



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

20-05-2015

Voormiddag

Mercredi

20-05-2015

Matin

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (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 beige kleurig 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

SOMMAIRE

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS en Infrabel" (nr. 3797)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 1 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la SNCB et d'Infrabel" (n° 3797)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 1 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het indienen van spoorwegprojecten bij de EU door de NMBS" (nr. 3798)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 2 | <p>Question 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'introduction de projets ferroviaires par la SNCB auprès de l'Europe" (n° 3798)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 2 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsinvesteringen op het spoorweginet" (nr. 3814)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 4 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en matière de sécurité sur le rail" (n° 3814)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 4 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 3815)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 5 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 3815)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 5 |
| <p>Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van het nieuwe vervoersplan voor de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik" (nr. 3904)</p> <p><i>Sprekers: Daniel Senesael, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 6 | <p>Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les implications du nouveau plan de transport pour l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai" (n° 3904)</p> <p><i>Orateurs: Daniel Senesael, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 6 |
| <p>Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen en afgeschafte treinen" (nr. 3905)</p> <p><i>Sprekers: Daniel Senesael, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij</p> | 8 | <p>Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensation pour retards et suppressions de trains" (n° 3905)</p> <p><i>Orateurs: Daniel Senesael, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des</p> | 8 |

der Belgische Spoorwegen		Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het vervoersplan voor het station Lessen" (nr. 3906) <i>Sprekers: Daniel Senesael, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	9	Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidences du plan de transport pour la gare de Lessines" (n° 3906) <i>Orateurs: Daniel Senesael, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	8
Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de teruggeschroefde dienstverlening op het stuk van assistentie in stations en aan stopplaatsen" (nr. 3933) <i>Sprekers: Stéphanie Thoron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	10	Question de Mme Stéphanie Thoron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre réduite d'assistance dans les gares et arrêts" (n° 3933) <i>Orateurs: Stéphanie Thoron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	10
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een nieuw station in Eeklo" (nr. 4068) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	11	Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'une nouvelle gare à Eeklo" (n° 4068) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in verscheidene Belgische stations" (nr. 4088) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12	Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des chantiers de plusieurs gares belges" (n° 4088) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12
Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overgangperiode ingeschreven in het ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4143) <i>Sprekers: Bert Wollants, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15	Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la période transitoire mentionnée dans l'arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4143) <i>Orateurs: Bert Wollants, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsen van een 'instrument landing system' (ILS) op baan 07L" (nr. 4187) <i>Sprekers: Véronique Caprasse, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met	16	Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un ILS sur la piste 07L" (n° 4187) <i>Orateurs: Véronique Caprasse, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de	16

<p>Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de talen in het door Brussels Airport Company uitgegeven tijdschrift 'Connect'" (nr. 4188)</p> <p><i>Sprekers: Véronique Caprasse, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi des langues dans la revue 'Connect' éditée par Brussels Airport Company" (n° 4188)</p> <p><i>Orateurs: Véronique Caprasse, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het filatelistisch centrum van de NMBS" (nr. 4199)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<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 "le centre philatélique de la SNCB" (n° 4199)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toelagen voor de vakbondswerking en de syndicale premie" (nr. 4203)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subsides pour la présence syndicale et la prime syndicale" (n° 4203)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal pv's voor buitenlandse chauffeurs en de opeisbaarheid van de niet-betaalde boetes" (nr. 4215)</p> <p><i>Sprekers: Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre de PV aux conducteurs étrangers et l'exigibilité des amendes impayées" (n° 4215)</p> <p><i>Orateurs: Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemeentelijke parkeerkaart" (nr. 4281)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte de stationnement communale" (n° 4281)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de besparingen bij de Kempische stations" (nr. 4223)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol</p>	<p>Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies réalisées dans les gares de Campine" (n° 4223)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de</p>

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		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 tijdelijke aanwerving van gepensioneerde treinbegeleiders" (nr. 4316)	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 "l'engagement temporaire d'accompagnateurs de train pensionnés" (n° 4316)	25
<i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal snelheidsovertredingen" (nr. 4337)	26	Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des excès de vitesse" (n° 4337)	26
<i>Sprekers: Kattrin Jadin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Kattrin Jadin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra piekurtrein Mol-Herentals - Brussel" (nr. 4353)	27	Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train d'heure de pointe Mol-Herentals - Bruxelles" (n° 4353)	27
<i>Sprekers: Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door DHL aangekondigde investering op Brussels Airport" (nr. 4278)	29	Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement annoncé par DHL à Brussels Airport" (n° 4278)	29
<i>Sprekers: Benoit Hellings, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Benoit Hellings, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de masterplannen voor de stations Turnhout en Herentals" (nr. 4354)	30	- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des masterplans pour les gares de Turnhout et de Herentals" (n° 4354)	30
- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevroering van de middelen voor stationsprojecten" (nr. 4401)	30	- M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel des moyens destinés aux projets de réaménagement de gares" (n° 4401)	30
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 4411)	30	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 4411)	30
<i>Sprekers: Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Yoleen Van Camp, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in de Kempen" (nr. 4413)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 32 | <p>Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains en Campine" (n° 4413)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 32 |
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente seinvoorbijrijdingen" (nr. 4414)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 32 | <p>Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les récents franchissements de signaux" (n° 4414)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 32 |
| <p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "'mystery shopping' bij de NMBS in maart en april" (nr. 4377)</p> <p><i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 34 | <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 "le 'mystery shopping' à la SNCB en mars et avril" (n° 4377)</p> <p><i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 34 |

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 20 MEI 2015

MERCREDI 20 MAI 2015

Voormiddag

Matin

La séance est ouverte à 11.01 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 11.01 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la SNCB et d'Infrabel" (n° 3797)

01 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS en Infrabel" (nr. 3797)

01.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, la fois passée, je n'ai pas pu poser mes questions parce que Mme la ministre avait dû patienter dix minutes. Aujourd'hui, notre patience a été bien plus longue et je me ferai un plaisir d'interroger Mme la ministre, question de courtoisie.

