au fait que deux ateliers effectuant le même travail ne respectent pas les mêmes normes de sécurité?

**23.02 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Les deux ateliers ne disposent pas du même équipement mais les travailleurs de Gentbrugge disposent néanmoins d'une protection respiratoire adéquate lorsqu'ils exécutent des travaux de soudage ou de meulage. Depuis mars 2014, des travaux sporadiques ayant produit très peu de poussière ont été effectués. Tous les travailleurs ont été systématiquement équipés de protections et soumis à une biosurveillance pour obtenir un aperçu de leur éventuelle exposition à des composés de chrome. Les premiers résultats sont rassurants. Chaque atelier possède son propre Comité Pour la prévention et la protection au travail dans lequel les syndicats jouent leur rôle.

**23.03 Inez De Coninck** (N-VA): Je retiens surtout que chaque atelier possède son propre Comité Pour la prévention et la protection au travail dans lequel les syndicats jouent leur rôle. Manifestement, ils n'ont pas assumé ce rôle de la

Mechelen.

même manière à Gentbrugge et à Malines.

We moeten nagaan of het onderhoud wel in eigen beheer moet gebeuren.

Nous devons nous demander si la maintenance doit effectivement être réalisée en gestion propre.

**23.04 Karin Temmerman** (sp.a): Het zijn de vakbonden die het uitgebracht hebben.

**23.04 Karin Temmerman** (sp.a): Ce sont les syndicats qui ont soulevé ce point.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**24 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het leegstaand administratief gebouw in de Port Arthurlaan in Gent als mogelijke locatie voor het DIV-kantoor" (nr. 9976)  
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe locatie van de DIV in Gent" (nr. 10082)

**24 Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affectation éventuelle du bâtiment administratif inoccupé situé dans la Port Arthurlaan à Gand comme guichet DIV" (n° 9976)  
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement relatif à la nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 10082)

**24.01 Karin Temmerman** (sp.a): Gent zoekt een nieuwe locatie voor zijn DIV-kantoor. Op de lijst van leegstaande panden van de Regie der Gebouwen staan onder meer de voorbouw en conciërgewoning in de Port Arthurlaan. Volgens de gegevens van de minister van Binnenlandse Zaken heeft dat pand geen federaal nut meer en zal het worden verkocht. Het zou een goede locatie zijn voor de DIV.

**24.01 Karin Temmerman** (sp.a): La ville de Gand cherche un nouvel emplacement pour son guichet DIV. Sur la liste des immeubles inoccupés dressée par la Régie des Bâtiments figurent entre autres le bâtiment avant et la conciergerie de la Port Arthurlaan. Selon les informations fournies par le ministre de l'Intérieur, cet immeuble n'a plus aucune utilité fédérale et va être vendu. Il constituerait un emplacement adéquat pour les bureaux de la DIV.

Wordt een verhuizing naar de Port Arthurlaan onderzocht?

Un déménagement à cette adresse est-il envisagé?

**24.02 Veli Yüksel** (CD&V): Wat is de stand van zaken van de zoektocht naar een nieuwe locatie voor het DIV-kantoor in Gent? Welke locaties worden onderzocht? Is er al een keuze gemaakt?

**24.02 Veli Yüksel** (CD&V): Où en est la recherche d'une nouvelle localisation pour le bureau de la DIV à Gand? Quelles possibilités ont-elles été examinées? Un choix a-t-il été opéré?

**24.03 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Aanvankelijk werd het gebouw aan de Port Arthurlaan 14 beschouwd als een mogelijke nieuwe locatie voor het DIV-kantoor, maar de Regie der Gebouwen wil het pand verkopen, waardoor we die optie hebben verlaten. Een andere optie blijft het gebouw ernaast, op nr. 12 van de Port Arthurlaan, dat door de maritieme diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gebruikt. De dienst Logistiek van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal tevens, samen met de Regie der Gebouwen, nieuwe mogelijkheden bekijken.

**24.03 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Au départ, l'immeuble situé au n° 14 de la Port Arthurlaan avait été considéré comme un emplacement possible mais la Régie des Bâtiments a l'intention de vendre ce bâtiment, ce qui fait que nous avons abandonné cette option. Il en reste une autre, à savoir l'immeuble voisin situé au n° 12 de la Port Arthurlaan, et qui abrite les services maritimes du SPF Mobilité et Transports. Le service Logistique du SPF Mobilité et Transports examinera également d'autres possibilités, en concertation avec la Régie des Bâtiments.

**24.04 Karin Temmerman** (sp.a): Ik begrijp niet goed waarom een gebouw moet worden verkocht als een overheidsdienst het perfect kan gebruiken.

**24.04 Karin Temmerman** (sp.a): Je ne comprends pas très bien pourquoi il faudrait vendre un bâtiment qui pourrait parfaitement être occupé par un service

Ik ben in het pand geweest, er zijn weinig aanpassingswerken nodig. Alles kan heel snel gaan. Het lijkt me toch dat de Regie ten dienste moet staan van de overheidsdiensten en niet omgekeerd.

**24.05 Veli Yüksel** (CD&V): De overlast in de Visserij, de huidige locatie, is enorm. Er is dus haast geboden. Als het gebouw op nummer 12 een optie is, dan vraag ik daar snel werk van te maken.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: mevrouw Inez De Coninck.*

**25 Samengevoegde interpellaties en vraag van**  
 - de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de verdere financiering van de afwerking van het GEN" (nr. 129)  
 - mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de herfinanciering van het GEN-Fonds" (nr. 133)  
 - de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)

**25.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In een interview met de krant *Le Soir* verklaarde uw partijvoorzitter dat het ontbrekende bedrag van 800 miljoen euro voor het GEN bij de begrotingsaanpassing niet ter discussie zal komen te staan.

Ik heb een hele reeks vragen bij die verklaring.

Werden er buiten de begroting financieringsbronnen voor het GEN vastgelegd?

Als het ontbrekende bedrag niet tijdens de begrotingsaanpassing kan worden gevonden, hebben we het dus over iets anders dan het monitoringcomité en dan wat Europa met betrekking tot de overheidsuitgaven al dan niet toestaat. Over welke financiering zou het dan wel kunnen gaan?

De heer Reynders had het over een lening door Infrabel maar welke vorm zal die aannemen: een publiek-private samenwerking (PPS), het plan-Juncker, via Europese fondsen?

public. Je m'y suis rendue et très peu d'aménagements sont nécessaires. Tout peut aller très vite. Il me semble que la Régie doit être au service des SPF et non l'inverse.

**24.05 Veli Yüksel** (CD&V): La surcharge à la Visserij, l'emplacement actuel, est énorme. Donc le temps presse. Si le bâtiment du numéro 12 est une option, j'appelle à faire le nécessaire au plus vite.

*L'incident est clos.*

*Présidente: Madame Inez De Coninck.*

**25 Interpellations et question jointes de**  
 - M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les sources de financement en vue de la finalisation du RER" (n° 129)  
 - Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le refinancement du Fonds RER" (n° 133)  
 - M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)

**25.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Votre président de parti a déclaré dans un entretien au *Soir* que les 800 millions manquants pour le RER ne seraient pas en jeu lors de l'ajustement budgétaire.

Cette déclaration a suscité en moi de nombreuses questions.

Les sources de financement du RER, par-delà le budget, sont-elle définies?

S'il ne s'agit pas de l'ajustement budgétaire, nous parlons alors d'autre chose que du comité de monitoring et de ce que l'Europe autorise ou pas pour les dépenses publiques. De quel financement pourrait-il donc s'agir?