01.01 Laurent Devin (PS): Voor de investeringen met betrekking tot de gebouwen alleen al geeft de NMBS-Groep drie keer zoveel uit in Vlaanderen als in Wallonië. Dat doet vragen rijzen.

Entre 2010 et 2014, la SNCB et Infrabel ont dépensé 222 millions d'euros pour rénover des bâtiments ferroviaires existants, des gares, des ateliers ou des bureaux. Dans votre réponse apportée en commission, madame la ministre, vous aviez annoncé que durant ces cinq années, la SNCB proprement dite avait dépensé 101 millions d'euros en Flandre, 68 millions en Région bruxelloise et 31 millions en Wallonie, soit une enveloppe totale de 201 millions. Le Sud du pays n'a obtenu que 15 % alors que la Flandre a décroché 50 % des budgets et Bruxelles 33 %.

Kan u, aangezien u de lokale verkozenen van de MR de toekomstige investeringen via de pers naar buiten laat brengen, ons meedelen welke investeringen er gepland zijn voor de gebouwen in de gemeenten Anderlues, Beaumont, Binche, 's Gravenbrakel, Chapelle-lez-Herlaimont, Chimay, Écaussinnes, Erquelines, Estinnes, Froidchapelle, Ham-sur-Heure, La Louvière, Le Rœulx, Lobbes, Manage, Merbes, Momignies, Morlanwelz, Seneffe, Sivry-Rance, Zinnik en Thuin, en hoe die gefinancierd zullen worden?

Par contre, Infrabel s'est montré plus généreux avec la Wallonie. En effet, sur les 20 millions d'euros dépensés entre 2010 et 2014 sur l'ensemble du pays, quasiment 10 millions l'ont été en Wallonie. Les autres dépenses d'Infrabel sont de 7,7 millions d'euros en Flandre et de 2,9 millions à Bruxelles. Enfin, si l'on se base exclusivement sur les dépenses liées aux nouvelles constructions, la SNCB a déboursé, en cinq ans, 37 millions en Wallonie pour 102 millions en Flandre.

Sans rentrer dans les détails de la clé de répartition 60-40 que nous devons bien sûr prendre dans son ensemble - ce que nous avons tous bien compris -, nous pouvons quand même nous étonner que sur les seuls investissements liés aux gares et autres bâtiments, le Groupe SNCB dépense trois fois plus en Flandre qu'en Wallonie. Néanmoins, madame la ministre, je préfère regarder l'avenir plutôt que le passé. Vu que vous commencez à communiquer dans la presse sur le thème via des élus locaux MR, j'aimerais vous interroger au sujet des investissements futurs du Groupe SNCB en ce qui

concerne les gares et autres bâtiments.

Pouvez-vous me détailler les investissements prévus dans les cinq années à venir (montants budgétés, échéancier des investissements et sources de financement) concernant les gares et autres bâtiments dans les communes suivantes que vous connaissez bien puisqu'elles ne sont pas trop éloignées de votre région: Anderlues, Binche, Braine-le-Comte, Beaumont, Chapelle-lez-Herlaimont, Chimay, Ecaussinnes, Erquelines, Estinnes, Froidchapelle, Ham-sur-Heure-Nalinnes, La Louvière, Le Roeulx, Lobbes, Manage, Merbes-le-Château, Momignies, Morlanwelz, Seneffe, Sivry-Rance, Soignies et Thuin?

Je suis évidemment impatient de connaître votre réponse après vous avoir attendue en compagnie de Mme la présidente et des autres députés.

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la règle 60/40 ne s'applique pas distinctement pour les gares, les bâtiments, les ateliers, ni pour les autres infrastructures ferroviaires, les voies, les caténaires. Cette règle est appliquée globalement pour les trois sociétés de l'ensemble du Groupe SNCB, à savoir la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. C'est cette méthode de calcul qui nous permet de respecter, chaque année, la règle de répartition 60/40.

Pour ce qui concerne votre demande relative aux gares, sachez que je pourrai vous présenter une vue précise des investissements dans et autour de chaque gare, dès que le PPI aura été adapté. En outre, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous l'expliquer, nous travaillons actuellement sur le plan de modernisation qui doit permettre de dégager davantage de moyens pour ces investissements dans un contexte global d'économies.

01.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse, même si elle ne comporte aucun élément chiffré.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 **Question 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'introduction de projets ferroviaires par la SNCB auprès de l'Europe" (n° 3798)**

02 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het indienen van spoorwegprojecten bij de EU door de NMBS" (nr. 3798)**

02.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, selon votre cabinet, la Belgique aurait introduit une série de projets ferroviaires auprès de la Commission européenne afin de bénéficier de subventions réservées par l'Europe aux États membres. Au total, onze projets ont été préparés par le Groupe SNCB pour un total d'environ 1,1 milliard d'euros. Le niveau de l'intervention européenne dans leur financement pourrait varier de 20 à 50 % en fonction de leurs objectifs. Même si nous sommes bien conscients que tous les projets ne seront pas retenus après l'examen, il n'est pas question de rater ce rendez-vous. Je félicite donc, par votre intermédiaire, le Groupe SNCB pour avoir remis à temps ces

01.02 **Minister Jacqueline Galant**: De 60/40-regel wordt globaal toegepast op de drie vennootschappen van de NMBS-Groep.

Zodra het MIP is aangepast, kan ik u precies vertellen welke investeringen er in en rond elk station zullen worden gedaan. We werken aan het moderniseringsplan dat ons moet toelaten om, in een context van besparingen, meer middelen voor die investeringen uit te trekken.