M. Reynders a évoqué un emprunt par Infrabel, mais quelle en serait la forme: un partenariat public-privé (PPP), le plan Juncker, via des fonds européens?

Heeft u de minister van Begroting verzocht een begrotingslijn te openen?

Avez-vous demandé une ligne budgétaire auprès de la ministre du Budget?

Het bedrag van 800 miljoen euro kwam ter sprake tijdens de vergadering van het Intermodaliteitsplatform over de werkzaamheden op de lijnen 124 en 161.

Le chiffre de 800 millions a été évoqué lors de la réunion de la plate-forme d'intermodalité pour les travaux concernant les lignes 124 et 161.

Ik denk niet dat dat een toepassing van de 60/40-verdeelsleutel *stricto sensu* inhoudt. Op basis van de documenten op grond waarvan we de in Wallonië uit te voeren werken kunnen lokaliseren, moet er geen 800 miljoen worden gevonden maar eerder een miljard. Is er aan de andere kant van de taalgrens een overeenkomstige vraag in de lijn van de 60/40-verdeelsleutel?

Je ne pense pas que cela intègre l'application *stricto sensu* de la clé 60/40. Sur base des documents qui permettent de localiser les travaux à faire en Wallonie, il resterait non pas 800 millions à trouver mais plutôt plus d'un milliard. Y a-t-il, de l'autre côté de la frontière linguistique, une demande correspondante adaptée à la clé 60/40?

Hoeveel geld zult u in totaal moeten vinden om het GEN-dossier te kunnen afronden? Waar zult u dat geld vandaan halen, tenzij in het kader van het begrotingsbeheer? Hoe en volgens welk tijdschema zal dit bedrag worden aangewend?

Dans le cadre de la finalisation du dossier RER, quelle est la somme totale que vous allez devoir trouver? Comment allez-vous la trouver, si ce n'est dans le cadre de la gestion budgétaire? Comment et avec quel calendrier, cette somme sera-t-elle utilisée?

De kwestie van de vergunningen moet ook dringend geregeld worden: de stedenbouwkundige vergunningen en de vergunningen voor de uitbouw van de infrastructuur van Infrabel langs de kant van Linkebeek of elders.

Les questions de permis devront également être réglées de manière urgente: les permis d'urbanisme et ceux qui pourraient autoriser le développement d'infrastructures d'Infrabel du côté de Linkebeek ou ailleurs.

Er zijn de vergunningen die nog niet werden uitgereikt en er zijn de vergunningen die binnen afzienbare tijd dreigen te vervallen.

Il y a les permis qui ne sont pas encore accordés et ceux qui risquent de devenir rapidement obsolètes.

Er moet ook werk worden gemaakt van een monitoring om ervoor te zorgen dat niet dezelfde fouten worden gemaakt.

Il y a aussi le monitoring à entreprendre pour éviter de reproduire les mêmes erreurs.

**25.02 Karine Lalieux (PS):** Ongeveer twee weken geleden richtte ik hierover een interpellatie aan de eerste minister. Die liet er geen twijfel over bestaan dat hij de nodige financieringsmiddelen zou vinden en dat u samen uiterlijk in april met een oplossing zou komen.

**25.02 Karine Lalieux (PS):** Quand j'ai interpellé le premier ministre sur le financement du RER, il y a une quinzaine de jours, il a très clairement indiqué qu'il trouverait les financements et que vous apporteriez une solution au plus tard au mois d'avril.

Wat de begrotingsaanpassing betreft, was zijn antwoord minder duidelijk. Nochtans is dat het aangewezen moment om een oplossing te vinden.

Concernant l'ajustement budgétaire, sa réponse était moins claire. C'est pourtant l'occasion de trouver une solution.

De eerste minister verzekerde me dat de voor de realisatie van het GEN vooropgestelde termijnen in acht zouden worden genomen.

Le premier ministre a garanti de respecter les délais du RER.

In een persbericht van Belga las ik dat er voor de verdeling van de dotatie tussen de NMBS en Infrabel een 60/40-verdeelsleutel wordt gehanteerd.

J'ai lu une dépêche *Belga* qui évoque la répartition de la dotation entre la SNCB (60 %) et Infrabel (40 %).



**25.03** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Dat klopt niet.

**25.03** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Non.

**25.04** **Karine Lalieux** (PS): Er was een engagement van de eerste minister in de commissievergadering en een engagement van uzelf in de plenaire vergadering.

**25.04** **Karine Lalieux** (PS): Il y a eu un engagement du premier ministre en commission, et un engagement de votre part en séance plénière.

Hebt u in het kader van de begrotingsaanpassing een aanvraag voor de financiering van de werken voor het GEN ingediend? Zo ja, voor welk bedrag? Zo niet, waarom werd die aanvraag niet ingediend?

Avez-vous introduit dans l'ajustement budgétaire une demande pour le financement des travaux du RER? Dans l'affirmative, pour quel montant? Dans la négative, pourquoi cette demande n'a-t-elle pas été introduite?

Hebt u vooruitgang geboekt om de 60/40-verdeelsleutel over meerdere jaren te spreiden?

Avez-vous avancé pour rendre la clé de répartition 60/40 pluriannuelle?

De meerderheid heeft het voorstel voor een regelmatige monitoring door het Parlement, zoals vermeld in de resolutie van de heer Cheron, verworpen. Zou u daar voorstander van zijn?

La majorité a rejeté la proposition d'un monitoring régulier du Parlement qui figurait dans la résolution de M. Cheron. Y seriez-vous favorable?

**25.05** **Stéphane Crusnière** (PS): Ik wil terugkomen op mijn vraag om een ontmoeting te organiseren met de Waals-Brabantse verkozenen en de diensten van Infrabel, van de NMBS en van uw kabinet.

**25.05** **Stéphane Crusnière** (PS): Je reviens vers vous concernant ma demande d'organiser une rencontre entre les élus du Brabant wallon, les services d'Infrabel, de la SNCB et votre cabinet.

Toen we het daar de laatste keer over hadden, zou u de burgemeesters ontmoeten. Zelfs binnen uw eigen politieke familie waren er negatieve reacties. De burgemeesters van Terhulpen en Rixensart hebben de afspraak geannuleerd omdat die niet was wat ze ervan verwachtten.

La dernière fois que nous en avons parlé, vous alliez rencontrer les bourgmestres. Même au sein de votre propre formation politique, il y a eu des réactions négatives. Ceux de La Hulpe et de Rixensart ont annulé le rendez-vous car il ne correspondait pas à ce qu'ils souhaitaient.

Ik had ook niet zo een vergadering in gedachten, maar eerder een politieke vergadering waar u ons duidelijke en concrete informatie verstrekt over het dossier. Hebt u een datum geprikt? Wat was de uitkomst van uw twee vergaderingen met de burgemeesters?

Je ne souhaite pas non plus ce type de rencontre mais une réunion politique où vous nous informeriez clairement et concrètement du dossier. Avez-vous fixé une date? Que ressort-il de vos deux réunions avec les bourgmestres?

Wat hebt u in het kader van de begrotingsaanpassing precies gevraagd om de werken aan lijnen 161 en 124 te kunnen voltooien?

Dans l'ajustement budgétaire, quelles sont les demandes précises pour finaliser les lignes 161 et 124?

**25.06** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De experts van mijn kabinet buigen zich nog altijd over de financieringsmogelijkheden voor de voltooiing van het op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124. Dat project zal in de loop van de komende weken aan de regering worden voorgelegd. Ik wil die financiering bestendigen, wat in het kader van het MIP 2013-2025 niet gebeurde omdat er gerekend werd op een verhoging van de dotaties in de komende jaren.

**25.06** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les experts de mon cabinet continuent d'examiner toutes les pistes de financement pour finaliser la mise à quatre voies des lignes 161 et 124. Ce projet sera présenté au gouvernement dans les prochaines semaines. Je souhaite pérenniser ce financement qui n'était pas assuré par le PPI 2013-2025 car il misait sur une hausse des dotations les prochaines années.

Vorige week werden er ter plaatse technische

Des visites techniques de terrain ont eu lieu la

inspecties uitgevoerd, in aanwezigheid van met name de lokale autoriteiten en verscheidene experts, om te bepalen welke werken er moeten worden uitgevoerd. Ik heb ook gevraagd dat het analysecomité van de investeringscel het dossier onder de loep zou nemen.

Deze fiches worden eerstdaags met de Gewesten besproken in het strategisch comité van de investeringscel in het kader van de redactie van het volgende MIP.

Mijn kabinet organiseert een nieuwe vergadering met de deskundigen van de NMBS, van Infrabel, van het kabinet en van de overheden van Waals-Brabant in het licht van de nieuwe informatie die werd ingezameld tijdens het bezoek aan de lijnen 161 en 124.

**25.07 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Uw antwoord is niet meer dan de uiteenzetting van de methodologie die u hanteert om technische fiches op te stellen. Het onderwerp komt niet aan bod in het begrotingsconclaaf. We zullen u vragen blijven stellen tot we antwoorden hebben.

We blijven ook op onze honger wat de nauwkeurige becijfering betreft. We weten heel goed dat het niet in de grootteorde van 800 miljoen zal zijn, omdat de verdeelsleutel 60/40 strikt wordt toegepast. Ik dien daarom een motie in die werd medeondertekend door mijn collega Van Hecke.

**25.08 Karine Lalieux** (PS): Er vindt een begrotingsconclaaf plaats, en een begroting veronderstelt keuzes van de hele regering.

Ik dacht dat de woorden van de eerste minister, die het Parlement heeft verzekerd dat het GEN er komt, in daden zouden worden omgezet. Er is echter geen duidelijke vraag in het kader van dit begrotingsconclaaf.

Stéphane Crusnière en ik dienen een motie in waarin we onder meer vragen om een monitoring door de NMBS en door het Parlement.

**25.09 Stéphane Crusnière** (PS): De 'roadshow' die uw kabinet vorige week organiseerde om na te gaan welke werken er nog moeten worden uitgevoerd en om fiches op te stellen, stemt me niet meteen gerust. Eens te meer is men op weg op het momentum van de begrotingsaanpassing te missen.

Ik kijk reikhalzend uit naar die vergadering en hoop dat ze niet nog eens wordt uitgesteld. Om duidelijk

semaine dernière, en présence notamment des autorités locales et d'experts, pour identifier tous les travaux à réaliser. J'ai également demandé que le comité d'analyse de la Cellule d'investissement examine le dossier.

Ces fiches seront prochainement discutées avec les Régions au sein du Comité stratégique de la Cellule d'investissement dans le cadre de la confection du prochain PPI.

Mon cabinet est en train d'organiser une nouvelle réunion entre les experts de la SNCB, d'Infrabel, du cabinet et des autorités politiques du Brabant wallon, sur la base notamment des nouvelles informations collectées lors des visites des lignes 161 et 124.

**25.07 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Votre réponse se résume à l'exposé de votre méthodologie quant à l'élaboration de fiches techniques. Manifestement, il n'y a rien dans le conclave budgétaire. Nous vous poserons à nouveau des questions car nous n'avons pas les réponses.

En outre, vous n'avez pas répondu sur le chiffrage précis. On sait bien que cela ne sera pas 800 millions car ceux-ci sont accompagnés de l'application stricte de la clé 60/40. Je dépose donc une motion, cosignée par mon collègue Van Hecke.

**25.08 Karine Lalieux** (PS): Il y a un conclave budgétaire et, un budget, c'est des choix qu'un gouvernement doit poser collectivement.

Je pensais que, quand un premier ministre garantissait devant le Parlement la poursuite du RER, ces paroles seraient suivies d'actes. Mais il n'y a pas de demande claire dans ce conclave budgétaire.

Stéphane Crusnière et moi-même déposons une motion demandant, entre autres, un monitoring au niveau tant de la SNCB que du Parlement.

**25.09 Stéphane Crusnière** (PS): Ce *roadshow* effectué par votre cabinet la semaine dernière pour voir s'il y avait encore des travaux à réaliser et établir des fiches m'inquiète. À nouveau, on est en train de louper l'échéance de l'ajustement budgétaire.

J'attends impatiemment la réunion et espère qu'elle ne sera pas reportée une nouvelle fois. Pour

te maken waar het op staat moet die vergadering zo vlug mogelijk worden gehouden, met bijbehorend tijdspad en bijbehorende financieringsmogelijkheden.

### **Moties**

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

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke en luidt als volgt:

"De Kamer,  
gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron en van mevrouw Karine Lalieux en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, verzoekt de regering

- de financieringsbronnen van het GEN-fonds zo snel mogelijk te verduidelijken;
- rekening te houden met het onderzoek van het Rekenhof bij de beslissingen die zullen worden genomen teneinde het GEN-fonds in samenspraak met de drie Gewesten te spijzen met de begrotingsmiddelen die nodig zijn voor de definitieve voltooiing van alle werven in verband met het GEN-dossier;
- permanent toe te zien op de follow-up van de te vorderen vergunningen en van de investeringen in de werven die met de afwerking van het GEN verband houden."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Karine Lalieux en door de heer Stéphane Crusnière en luidt als volgt:

"De Kamer,  
gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron en van mevrouw Karine Lalieux en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, verzoekt de regering

- zich te verbinden tot een precies tijdspad voor de uitvoering van alle infrastructuurwerken zoals die oorspronkelijk in de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 werden vastgelegd, het op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124 inclusief;
- zich ertoe te verbinden het GEN-fonds bij de eerstvolgende begrotingsaanpassing te financieren teneinde de uitvoering van bovenvermelde werken mogelijk te maken;
- de voortgang van de werken en de evolutie van het GEN-fonds tweemaandelijks gezamenlijk te laten monitoren door de GEN-cel van de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de GEN-cel van de NMBS, Infrabel en de

clarifier les choses, il faudrait la tenir le plus vite possible, avec un calendrier et des pistes de financement.

### **Motions**

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

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:

"La Chambre,  
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron et de Mme Karine Lalieux 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

- de clarifier au plus vite les sources de financement du Fonds RER;
- de tenir compte de l'enquête réalisée par la Cour des comptes dans les décisions qui seront prises afin de doter le Fonds RER;
- de tenir compte de l'enquête réalisée par la Cour des comptes dans les décisions qui seront prises afin de doter le Fonds RER des moyens budgétaires nécessaires, en coordination avec les trois Régions, à la finalisation complète de tous les chantiers liés au dossier RER;
- d'établir un monitoring permanent du suivi des permis à requérir et des investissements dans les chantiers liés à la finalisation du RER."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Karine Lalieux et par M. Stéphane Crusnière et est libellée comme suit:

"La Chambre,  
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron et de Mme Karine Lalieux 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

- de s'engager sur un calendrier précis pour la réalisation de l'entièreté des travaux d'infrastructure tels qu'initialement prévus par la Convention RER du 4 avril 2003, en ce compris la mise à quatre voies des lignes 161 et 124;
- de s'engager à financer le Fonds RER dès le prochain ajustement budgétaire afin de pouvoir réaliser les travaux susmentionnés;
- de mettre en place un monitoring bimestriel concernant notamment l'état d'avancement des travaux et l'évolution du Fonds RER. Ce monitoring sera réalisé conjointement par la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité;
- que la cellule RER de la SNCB, Infrabel et le

FOD Mobiliteit en Vervoer tweemaandelijks verslag te laten uitbrengen aan het Parlement."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inez De Coninck en door de heren Benoît Piedboeuf en Veli Yüksel.