01.03 **Laurent Devin** (PS): Uw antwoord bevat helemaal geen cijfers.

02.01 **Laurent Devin** (PS): België zou elf spoorwegprojecten hebben ingediend die in aanmerking komen voor EU-subsidies. Kan u die projecten nader toelichten? Wanneer zullen we weten welk antwoord er op de subsidieaanvragen zal worden gegeven? Hoe wordt het percentage van de Europese financiële steun berekend? Wanneer zal de

demandes de subventions européennes.

Madame la ministre, à ce sujet, j'aurais plusieurs questions à vous poser. Pouvez-vous me détailler les onze projets préparés par le Groupe SNCB en vue d'obtenir ces subventions? Quels sont les objectifs et les subsides demandés? Quel est le timing prévu par l'Europe? Quand obtiendrons-nous les réponses, positives ou négatives, à ces demandes de subventions? Sur quelle base pourrait varier le pourcentage d'aide financière accordée par l'Europe? Savez-vous déjà quand aura lieu le prochain appel européen de subvention de projets ferroviaires pour les États membres? À ce sujet, la SNCB a-t-elle déjà identifié d'autres projets qui pourraient recourir à ces subventions européennes?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, l'introduction des demandes de subsides s'est terminée le 3 mars 2015. Le SPF Mobilité et Transports a pu, à cette date, valider vingt-deux dossiers de demande de subsides pour le secteur ferroviaire.

Après l'obtention de la validation du SPF Mobilité et Transports, les candidats ont pu introduire officiellement leur demande à la Commission européenne. Vous venez de recevoir la liste complète des dossiers concernant Infrabel, la SNCB ou leurs filiales.

Les résultats des évaluations de la Commission européenne seront communiqués aux États membres dans le courant du mois de juillet de cette année. Les projets qui auront été retenus par la Commission pourront bénéficier d'un cofinancement dépendant de la nature des projets. En effet, les études bénéficieront d'un taux de cofinancement de 50 % des coûts éligibles, alors que les travaux ferroviaires bénéficieront d'un taux de cofinancement de 20 % des coûts éligibles. Cependant, le taux de cofinancement pour les travaux pourra être porté à 30 % pour les projets relatifs aux goulets d'étranglement et à 40 % pour des projets relatifs à des tronçons transfrontaliers et pour des actions visant à renforcer l'interopérabilité ferroviaire. Enfin, pour les projets de déploiement des composantes embarquées et terrestres du système ERTMS, le taux de cofinancement maximum est fixé à 50 % des coûts éligibles.

Le prochain appel à projets concernant le secteur ferroviaire devrait être lancé par la Commission en octobre 2015 et se clôturer au mois de février 2017. Les dossiers n'ayant pas été retenus lors du premier appel pourront alors être retravaillés et présentés à la Commission européenne lors de ce deuxième appel à projets.

02.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse exhaustive.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

03 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en matière de sécurité sur le rail"**

volgende oproep voor het indienen van subsidieaanvragen voor spoorwegprojecten door de lidstaten plaatsvinden? Zouden er nog andere NMBS-projecten voor in aanmerking kunnen komen?

02.02 **Minister Jacqueline Galant**: De termijn voor het indienen van subsidieaanvragen liep af op 3 maart. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft 22 aanvragen goedgekeurd. Ik bezorg u de lijst van dossiers met betrekking tot Infrabel, de NMBS en haar filialen. De resultaten van de door de Europese Commissie gemaakte evaluaties zullen in juli worden gecommuniceerd. De gekozen projecten zullen recht hebben op een vorm van cofinanciering, afhankelijk van de aard van het project, bijvoorbeeld een cofinanciering ten bedrage van 50 procent van de kosten in het geval van studies, 20 procent voor werkzaamheden, 30 procent voor projecten met betrekking tot knelpunten, 40 procent voor grensoverschrijdende baanvakken en voor de versterking van de interoperabiliteit en (maximaal) 50 procent voor de implementatie van ERTMS.

De volgende projectoproep wordt verwacht in oktober 2015 en zal in februari 2017 worden afgesloten. De dossiers die vorige keer niet werden geselecteerd, kunnen worden herwerkt en vervolgens opnieuw worden ingediend.

(n° 3814)

03 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsinvesteringen op het spoorwegnet" (nr. 3814)

03.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, c'est sur la base d'une raison technique qu'il a été décidé de suspendre le Thalys wallon. Il s'agit en effet de l'incompatibilité des systèmes ETCS en voie et à bord.

Or, cette incompatibilité sera également de mise en gare d'Anvers qui sera prochainement équipée en ETCS (2.3.0.d.). En conséquence, il se pourrait que la circulation des Thalys soit interrompue entre juin et décembre 2015.

Cette situation met en évidence la difficulté d'adaptation des exigences de sécurité dévolues à Infrabel avec la réalité des opérateurs ferroviaires qui sont ses clients.

C'est d'ailleurs la raison qui avait poussé le précédent gouvernement à commander à un bureau de conseil indépendant, une étude sur le suivi des investissements en matière de sécurité afin de veiller à la qualité de la conception et de l'exécution de ce type de projets, au respect de ses délais et à l'optimisation du rapport coûts-bénéfices pour atteindre les objectifs de sécurité poursuivis.

Il était également question d'un transfert de connaissance vers le SPF Mobilité afin de garantir ces investissements dans le futur.

Madame la ministre, à l'instar du Thalys wallon, va-t-on également suspendre le trafic des Thalys à Anvers? Dans la négative, pourriez-vous détailler les raisons qui rendraient possible le maintien de la circulation à Anvers alors même que cela semble impossible sur la dorsale wallonne? Pourriez-vous également nous informer de l'état des lieux de l'étude commandée au bureau indépendant? Enfin, où en est le transfert de connaissance vers le SPF Mobilité?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, comme vous l'avez souligné, les calendriers d'équipement en ETCS du tronçon de la dorsale wallonne proche de Namur et celui de la traversée d'Anvers sont différents.