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

**25.10 Benoît Piedboeuf (MR):** Ik heb een samenvatting gemaakt van de drie moties. Namens de meerderheid heb ik een eenvoudige motie ingediend, want we hebben vertrouwen in de regering en geloven dat er een oplossing komt.

**26 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10004)**

**26.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen):** Er kan slechts een beperkt aantal treinen op hetzelfde moment door de Noord-Zuidverbinding rijden. Volgens spoorbaas Cornu zou de combinatie van de besturingssystemen ATO (Automatic Train Operation) en CBTC (Communications Based Train Control) het aantal treinen dat tegelijk door de Noord-Zuidverbinding kan rijden met 25 procent kunnen verhogen.

Er werd ook voorgesteld de tunnel uit te breiden, of een tweede tunnel te graven onder de bestaande... Dat is echter politiek ondenkbaar en financieel onhaalbaar.

Volgens een artikel in de krant *L'Echo* van vorige vrijdag kan de CBTC- en de ATO-technologie echter niet in de Noord-Zuidverbinding gebruikt worden, omdat het ingezette rollend materieel niet homogeen is en de treinen niet alle dezelfde samenstelling hebben.

Infrabel en de NMBS hebben bevestigd dat er studies aan de gang zijn over de verschillende capaciteitsverhogende technologieën.

Aangezien het onwaarschijnlijk is dat de Noord-Zuidverbinding wordt verbreed, moet er naar alternatieven worden gezocht.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de respectieve studies van de NMBS en van Infrabel over de treinbesturingssystemen ATO en CBTC? Wanneer zullen de resultaten worden bekendgemaakt? Worden ze zonder overleg uitgevoerd of werken de twee bedrijven goed

SPF Mobilité viennent faire rapport au Parlement tous les deux mois."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inez De Coninck et par MM. Benoît Piedboeuf et Veli Yüksel.

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

**25.10 Benoît Piedboeuf (MR):** J'ai fait la synthèse des trois motions. Au nom de la majorité, j'ai déposé une motion pure et simple car nous faisons confiance au gouvernement et croyons à la solution qui va arriver.

**26 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'optimisation de la jonction Nord-Midi" (n° 10004)**

**26.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen):** Le nombre de trains pouvant franchir la jonction Nord-Midi est limité. Selon M. Cornu, le système ATO, en lien avec la technologie CBTC, pourrait augmenter de 25 % le passage de trains dans la jonction.

On a aussi proposé d'élargir le tunnel ou d'en creuser un sous l'actuel... C'est politiquement et financièrement ingérable.

Vendredi, *L'Echo* annonçait l'impossibilité d'implémenter la technologie CBTC ou ATO dans la jonction faute d'une homogénéité du matériel roulant et d'une composition identique des trains.

Infrabel et la SNCB ont confirmé que des études de différentes technologies augmentant la capacité étaient en cours.

Vu l'improbable chantier d'élargissement, la recherche d'alternatives est nécessaire.

Où en sont les études respectives de la SNCB et d'Infrabel concernant l'ATO et le CBTC? Quand en connaissons-nous les résultats? Sont-elles faites sans concertation ou sont-elles commanditées en bonne collaboration par les deux sociétés?

samen?

Klopt de informatie van *L'Echo*?

**26.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De studies over verschillende technologieën waarmee er meer capaciteit kan worden gecreëerd, lopen nog. Er kunnen nu nog geen conclusies uit worden getrokken.

Het dossier is dermate innovatief en complex dat het onmogelijk is om op dit moment conclusies te trekken. De datum voor de publicatie van de resultaten is nog niet bekend. De informatie in *L'Echo* is dus voorbarig.

Infrabel en de NMBS stellen samen alles in het werk om de capaciteit van het spoornet te verhogen, in het bijzonder op de Noord-Zuidverbinding, om de gebruikers een betere en veilige dienstverlening te kunnen bieden.

Men is afgestapt van grote en geldverslindende infrastructuurwerken. Men buigt zich nu over een performanter beheer van het treinverkeer, de optimalisering van de infrastructuur en het gebruik van het ATO-treinbesturingssysteem in het rollend materieel.

**26.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat te horen, want als zou blijken dat de informatie van *L'Echo* klopt, zou de performantie van de spoorwegen daaronder te lijden hebben. Ik ben ook blij dat Infrabel en de NMBS samenwerken.

Het zou zeer slecht nieuws zijn als het ATO-systeem geen optie is. Men zou op termijn moeten onderzoeken hoe het ATO-systeem werkt in combinatie met het ETCS-systeem. We nemen geen loopje met de veiligheid, maar willen de technologie zo goed mogelijk benutten, meer bepaald op de Noord-Zuidverbinding. In andere landen is gebleken dat een veilig en vlot verkeer mogelijk is als de technologie op punt staat.

We zouden de ingenieurs die het ATO-dossier beheren, kunnen uitnodigen om technische uitleg te krijgen.

*Het incident is gesloten.*

**27** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor" (nr. 10033)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van

Les informations de *L'Echo* sont-elles fondées?

**26.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les études de différentes technologies favorisant l'augmentation de la capacité sont en cours. Rien ne permet d'en tirer des conclusions actuellement.

Vu le caractère innovateur et complexe du dossier, il est impossible de tirer actuellement des conclusions. La date de publication des résultats est inconnue. Les informations de *L'Echo* sont donc prématurées.

Infrabel et la SNCB oeuvrent conjointement pour augmenter la capacité du système ferroviaire, notamment sur la jonction Nord-Midi, afin d'offrir aux usagers un service amélioré et sécurisé.

Les grands travaux d'infrastructure aux coûts exorbitants sont abandonnés. La réflexion porte sur une gestion du trafic plus performante, l'optimisation de l'infrastructure et l'utilisation du dispositif ATO dans le matériel roulant.

**26.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je m'en réjouis car si les informations de *L'Echo* s'avéraient exactes, les performances de notre système ferroviaire en pâtiraient. Je me réjouis également qu'Infrabel et la SNCB collaborent.

Ce serait une très mauvaise nouvelle que le système ATO se révèle impossible. Il faudrait un jour examiner les performances ATO en lien avec l'ETCS. Il ne s'agit pas de brader la sécurité mais d'utiliser au mieux la technologie, notamment sur la jonction Nord-Midi. Les exemples d'autres pays montrent qu'un trafic sécurisé et fluide est possible à condition que la technologie soit au point.

Nous pourrions inviter les ingénieurs qui gèrent le dossier ATO pour obtenir des explications techniques.