Pour rappel, le planning approuvé par le parlement et le gouvernement prévoyait une mise en service en avril 2015 sur la dorsale wallonne (période de test de février à fin mars) et en janvier 2016 pour Bruxelles-Amsterdam (période de test de juin à décembre).

Pour rappel toujours, en décembre 2014, lorsque Thalys International a annoncé à Infrabel que l'équipement de ses rames à grande vitesse prenait un retard substantiel, le gestionnaire d'infrastructure a dû étudier une solution dans les meilleurs délais. Selon Infrabel, au moment où la solution a été trouvée, le chantier d'équipement du tronçon de la dorsale wallonne était trop avancé pour qu'il soit encore possible de le mettre en œuvre sans bloquer la mise en service des nouveaux équipements ETCS prévue en avril 2015. Par contre, la mise en service du même type d'équipement dans la traversée

03.01 Laurent Devin (PS): Door de onverenigbaarheid van de ETCS-systemen op het spoor en aan boord werd er besloten om de Waalse Thalysverbinding op te schorten. Misschien wordt ook het treinverkeer in het station Antwerpen onderbroken.

Die situatie toont aan hoe moeilijk het is om de veiligheidseisen van Infrabel op de dagelijkse realiteit van zijn klanten af te stemmen. Om dat issue te analyseren had de vorige regering bij een onafhankelijke consultant een studie besteld over de follow-up van de veiligheidsinvesteringen. Dankzij een kennisoverdracht naar de FOD Mobiliteit zouden die investeringen voor de toekomst worden veiliggesteld.

Zullen de Thalys-treinen het station Antwerpen niet langer aandoen? Hoe staat het met die studie en die kennisoverdracht?

03.02 Minister Jacqueline Galant: De tijdschema's voor de installatie van het ETCS-systeem verschillen. Overeenkomstig de planning zou het systeem in april 2015 op de Waalse as in werking gesteld worden en in januari 2016 op de lijn Brussel-Amsterdam.

Toen Infrabel van Thalys International vernam dat de installatie van het ETCS-systeem in de hst-treinstellen aanzienlijke vertraging had opgelopen, waren de werken voor de installatie van het ETCS-systeem op het baanvak van de Waalse as al te ver gevorderd om die werken uit te voeren zonder de inbedrijfstelling van de nieuwe ETCS-uitrusting,

d'Anvers est planifiée pour décembre 2015. La solution en question pourra donc être implémentée en plusieurs mois et ainsi être mise en œuvre pour le mois de juin 2015 afin de permettre les essais sur le site. En décembre 2015, le problème sera résolu car les rames Thalys seront enfin elle-mêmes équipées de la nouvelle version du système de signalisation.

Quant à l'étude relative à l'ETCS menée sous l'égide du SPF, je confirme qu'elle progresse correctement. Un rapport intermédiaire a été établi et les conclusions de la première phase de l'étude sont attendues pour le mois de juin. Le transfert de connaissance constitue une phase ultérieure.

die voor april 2015 gepland was, te blokkeren. De inbedrijfstelling van dat systeem op het baanvak door Antwerpen is daarentegen gepland voor december 2015. De door Infrabel aangereikte oplossing zou in juni 2015 kunnen worden geïmplementeerd. In december 2015 zullen de Thalystreinstellen zelf uitgerust worden met de nieuwe versie van het seinsysteem.

De conclusies van de eerste fase van de studie worden tegen juni ingewacht. De kennisoverdracht gebeurt in een later stadium.

03.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie madame la ministre pour sa réponse qui met en évidence une différence de traitement entre les deux lignes.

03.03 Laurent Devin (PS): De twee lijnen worden dus niet op dezelfde manier behandeld.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 3815)

04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 3815)

04.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, les chiffres de ponctualité issus des enquêtes de terrain des associations d'usagers diffèrent très largement des chiffres fournis par la SNCB. Au-delà de la guerre des chiffres, ce qui intéresse l'usager, c'est de voir sa situation quotidienne réellement prise en compte par la SNCB. La différence systématique entre la communication du Groupe SNCB et la réalité du terrain ne peut qu'engendrer frustration et désarroi. La collecte des retards directement à la source, c'est-à-dire directement par les usagers, ne fera qu'accentuer le décalage entre SNCB et usagers.

04.01 Laurent Devin (PS): Op het stuk van stiptheid sporen de cijfers van de reizigersorganisaties geenszins met die van de NMBS. Tussen de communicatie van de NMBS-Groep en de realiteit gaapt een kloof, en dat wekt frustratie op en scheidt verwarring. Zou men die kunstgrepen om de stiptheidscijfers op te smukken niet beter achterwege laten?

Madame la ministre, ne serait-il pas temps que le Groupe SNCB prenne en considération les mêmes paramètres, fasse preuve de beaucoup plus de transparence et arrête d'user d'artifices pour enjoliver ses statistiques de ponctualité? La transparence et la communication, à défaut de diminuer les retards, permettront néanmoins de rapprocher le Groupe SNCB de ses usagers, qui se sentiront dès lors un peu plus considérés.

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher monsieur Devin, la ponctualité est enregistrée automatiquement par Infrabel aux points de mesure fixes installés sur le réseau. Elle est exprimée en pourcentage qui se réfère au volume des trains arrivés à l'heure à leur point commercial final et ce, selon les normes du contrat de gestion. Un train à l'heure, c'est donc un retard inférieur à six minutes.