*L'incident est clos.*

**27** **Questions jointes de**

- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 10033)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van Leuven Rechtdoor door de vakbondsacties" (nr. 10141)**

**27.01 Inez De Coninck** (N-VA): Tegen 1 april moest de aangepaste vliegroute van Leuven Rechtdoor een feit zijn, maar door een sociaal conflict loopt dat project nu minstens een maand vertraging op. Er gelden voor de federale overheid dwangsommen van 50.000 euro per dag dat ze de route niet gebruikt zoals afgesproken.

Hoeveel vertraging loopt de nieuwe vliegroute op? Riskeert de overheid inderdaad stevige dwangsommen?

**27.02 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Ondanks verzoeningsvergaderingen tussen de directie van Belgocontrol en de vakbondsafgevaardigden zijn de syndicale organisaties sinds 15 februari met collectieve acties gestart. Die acties werden zopas opgeschort. De partijen gaan opnieuw rond de onderhandelingstafel zitten.

Als gevolg van die protesten is de organisatie van Belgocontrol momenteel verstoord en zal het stopzetten van de vliegroute Leuven Rechtdoor einde maart 2016 niet nageleefd kunnen worden. De implementatie van een nieuwe route zonder dat de opleiding volledig werd gevolgd, brengt immers grote veiligheidsrisico's met zich mee. De opleiding van de verkeersleiders is bovendien vereist alvorens de vliegroute Leuven West in gebruik wordt genomen. Ik betreur dan ook dat de protestacties dit proces vertragen.

Het is vandaag onmogelijk om een precieze datum te bepalen voor de stopzetting van de vliegroute Leuven Rechtdoor. In deze zaak werd op 16 november 2015 gepleit voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Een beschikking was verwacht tegen eind 2015. Vanwege de complexiteit van het dossier heeft de voorzitter de uitspraak uitgesteld tot een latere, niet nader bepaalde datum. Het kabinet kreeg nog geen betekening van die rechterlijke beslissing. Bijgevolg is nog niet gerechtelijk bepaald op welke datum de inbreuk ingaat, noch wat het bedrag van de dwangsom zou zijn.

**27.03 Inez De Coninck** (N-VA): De overheid loopt een enorm risico om die dwangsommen te moeten betalen. Er moet dringend werk worden gemaakt

**Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit' en raison des actions syndicales" (n° 10141)**

**27.01 Inez De Coninck** (N-VA): Alors que la route aérienne adaptée *Leuven Rechtdoor* ('Louvain tout droit') devait être opérationnelle au 1<sup>er</sup> avril, le conflit social en cours retardera ce projet d'au moins un mois. En cas de non-respect des accords concernant cette route, l'État fédéral sera condamné à une astreinte de 50 000 euros par jour.

Quelle est l'ampleur du retard pris par la nouvelle trajectoire aérienne? L'État risque-t-il effectivement de devoir s'acquitter de lourdes astreintes?

**27.02 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Malgré des réunions de conciliation entre la direction de Belgocontrol et les délégués syndicaux, les organisations syndicales ont entamé des actions collectives le 15 février. Ces actions viennent d'être suspendues et les parties s'apprêtent à reprendre les négociations.

L'organisation de Belgocontrol est pour l'instant perturbée à la suite de ces actions de protestation et l'échéance prévue pour la suppression de la route *Leuven Rechtdoor*, prévue pour fin mars 2016, ne pourra pas être respectée. Utiliser une nouvelle trajectoire aérienne sans que les contrôleurs aériens aient terminé la formation y afférente comporte en effet des risques importants en matière de sécurité. La mise en service de la route aérienne *Leuven West* est d'ailleurs conditionnée à une formation *ad hoc* des aiguilleurs du ciel. C'est pourquoi je trouve regrettable que des actions de protestation retardent ce processus.

Il est actuellement impossible de fixer une date précise pour l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'. Cette affaire a été plaidée le 16 novembre 2015 devant le tribunal de première instance de Bruxelles. Une décision était attendue pour fin 2015. En raison de la complexité du dossier, le président a reporté le jugement *sine die*. Le cabinet ne s'est pas encore vu signifier cette décision judiciaire. Par conséquent, la date de début de l'infraction et le montant de l'astreinte n'ont pas encore été déterminés par la justice.

**27.03 Inez De Coninck** (N-VA): L'État risque fortement de devoir payer ces astreintes. Il est urgent d'élaborer la nouvelle loi sur les procédures

van de nieuwe vliegwet. Met een wet die de procedures voor de vliegroutes regelt, kan men eindelijk de huidige chaos stoppen.

*Het incident is gesloten.*

**28** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal passagiers dat met de trein naar de luchthaven van Zaventem reist" (nr. 10038)

**28.01** David Geerts (sp.a): De Diabolverbinding werd gefinancierd via een publiek-private samenwerking (PPS) en een toeslag op de treintickets, die vandaag 5,14 euro bedraagt.

Hoeveel treinreizigers vervoerde de NMBS naar de luchthaven in 2011, 2012 en 2013? Hoeveel passagiers zal de NMBS jaarlijks naar de luchthaven moeten vervoeren om de PPS-doelstelling te halen? Zullen er in 2017 extra treinen worden ingezet? Wat is de opbrengst van de Diabolotoeslag sinds de introductie? Gaat dat bedrag volledig naar de private partner of worden er ook andere transportnaden mee gefinancierd? Zal de toeslag worden verminderd eens er voldoende inkomsten zijn?

**28.02** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In 2011 waren er 3,4 miljoen treinreizigers, in 2012 en in 2013 3,5 miljoen. Voor 2015 voorzagt het contract in 5,2 miljoen reizigers. Een verdere groei van de reizigers wordt verwacht vanaf de indienstneming van de Schuman-Josaphattunnel in april 2016. Het vervoersplan voor 2017 wordt nog voorbereid.

De Diabolotoeslag heeft sinds 2015 reeds 64,3 miljoen euro opgebracht, dat volledig naar de private partner gaat. De toeslag blijft van toepassing voor de volledige looptijd van de concessie tot 2047. De toeslag dient ook voor de financierings- en onderhoudskosten en voor de verzekeringen.

*Het incident is gesloten.*

**29** Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)

de vol. Une loi réglant les procédures relatives aux trajectoires aériennes permettrait de mettre enfin un terme au chaos actuel.

*L'incident est clos.*

**28** Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant de voyageurs qui se rendent à l'aéroport de Zaventem en train" (n° 10038)

**28.01** David Geerts (sp.a): La liaison Diabolo a été financée par un partenariat public privé (PPP) et par une redevance qui s'élève aujourd'hui à 5,14 EUR.

Combien de voyageurs la SNCB a-t-elle transportés vers l'aéroport en 2011, 2012 et 2013? Combien de passagers la SNCB devra-t-elle transporter annuellement vers l'aéroport pour atteindre l'objectif du PPP? Des trains supplémentaires seront-ils mis en service en 2017? Combien la redevance Diabolo a-t-elle rapporté depuis son introduction? Cet montant sera-t-il versé intégralement au partenaire privé ou servira-t-il également à financer d'autres besoins de transport? La redevance sera-t-elle réduite lorsque des recettes suffisantes auront été engrangées?

**28.02** Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Nous avons comptabilisé 3,4 millions de voyageurs en 2011 et 3,5 millions de voyageurs en 2012 et en 2013. Pour 2015, le contrat tablait sur 5,2 millions de voyageurs. La croissance du nombre de voyageurs devrait se poursuivre à partir de l'entrée en service du tunnel Schuman-Josaphat en avril 2016. La préparation du plan de transport pour 2017 est encore en cours.