04.02 Minister Jacqueline Galant: De stiptheid wordt door Infrabel gemeten op vaste meetpunten langs het net en uitgedrukt als een percentage van de treinen die, met toepassing van de in het beheerscontract opgenomen normen, op tijd op hun eindbestemming aankomen. Een aantal

Selon les termes de leur contrat de gestion, un certain nombre de

retards dont les causes sont externes aux activités des entreprises SNCB et Infrabel, comme les cas de force majeure, ou qui sont la conséquence de travaux d'infrastructures planifiés et communiqués, peuvent être neutralisés. Ces volumes de retard ne sont donc pas pris en compte pour l'évaluation des résultats de ponctualité desdites entreprises.

C'est en toute transparence que ces chiffres sont communiqués par Infrabel aux entreprises ferroviaires, *stakeholders* et utilisateurs des trains. Dans son souci de transparence, Infrabel organise régulièrement des tables rondes avec ces *stakeholders* en général et les associations d'usagers en particulier, y compris les associations les plus critiques en la matière. Infrabel estime qu'elle déploie dans ce cadre tous les efforts possibles de communication et de transparence.

04.03 **Laurent Devin** (PS): Au-delà de la position du Groupe SNCB, j'aurais voulu connaître votre avis, madame la ministre, sur la transparence et sur la comptabilisation effective des retards. Vous en référez-vous pleinement, en tant que ministre, au contrat de gestion, ce que je peux comprendre?

04.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Jusqu'à présent oui.

04.05 **Laurent Devin** (PS): Mais à l'avenir, pensez-vous qu'une évolution soit possible en la matière?

04.06 **Jacqueline Galant**, ministre: Vous aurez des précisions mercredi prochain.

04.07 **Laurent Devin** (PS): Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les implications du nouveau plan de transport pour l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai" (n° 3904)

05 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van het nieuwe vervoersplan voor de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik" (nr. 3904)

05.01 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, où je siége en tant que vice-président de la commission "Mobilité et Accessibilité", a mis en œuvre un plan d'action d'amélioration des transports en commun transfrontaliers qui se concentre, d'une part, sur la valorisation de l'offre et l'augmentation du nombre de voyageurs et, d'autre part, sur une augmentation de l'offre. Même si l'on remarque que le nombre de liaisons par jour dans ce triangle Lille-Courtrai-Tournai reste stable, le plan de transport entré en vigueur le 14 décembre 2014 provoque un impact négatif important.

On peut ainsi relever un allongement significatif de la durée des trajets sur des lignes qui étaient déjà perçues comme relativement lentes, la suppression d'arrêts sur la ligne Lille-Tournai ou encore la modification des horaires sur la ligne Tournai-Courtrai, moins

vertragingen die niet te wijten zijn aan de activiteiten van de NMBS en Infrabel of die het gevolg zijn van geplande infrastructuurwerken, worden niet meegeteld bij de berekening van de stiptheid.

Infrabel organiseert geregeld rondetafelgesprekken met haar stakeholders en de gebruikersverenigingen.

04.03 **Laurent Devin** (PS): Wat is uw mening over de berekening van de vertragingcijfers? Houdt u zich aan het beheerscontract?

04.05 **Laurent Devin** (PS): Is een andere berekeningswijze bespreekbaar?

04.06 **Minister Jacqueline Galant**: Volgende week woensdag krijgt u nadere toelichtingen.

05.01 **Daniel Senesael** (PS): De Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik heeft een actieplan uitgewerkt en geïmplementeerd om het grensoverschrijdend openbaar vervoer te verbeteren. Die inspanningen worden echter gedwarsboemd door de NMBS die in haar vervoersplan, dat op 14 december 2014 in werking is getreden, de reistijden verlengt en aansluitingen en stopplaatsen afgeschaft heeft.

Heeft u mogelijke bijsturingen met

favorable aux écoliers et diminuant les correspondances possibles à Mouscron. Une telle situation va évidemment à l'encontre des objectifs que l'Eurométropole s'est fixés en termes de mobilité.

Madame la ministre, avez-vous déjà eu des contacts avec la SNCF, la Région Nord-Pas-de-Calais et la Métropole européenne de Lille afin de voir dans quelle mesure certains ajustements pourraient être entrepris sur le plan transfrontalier? Par ailleurs, seriez-vous favorable à des changements qui permettraient de se conformer au plan d'action de l'Eurométropole dans une vision commune à long terme? Enfin, comptez-vous vous concerter avec les acteurs de l'Eurométropole pour la mise en œuvre du prochain plan de transport prévu pour 2017?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, l'offre transfrontalière relative à Lille a été définie dans le nouveau plan de transport de la SNCB, en cohérence avec l'offre nationale et les impératifs de la SNCF et avec laquelle la SNCB entretient des contacts réguliers. Ainsi, entre Mouscron et Lille, la cadence n'a pas été modifiée; entre Tournai et Lille, les horaires ont été adaptés afin de maintenir les correspondances venant des lignes 94 et 78.

En ce qui concerne la durée des trajets, elle est tributaire des arrêts demandés par la SNCF et des possibilités de réception en gare de Lille-Flandre. Si l'ajout de l'arrêt de Froyennes en décembre dernier a un impact sur la vitesse commerciale de la relation, il améliore la mobilité des étudiants. Au départ d'Herseaux, des correspondances sont prévues entre Mouscron et Lille en 19 minutes au lieu de 10 minutes en raison de la réorganisation de l'offre sur la ligne 94.

Le nouveau plan de transport a été conçu pour une durée de trois ans. Des ajustements fondamentaux ne sont pas programmés avant décembre 2017. Pour l'établir, une concertation sera en effet régulièrement menée avec les *stakeholders* de la SNCB. Dans ce cadre, cette dernière a pris connaissance du plan d'action de l'Eurométropole.