Depuis 2015, la redevance Diabolo a déjà rapporté 64,3 millions d'euros. Ce montant sera intégralement versé au partenaire privé. La redevance reste d'application pour la durée totale de la concession jusqu'en 2047. Cette redevance sert également à couvrir les frais de financement et de maintenance, et à payer les assurances.

*L'incident est clos.*

**29** 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'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)

**29.01 Stéphane Crusnière (PS):** Bij de realisatie van het GEN-project moet men ook oog hebben voor de mobiliteit rond de stations die op de GEN-lijnen liggen.

In 2003 was er een investering van 150 miljoen euro gepland voor de aanleg van 24 nieuwe busperrons in 9 Waals-Brabantse GEN-stations. Zal dat bedrag daar effectief voor worden aangewend en hoever zijn de werkzaamheden intussen gevorderd?

In Wavre is er slechts één busperron voor het station. Tijdens de spits is het daar een drukte van jewelste. Nochtans zijn er plannen om een busstation aan te leggen op het parkeerterrein in de rue du Moulin à Vent, maar daartoe moet de NMBS een perceel grond langs het spoor verkopen aan de Société régionale wallonne du transport (SRWT). Hoe staat het met dat verzoek? Heeft de NMBS het verzoek van de SRWT reeds bestudeerd?

**29.02 Minister Jacqueline Galant (Frans):** In een brief van 1 februari 2016 aan de SRWT stemde de NMBS in met de verkoop van de gronden waarop het SRWT-busstation zal komen, op voorwaarde dat die laatste in 80 voorbehouden parkeerplaatsen voor haar klanten voorziet.

**29.03 Stéphane Crusnière (PS):** En wat met de busstations in de rest van Waals-Brabant?

**29.04 Minister Jacqueline Galant (Frans):** Dat is een andere vraag!

**29.05 Stéphane Crusnière (PS):** Dat stond ook in mijn vraag, maar ik zal er in een aparte vraag op terugkomen.

*Het incident is gesloten.*

**30 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor het melden van onregelmatigheden aan de infrastructuur en de overgang van een organisatorische naar een lerende organisatie" (nr. 10117)**

**30.01 David Geerts (sp.a):** De aanbevelingen van de commissie-Buizingen zijn mijns inziens nog steeds niet uitgevoerd. Een van die aanbevelingen was het overgaan van een bestraffende en organisatorische naar een lerende organisatie. De NMBS werkt met formulieren om onregelmatigheden te melden die zo ingewikkeld

**29.01 Stéphane Crusnière (PS):** Le RER pose aussi la question de la mobilité autour des gares qui seront desservies par ces trains.

En 2003, un investissement de 150 millions était prévu pour aménager vingt-quatre nouveaux quais de bus dans neuf gares du Brabant wallon concernées par le RER. Ce montant sera-t-il utilisé à cet effet et où sont les travaux?

À Wavre, seul un quai de bus existe devant la gare, ce qui provoque une pagaille aux heures de pointe. Pourtant, le projet de créer une gare des bus sur l'actuel parking de la rue du Moulin-à-Vent existe, mais cela demande que la SNCB vende à la société régionale wallonne du transport (SRWT) une parcelle de terrain le long des voies. Où en est cette demande? La SNCB a-t-elle déjà examiné la demande de la SRWT?

**29.02 Jacqueline Galant, ministre (en français):** Dans un courrier du 1<sup>er</sup> février 2016, la SNCB confirme à la SRWT son accord sur la vente des terrains nécessaires à la réalisation de la gare de bus SRWT, moyennant la prise en charge par cette dernière de 80 places de parking réservées à sa clientèle.

**29.03 Stéphane Crusnière (PS):** Et à propos des quais de bus dans le Brabant wallon?

**29.04 Jacqueline Galant, ministre (en français):** C'est une autre question!

**29.05 Stéphane Crusnière (PS):** C'était dans ma question, mais je vous la reposerai.

*L'incident est clos.*

**30 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure relative à la communication d'irrégularités à l'infrastructure et la transition d'une structure organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage" (n° 10117)**

**30.01 David Geerts (sp.a):** À ma connaissance, les recommandations de la commission Buizingen n'ont pas encore été mises en œuvre. L'une d'entre elle portait sur la transition d'une organisation répressive et organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage. La SNCB a recours à un système de formulaires



zijn dat de treinbestuurders ervoor passen.

pour la communication d'irrégularités, mais ceux-ci sont tellement complexes que les conducteurs de trains préfèrent ne pas les compléter.

Beseft men bij de NBMS dat dit formulier zo complex is dat het wellicht niet werkt? Werd het geëvalueerd? Hoeveel meldingen zijn er? Waarom krijgen mensen nog steeds zo weinig tijd om nieuwe reglementering onder de knie te krijgen, iets wat verscheidene keren per jaar van hen wordt verwacht?

La SNCB se rend-elle compte que la complexité des formulaires empêche le bon fonctionnement du système? Cette méthode a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Combien d'irrégularités sont signalées? Pourquoi les collaborateurs disposent-ils de si peu de temps pour maîtriser une nouvelle réglementation, situation dans laquelle ils se trouvent plusieurs fois par an?

**30.02** Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Als een treinbestuurder een anomalie aan de infrastructuur meldt, wordt dat geregistreerd in de gegevensbanken van de NMBS en van Infrabel. Elke week geeft Infrabel feedback aan de NMBS. De treinbestuurders worden ingelicht over het gevolg dat gegeven werd aan hun meldingen.

**30.02** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Chaque fois qu'un conducteur de train signale une anomalie au niveau d'une infrastructure, l'information est enregistrée dans les banques de données de la SNCB et d'Infrabel. Celle-ci fournit un *feedback* hebdomadaire à la SNCB et les conducteurs de trains sont informés de la suite donnée aux anomalies signalées.

De E360-formulieren werden op 15 juni 2014 in gebruik genomen. Dit document vervangt twee vorige formulieren. Het wordt geëvalueerd met het oog op het groeperen en verduidelijken van bepaalde rubrieken.

Les formulaires E360 ont été introduits le 15 juin 2014 en remplacement de deux formulaires antérieurs. Une évaluation est en cours en vue du regroupement et de l'éclaircissement de certaines rubriques.

Er worden grote inspanningen geleverd voor opleidingen voor treinbestuurders, van wie een voortdurende inspanning verwacht wordt. De NMBS heeft zich voorgenomen om in te zetten op een veiligheidscultuur bij haar personeel.

Des efforts importants sont consentis dans le cadre de la formation des conducteurs de train à qui l'on demande un effort continu. La SNCB s'est engagée à développer une culture de sécurité auprès de son personnel.

Vooraleer de NMBS wijzigingen aan de reglementering publiceert, worden ze eerst voorgelegd aan het omkaderingspersoneel.

Avant de publier des modifications à la réglementation, la SNCB les soumet préalablement au personnel d'encadrement.

**30.03** **David Geerts** (sp.a): De treinbestuurders zijn het ermee eens dat er heel wat inspanningen geleverd zijn voor opleidingen, maar de bestraffing voor het niet naleven van een aantal elementen mag ook niet teveel gaan doorwegen. Er moet komaf gemaakt worden met de bestraffende cultuur. De top moet dit beter aanvoelen en opvolgen.