05.03 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'émettrai aucun commentaire à ce stade et transmettrai votre réponse à la Commission "Mobilité et Accessibilité" de l'Eurométropole, pour examen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensation pour retards et

de SNCF, de Région Nord-Pas de Calais en de Eurometropool Rijsel besproken? Kan u in het kader van een gemeenschappelijke langetermijnvisie met die aanpassingen instemmen? Zal u, ter voorbereiding van het volgende vervoersplan 2017, met de actoren van de Eurometropool overleg plegen?

05.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het grensoverschrijdendvervoersaanbod wordt gedefinieerd in het vervoersplan, en is afgestemd op het binnenlandse aanbod en de noodwendigheden van de SNCF. De frequentie tussen Moeskroen en Rijsel is ongewijzigd gebleven; tussen Doornik en Rijsel werd de dienstregeling aangepast, zodat de overstapmogelijkheden behouden blijven.

De rijtijd is afhankelijk van het aantal stops dat de SNCF vraagt, en van de aanrijmogelijkheden in het station Lille Flandres. De extra halte te Froyennes komt de mobiliteit van de studenten ten goede. Vanuit Herseaux kan men in 19 in plaats van 10 minuten naar Rijsel treinen, met een overstap in Moeskroen.

Vóór december 2017 worden er geen fundamentele aanpassingen gepland. Met het oog op de opmaak van het volgende vervoersplan heeft de NMBS kennisgenomen van het actieplan van de Eurometropool.

05.03 **Daniel Senesael** (PS): Ik zal uw antwoord doorspelen aan de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de Eurometropool.

suppressions de trains" (n° 3905)

06 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen en afgeschafte treinen" (nr. 3905)

06.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, une enquête menée entre mars et mai 2014 par l'organisation de défense des consommateurs Test-Achats et dont les résultats ont été publiés récemment montre que 50 % des usagers de la SNCB sont globalement mécontents du système de compensation pour retards et suppressions de trains. Le principal reproche adressé à ce système semble être son caractère particulièrement complexe dans la mesure où pour en faire un usage correct, le voyageur doit tenir, selon les termes de l'organisation, "un véritable carnet de bord des retards qu'il subit".

Face à cette situation, Test-Achats a ainsi pris l'initiative de développer l'application Late train afin de faciliter la prise de notes des utilisateurs. Par ailleurs, ils ont, en collaboration avec les associations de voyageurs TreinTramBus et Navetteurs.be initié une pétition plaidant pour une procédure d'indemnisation simplifiée en cas de grèves, retards et annulations. Lancée début décembre, cette pétition a récolté 8 500 signatures, preuve s'il le fallait du peu de taux de satisfaction du système actuellement en place.

Madame la ministre, vous conviendrez comme moi que les voyageurs lésés par des retards et suppressions de train ont le droit d'être dédommagés et ce, par le biais d'une procédure simple et pratique. Suite à la pétition qui vous a été remise, une éventuelle simplification de la procédure actuelle est-elle à l'ordre du jour? Si oui, à quel horizon peut-on espérer la voir mise en œuvre? Enfin, quel bilan tirez-vous de votre entretien avec les différentes associations de navetteurs concernées? Quels engagements ont-ils été pris?

06.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Senesael, vous allez être déçu par ma réponse. La simplification du système de compensation est en cours de développement et fera bientôt l'objet d'une communication.

06.03 Daniel Senesael (PS): Il est difficile de faire plus court, madame la ministre!

La présidente: Êtes-vous satisfait ou déçu, monsieur Senesael?

06.04 Daniel Senesael (PS): Je ne suis ni satisfait ni déçu. C'était incolore, insipide, inodore.

06.01 Daniel Senesael (PS): Volgens Test-Aankoop is de helft van de tussen maart en mei 2014 bevroegde treingebruikers ontevreden over het compensatiesysteem voor treinvertragingen en -afschaffingen, vooral omdat het zo ingewikkeld is.

Test-Aankoop heeft een app genaamd *Late Train* ontwikkeld die de procedure voor de gebruikers moet vereenvoudigen. De consumentenorganisatie werkt ook mee aan de verspreiding van een petitie waarin er voor een vereenvoudigde vergoedingsprocedure wordt gepleit en die op zes maanden tijd door 8 500 mensen werd ondertekend.

Zal de procedure worden vereenvoudigd? Zo ja, wanneer zal die vereenvoudigde procedure in werking treden? Welke balans maakt u op van uw onderhoud met de diverse betrokken reizigersorganisaties? Welke verbintenissen werden er aangegaan?

06.02 Minister Jacqueline Galant: Er wordt volop werk gemaakt van de vereenvoudiging van de compensatieregeling en er zal binnenkort over worden gecommuniceerd.

06.04 Daniel Senesael (PS): Dat is een kleurloos, flauw en flets antwoord.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

07 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidences du plan de transport pour la gare de Lessines" (n° 3906)

07 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het vervoersplan voor het station Lessen" (nr. 3906)

07.01 Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, permettez-moi, à nouveau, d'aborder avec vous un sujet assez récurrent au sein de cette commission, à savoir le nouveau plan de transport de la SNCB. Vous l'avez entendu à moult reprises, ce nouveau plan ne fait pas que des heureux, bien au contraire. Entre allongement des temps des parcours, suppression des trains matinaux et vespéraux, des délais de correspondance excessivement longs ou encore les nombreux retards sur les lignes, certains voyageurs n'en peuvent simplement plus.

Il en est ainsi pour les navetteurs qui empruntent le train en gare de Lessines, lesquels ont pu constater qu'à chaque fois que la SNCB décidait de revoir son offre, cette gare devenait de moins en moins attractive. La raison serait liée au fait que la SNCB fonderait ses décisions en fonction de la fréquentation des gares calculée sur la base des trajets validés.

On peut remettre une telle approche en question dans la mesure où, par cette méthode, l'offre augmente pour les gares déjà bien fréquentées sans que soit pris en considération le lieu de domicile des voyageurs. Cela entraîne une situation où les gares les plus fréquentées le seront encore davantage au détriment des gares qui le sont moins mais qui mériteraient de l'être davantage puisque plus proche du domicile des usagers.

Madame la ministre, pouvez-vous nous confirmer que la révision de l'offre de la SNCB dans le cadre du nouveau plan de transport s'est bien faite en fonction de la fréquentation calculée sur base des trajets validés? Le cas échéant, pourriez-vous nous fournir les statistiques du nombre d'abonnés domiciliés à Lessines (codes postaux 7860, 7861, 7862, 7863, 7864 et 7866) qui rejoignent Bruxelles (via Ath ou Grammont), Mons et Tournai selon la gare sur leur parcours où ils ont validé leur abonnement?

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, l'offre développée dans le cadre du nouveau plan de transport tient compte des chiffres de fréquentation issus des comptages de voyageurs comme des ventes de titres de transport. L'examen de la fréquentation de la ligne 90 Grammont-Ath a montré une diminution du nombre de voyageurs ces dernières années, qui est passé de 816 à 748 en cinq ans, sans que l'offre n'ait été modifiée entre décembre 2010 et décembre 2014.

Sur base de ce constat de fréquentation, des possibilités techniques et des contraintes liées à une relation avec scission à Ath, la SNCB a opté pour l'organisation d'une correspondance rapide à Ath en venant de Lessines. Malgré cette rupture de charge, le temps de parcours n'a pas augmenté puisqu'il fallait une heure et cinq minutes sans rupture de charge pour rejoindre Bruxelles avant mi-décembre 2014 et qu'il faut aujourd'hui une heure et trois minutes.

Sur base des abonnements vendus en 2014 ayant Lessines pour gare d'origine ou de destination, une moyenne de 363 personnes titulaires d'un abonnement ont voyagé quotidiennement entre la gare de Lessines et une gare de la zone Bruxelles; 314 personnes entre

07.01 Daniel Senesael (PS): Door het nieuwe vervoersplan van de NMBS zijn vele reizigers aan het eind van hun Latijn. De NMBS zou zich voor haar beslissingen in het kader van het plan blijkbaar baseren op het aantal reizigers per station, berekend op grond van het aantal gevalideerde vervoersbewijzen voor die trajecten. Een en ander kan echter tot gevolg hebben dat drukke stations nog meer reizigers aantrekken, ten nadele van de minder drukke, die evenwel vaak dichterbij de woonplaats van de reiziger liggen.

Werd het aanbod inderdaad herzien in functie van de reizigers-aantallen in de stations, die werden berekend op grond van het aantal gevalideerde vervoersbewijzen? Kunt u ons laten weten hoeveel abonnees uit Lessen de trein nemen naar Brussel, Bergen en Doornik, afhankelijk van het station waar zij hun abonnement activeren?

07.02 Minister Jacqueline Galant: In het nieuwe plan wordt er rekening gehouden met de reizigersaantallen, die berekend worden aan de hand van tellingen en de ticketverkoop. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van lijn 90 Geraardsbergen-Aat is tussen 2010 en 2014 gedaald, terwijl het aanbod ongewijzigd bleef.

Voor de reizigers uit Lessen heeft de NMBS voor een vlotte aansluiting in Aat gekozen.

Op grond van de in 2014 verkochte abonnementen van en naar Lessen kon er worden berekend dat er dagelijks 363

Lessines et Ath, 58 personnes entre Lessines et Tournai et 42 personnes entre Lessines et Mons.

Pour votre parfaite information, je rencontre le bourgmestre de Lessines et de Silly vendredi matin car il y a également un problème de déplacement des voyageurs de Lessines vers Silly.

kaarthouders tussen Lessen en de zone Brussel, 314 tussen Lessen en Aat, 58 tussen Lessen en Doornik en 42 tussen Lessen en Bergen pendelden.

Ik zal de burgemeesters van Lessen en Opzullik vrijdag ontmoeten.

07.03 Daniel Senesael (PS): Merci, madame la ministre, pour ces éléments de réponse. Je les soumettrai à celles et ceux qui m'ont rencontré à ce sujet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de teruggeschroefde dienstverlening op het stuk van assistentie in stations en aan stopplaatsen" (nr. 3933)

08 Question de Mme Stéphanie Thoron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre réduite d'assistance dans les gares et arrêts" (n° 3933)

08.01 Stéphanie Thoron (MR): Madame la présidente, madame la ministre, en mars dernier, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) a émis un avis suite à plusieurs réactions de personnes handicapées inquiètes par rapport à l'offre d'assistance réduite de la SNCB. Cet avis relaie une multitude de craintes et de plaintes des personnes à mobilité réduite vis-à-vis des services qui leurs sont proposés.

Il s'avérerait, tout d'abord, que le fait de remplacer l'assistance permanente sur place par 18 équipes mobiles *B for you* serait source de contraintes supplémentaires pour la SNCB, contraintes dues au fait que le client doit obligatoirement demander l'assistance 24 heures à l'avance ou parce que le nombre de gares disposant de chaises pliables ou électriques où le service serait proposé aux personnes à mobilité réduite (PMR) serait limité à 131. Le service ne peut donc être assuré sur l'ensemble du réseau. Il apparaîtrait que les équipes n'arriveraient pas à traiter l'ensemble de la demande. Je cite: "Un autre problème, c'est que les équipes *B for you* ne sont pas équipées pour traiter toutes les nouvelles demandes d'assistance de leur région. En Flandre occidentale, par exemple, l'équipe *B for you* n'est pas capable de gérer toutes les demandes d'assistance. Des problèmes comparables ont été signalés en Wallonie". Et, plus inquiétant encore, "le CSNPH reçoit régulièrement des plaintes relatives aux demandes d'assistance confirmées qui n'ont pas connu de suivi satisfaisant".