**30.03** **David Geerts** (sp.a): Les conducteurs de train reconnaissent que de très nombreux efforts ont été fournis pour la formation mais ils estiment que la sanction liée au non-respect d'un certain nombre d'éléments ne doit pas non plus peser trop lourd. Il faut en finir avec la culture de la sanction. Il appartient à la hiérarchie de mieux percevoir le problème et d'assurer un meilleur suivi.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**31** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zichtbaarheid van de seinen in de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 10118)**

**31** **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 visibilité des signaux dans le tunnel Schuman-Josaphat" (n° 10118)**

**31.01** **David Geerts** (sp.a): Voor de opening van de Josaphattunnel op 9 april 2016 werd een aantal

**31.01** **David Geerts** (sp.a): Un certain nombre de trajets d'essai ont été effectués avant l'ouverture du

testritten uitgevoerd. Daarbij bleek dat van de acht seinen er zes niet goed zichtbaar waren. Daarom heeft Infrabel de maximumsnelheid teruggebracht van 60 naar 30 km per uur op een tegenspoor.

Hoeveel meldingen van slecht zichtbare en slecht geplaatste seinen zijn er binnengekomen tijdens de testritten? Zijn die seinen allemaal reglementair geplaatst? Heeft het uitstellen van de commerciële ingebruikname van de tunnel te maken met de verminderde maximumsnelheid? Ligt de oorzaak enkel bij de rampoefening die niet heeft kunnen plaatsvinden? Gebeurt de plaatsing van seinen door mensen die terreinervaring hebben of enkel door ingenieurs van Infrabel?

**31.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Er staan negen seinen in de Schumantunnel. Sinds de infrastructuur aangepast werd, waren er geen opmerkingen meer. Volgens Infrabel zijn alle seinen reglementair geplaatst. De positie van twee seinen werd verbeterd.

De treinbestuurder kan een anomalie aan de infrastructuur melden op zijn werkblad, voor niet dringende gevallen, of via een rechtstreekse melding aan Traffic Control, voor dringende gevallen. Seinen met een slechte zichtbaarheid kunnen ook besproken worden in de werkgroep Seinvoorbijrijdingen.

De seininrichting was klaar voor gebruik op 15 november 2015. De tunnel werd van bij de start ontworpen voor een snelheid van 60 kilometer per uur. Er is geen sprake van een vermindering van de maximumsnelheid. De snelheid is teruggebracht tot 30 kilometer per uur om de seinen reglementair te kunnen plaatsen.

Indien het verplaatsen van een sein een goede oplossing is, wordt de uitvoering daarvan opgenomen in de planning van grotere infrastructuurwerkzaamheden. Ik geef hierbij een tabel met een overzicht van de seinen die op deze basis effectief verplaatst werden.

De redenen van de seinvoorbijrijdingen worden behandeld in de werkgroep Seinvoorbijrijdingen. Infrabel, de spoorwegondernemingen en de DVIS nemen deel aan deze werkgroep, die vijf keer per jaar bijeenkomt.

Bij wijzigingen aan de seininrichting worden de plannen vooraf aan de spoorwegondernemingen voorgelegd. Zowel een goederenoperator als een reizigersoperator wordt betrokken bij dat proces.

tunnel Josaphat qui interviendra le 9 avril 2016. Ils ont permis de constater que six des huit panneaux de signalisation n'étaient pas suffisamment visibles. C'est pourquoi Infrabel a ramené la vitesse maximale de 60km/h à 30km/h à contre-voie.

Combien de signalements relatifs à des panneaux peu visibles ou mal placés ont été reçus durant les trajets d'essai? Tous ces signaux ont-ils été placés de manière réglementaire? Le report de la mise en service commerciale du tunnel est-il lié à la réduction de la vitesse maximale? Est-il uniquement dû à l'annulation de l'exercice catastrophe? Les signaux sont-ils placés par des personnes qui ont une expérience sur le terrain ou uniquement par des ingénieurs d'Infrabel?

**31.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Le tunnel Schuman est équipé de neuf signaux. Depuis que l'infrastructure a été adaptée, plus aucune observation n'a été formulée. Selon Infrabel, la pose de tous ces signaux s'est effectuée dans le respect du prescrit réglementaire. La position de deux signaux a été améliorée.

Le conducteur de train peut signaler dans sa feuille de travail toute anomalie affectant l'infrastructure, pour les cas non urgents, ou par un signalement direct au Traffic Control, pour les cas urgents. Les signaux affectés par une mauvaise visibilité peuvent également être examinés au sein du groupe de travail dépassements de signaux.

L'aménagement des signaux était prêt à l'emploi le 15 novembre 2015. Le tunnel a été conçu dès le départ pour une vitesse de 60 km/h. Une diminution de la vitesse maximale n'est pas à l'ordre du jour. La vitesse a été ramenée à 30 km/h afin de pouvoir installer les signaux en conformité avec le règlement.

Si le déplacement d'un signal se révèle être une bonne solution, son exécution est reprise dans le planning des travaux d'infrastructure plus importants. Je vous remets à présent un tableau contenant un aperçu des signaux qui ont été effectivement déplacés sur cette base.

Les raisons qui expliquent les dépassements de signaux sont traitées au sein du groupe de travail dépassements de signaux. Infrabel, les entreprises ferroviaires et le SSICF participent à ce groupe de travail qui se réunit cinq fois par an.

En cas de modification de la signalisation, les plans sont préalablement soumis aux entreprises ferroviaires. Un opérateur de fret et un opérateur de voyage sont consultés dans le cadre de ce

Infrabel organiseert ook testritten voor de ingebruikname van een nieuwe lijn en dan kunnen de treinbestuurders problemen melden.

*Het incident is gesloten.*

**32** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van fietsers en het dragen van een helm" (nr. 10159)**

**32.01** **Gautier Calomne (MR):** Omdat ze zo kwetsbaar zijn, moeten fietsers een hele reeks precieze regels in acht nemen. Momenteel zijn ze in ons land echter niet verplicht een reflecterend hesje of een helm te dragen.

Een groot aantal studies wijst uit dat fietsers minder zwaar gewond zouden raken bij een ongeval wanneer ze een helm dragen, maar vooral ook dat het dragen van een helm levensreddend kan zijn.

Wat denkt u van de verplichting voor fietsers om een helm te dragen, rekening houdend met de onmiskenbare voordelen daarvan?

Is de regering voor die maatregel gewonnen? Zo niet, wat zijn daarvoor de redenen?

Naar welke maatregelen om de veiligheid van fietsers te verbeteren gaat uw voorkeur uit in het kader van de globale reflectie over de hervorming van de wegcode?

**32.02** **Minister Jacqueline Galant (Frans):** De helmplicht zorgt voor controverse. Volgens het werkdocument van de Europese Commissie van 20 juli 2010 wordt de bescherming die een helm biedt vaak overschat. De helmen zijn gehomologeerd volgens de Europese norm EN 1078. Hun doeltreffendheid zou maar zijn berekend op een val bij niet meer dan 20 km/u. Bij een zwaardere impact zou er geen duidelijk effect zijn.

Uit een analyse die het BIVV in 2014 maakte van de ernst van verwondingen van verkeersslachtoffers, blijkt dat fietsers niet vaker zware hoofdletsels oplopen dan voetgangers of automobilisten.

Inwendige letsels aan de hersenen en

processus. Infrabel organise également des trajets d'essai avant la mise en service d'une nouvelle ligne et les conducteurs de train peuvent ensuite faire part des problèmes auxquels ils ont été confrontés.

*L'incident est clos.*

**32** **Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes et le port du casque" (n° 10159)**

**32.01** **Gautier Calomne (MR):** En raison de leur vulnérabilité, les cyclistes sont tenus de respecter une série de règles précises. Cependant le port d'une chasuble auto-réfléchissante ainsi que le port d'un casque ne sont, à l'heure actuelle, pas obligatoires dans notre pays.

Selon de nombreuses études, le port du casque permettrait de limiter significativement la gravité des blessures encourues par les cyclistes en cas d'accident, mais surtout de sauver des vies.

Compte tenu des avantages indiscutables qu'il présente, quel regard portez-vous sur la question du port obligatoire du casque pour tous les cyclistes?

Le gouvernement y est-il favorable? Si tel n'est pas le cas, quels arguments plaident en sa défaveur?

Dans le cadre de la réflexion globale lancée sur la réforme du code de la route, quelles mesures retiennent-elles votre préférence pour améliorer la sécurité des cyclistes?

**32.02** **Jacqueline Galant, ministre (en français):** L'obligation du port du casque fait l'objet de controverses. D'après le document de travail du 20 juillet 2010 de la Commission européenne, la protection qu'offre le casque serait souvent surestimée. Les casques sont homologués selon la norme européenne EN1078. Leur efficacité ne serait mesurée que pour des impacts à des vitesses ne dépassant pas les 20 km/h. Il semble qu'ils n'auraient pas de réel effet pour les chocs plus violents.

L'analyse de la gravité des blessures des victimes de la route, réalisée par l'IBSR en 2014, a révélé que les cyclistes ne sont pas plus exposés à des blessures graves à la tête que les piétons ou les automobilistes.

Les lésions internes au cerveau et les fractures du

schedelbreuken vertegenwoordigen 29 procent van de ernstige verwondingen bij die drie categorieën van weggebruikers. Fietsers staan vooral bloot aan breuken van de bovenste en onderste ledematen.

Verscheidene studies hebben ook uitgewezen dat het aantal fietsers in de landen waar het dragen van de helm verplicht werd gemaakt, aanzienlijk is gedaald. Ik moet, rekening houdend met die verschillende punten, dus een afweging maken in overleg met de betrokken verenigingen. Ik kan het dragen van de helm wel stimuleren, maar niet verplicht maken.

Het is wel de bedoeling een uitzondering te maken voor wie met een *speed pedelec* rijdt, want dankzij de elektrische motor kan die 45 km/h halen. Dat type elektrische fietsen moet gelijkgesteld worden met een bromfiets.

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heb ik de herziening van het verkeersreglement aangekondigd. De verschillende categorieën van openbare wegen zullen worden bestudeerd zodat de wegbeheerder de fietsers gemakkelijker kan scheiden van het gemotoriseerde verkeer.

**32.03** **Gautier Calomne** (MR): Het is belangrijk dat er aandacht geschonken wordt aan de fiets als alternatief vervoersmiddel en aan het toenemende aantal fietsers, zelfs in de stad, dankzij de elektrische fiets.

*Het incident is gesloten.*

**33** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding door middel van zelfrijdende treinen" (nr. 10217)**

**33.01** **David Geerts** (sp.a): Naar verluidt is op de Noord-Zuidverbinding een capaciteitsverhoging mogelijk met 25 procent. Uit wat voor simulatie blijkt dat? Ik heb ook gehoord dat dit wel mogelijk is voor metrostellen maar niet voor treinstellen.

Welke benchmark is er gemaakt? Is er een consensus tussen de NMBS en Infrabel? Is er uitsluitel over de bevroering van de rijpadvergoeding? Welke budgetten zijn er nodig?

**33.02** **Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): De werkzaamheden met betrekking tot het nieuwe beheerscontract – dat eigenlijk al twee jaar voor

crâne représentent 29 % des blessures graves chez ces trois catégories d'usagers. Les cyclistes sont, avant tout, exposés à des fractures des membres supérieurs et inférieurs.

Plusieurs études ont aussi révélé une diminution substantielle du nombre de cyclistes dans les pays qui avaient décidé d'imposer le port du casque. Il m'appartient d'effectuer un arbitrage qui prenne en compte ces différents éléments, en concertation avec les associations concernées. Si je peux encourager le port du casque, je ne peux le rendre obligatoire.

Pour être complète, j'envisage de prévoir une exception pour les conducteurs de *speed pedelec*, car l'assistance d'un moteur électrique leur permet d'atteindre la vitesse de 45 km/heure. Cette catégorie de vélos électriques doit être assimilée à un cyclomoteur.

Lors des états généraux de la sécurité routière, j'ai annoncé la révision du Code de la route. Les différents types de voies publiques seront étudiés pour permettre au gestionnaire d'extraire plus facilement les cyclistes du trafic motorisé.

**32.03** **Gautier Calomne** (MR): Il importe d'être attentif à l'alternative vélo et à l'accroissement des cyclistes, même en milieu urbain, grâce aux vélos électriques.

*L'incident est clos.*

**33** **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 recours à des trains autonomes pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi" (n° 10217)**

**33.01** **David Geerts** (sp.a): Je me suis laissé dire qu'il serait possible d'augmenter de 25 % la capacité de la jonction Nord-Midi. Quelle simulation a permis d'obtenir ce chiffre? J'ai également oui dire que cette augmentation était possible pour les rames de métro mais pas pour les trains.

Quel benchmark a été réalisé? Existe-t-il un consensus entre la SNCB et Infrabel? Qu'en est-il du gel de la redevance pour l'utilisation des sillons? Quels budgets sont nécessaires?

**33.02** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Les travaux liés au nouveau contrat de gestion – qui aurait, au demeurant, dû être

mijn aantreden vernieuwd had moeten zijn – vorderen goed. Voor het meerjareninvesteringsplan heb ik een investeringscel opgericht, waarin ook de Gewesten vertegenwoordigd zijn.

renouvelé deux ans avant mon entrée en fonction – progressent bien. En ce qui concerne le plan pluriannuel d'investissement, j'ai mis sur pied une cellule d'investissement dans laquelle les Régions sont également représentées.

Er loopt een studie om te onderzoeken of een capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding mogelijk is met ATO-technologie, *automatic train operation*, een systeem dat een trein automatisch van het ene naar het andere station gidst. In Londen werd op de nieuwe spoorverbinding Crossrail Link een capaciteitsverhoging met 40 procent gerealiseerd met behulp van zo een geautomatiseerd systeem. We verwachten de resultaten van de studie voor het einde van het jaar.

Une étude est en cours pour examiner la possibilité d'augmenter la capacité de la liaison Nord-Midi grâce à la technologie ATO, *automatic train operation*, un système de guidance automatique du train d'une gare à une autre. À Londres, ce système automatisé a ainsi permis d'augmenter de 40 % la capacité de la nouvelle liaison ferroviaire *Crossrail Link*. Nous attendons les résultats de l'étude pour la fin de l'année.

**33.03 David Geerts** (sp.a): In 2012 zeiden drie partijen binnen de regering dat de beheerscontracten niet mochten worden vernieuwd, dat zou voor een volgende regering zijn. Die partijen zitten vandaag nog in de federale regering.

**33.03 David Geerts** (sp.a): En 2012, trois partis de la majorité affirmaient que les contrats de gestion ne pouvaient pas être renouvelés, car cette tâche reviendrait au gouvernement suivant. Aujourd'hui, ces partis siègent encore au sein du gouvernement fédéral.

Wat ATO betreft, denk ik dat het alleen voor metrostellen mogelijk is.

Pour ce qui est du projet ATO, je pense qu'il est uniquement envisageable pour les rames de métro.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.39 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 39.*