En conclusion de cet avis, Le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées, émet plusieurs demandes. Il demande que la SNCB n'économise pas sur l'accessibilité et l'assistance pour les PMR; qu'une meilleure formation pour les membres des équipes *B for you* soit dispensée, étant donné les compétences techniques, sociales et organisatrices nécessaires au bon fonctionnement de ce service; il demande une offre d'assistance suffisante dans l'ensemble des régions du pays. Enfin, le CSNPH répète son opposition à la règle

08.01 Stéphanie Thoron (MR): In een advies somt de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap (NHRPH) punten van zorg en klachten van personen met beperkte mobiliteit op met betrekking tot de diensten die de NMBS hun aanbiedt. De vervanging van de permanente begeleiders in de stations door 18 mobiele *B for You* teams zou extra beperkingen met zich mee brengen: de klant moet 24 uur vooraf assistentie aanvragen, de dienst wordt slechts in 131 stations aangeboden, de teams kunnen naar verluidt niet alle aanvragen behandelen, en sommige assistentieaanvragen worden wel bevestigd maar niet correct afgehandeld.

De NHRPH vraagt dat de NMBS niet zou besparen op de middelen voor toegankelijkheid en voor de assistentie voor personen met beperkte mobiliteit, dat ze de *B for You* teams beter zou opleiden, en dat ze zou zorgen voor een toereikend aanbod in heel België. De Raad is gekant tegen de 24-urenregel voor de assistentieaanvraag.

des 24 heures s'appliquant à la demande d'assistance.

Madame la ministre, il est important que les services publics puissent assurer une offre, un service de qualité aux PMR étant donné leurs difficultés quotidiennes, non seulement afin de rendre leur quotidien moins fastidieux, mais aussi et surtout afin d'améliorer leurs chances d'intégration au sein de la société.

Au regard de ce qui précède, de manière globale, quelle suite a-t-elle été réservée à l'avis qui vous a été transmis? Une rencontre avec les responsables du CSNPH serait-elle à l'ordre du jour?

Est-il envisagé d'augmenter le nombre d'équipes *B for you* afin d'assurer un équilibre entre l'offre et la demande d'assistance?

Une meilleure formation de ces équipes est-elle prévue afin d'assurer un service de meilleure qualité?

Comment expliquez-vous que des demandes d'assistance confirmées n'auraient pas connu un suivi satisfaisant? Des mesures ont-elles ou seront-elles mises en place afin d'éviter que ce genre de problème ne se répète?

Serait-il envisageable de rendre plus flexible la règle des 24 heures s'appliquant à la demande d'assistance?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Thoron, la SNCB se concerta fréquemment avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées. Des réunions trimestrielles permettent d'aborder l'ensemble des problématiques se rapportant à l'accessibilité, qu'il s'agisse du matériel roulant, de la communication ou de l'organisation opérationnelle de l'assistance. Des rencontres entre représentants de mon cabinet, du Conseil supérieur national des Personnes handicapées et de la SNCB ont déjà eu lieu sur ce point. Actuellement, nous analysons la manière d'analyser plus efficacement les moyens existants afin d'améliorer encore la qualité du service.

Les personnes qui auraient été confrontées à des problèmes dans l'organisation de l'assistance demandée sont invitées à déposer une plainte auprès du service clientèle de la SNCB. Toutes les plaintes relatives à l'assistance aux PMR sont centralisées afin de les localiser et de trouver les solutions adéquates.

L'initiative prise par mon cabinet vise entre autres à rendre plus flexible cette règle aberrante des 24 heures. Je pense que nous sommes le seul pays européen à avoir un délai aussi long pour qu'une personne handicapée puisse réserver une assistance!

08.03 **Stéphanie Thoron** (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Cette question est évidemment très importante. Le service public se doit de fournir un service de qualité à tous les usagers et en particulier aux personnes à mobilité réduite. Je vois que vous êtes attentive à la situation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een nieuw station in Eeklo" (nr. 4068)**

Op welke manier werd er gevolg aan dat advies gegeven? Komen er extra *B for You* teams? Hoe komt het dat sommige assistentie-aanvragen niet correct worden afgehandeld?

08.02 **Minister Jacqueline Galant**: De NMBS overlegt regelmatig met de NHRPH. We bekijken hoe we de bestaande middelen zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Personen die problemen ondervonden met de organisatie van de gevraagde assistentie wordt verzocht een klacht in te dienen bij de klantendienst van de NMBS.

We willen die 24-urenregel, die ik absurd vind, versoepelen. We zijn het enige land in Europa waar de assistentie zo lang van tevoren moet worden aangevraagd.

08.03 **Stéphanie Thoron** (MR): Alle gebruikers moeten op een goede openbare dienstverlening kunnen rekenen, ook personen met beperkte mobiliteit. Ik stel vast dat u daar oog voor heeft.

09 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'une nouvelle gare à Eeklo" (n° 4068)

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik had deze vraag schriftelijk ingediend, maar ik heb er niet tijdig een antwoord op gekregen, waardoor ik moet gebruikmaken van uw kostbare tijd om de vraag mondeling te stellen.

Volgens de gegevens die in de provincie Oost-Vlaanderen gecommuniceerd werden, naar aanleiding van het vervoersplan, zou er in Eeklo een nieuw stationsgebouw komen. Het huidige gebouw zou begin 2016 afgebroken worden en het nieuwe zou in 2018 of 2019 worden opgeleverd. Dat was toch de planning. Sinds de aankondiging van dat plan, begin 2014, werden door de regering nieuwe besparingen opgelegd. Het is dan ook niet zeker of duidelijk of alle geplande investeringen ook zullen kunnen doorgaan, vandaar mijn vragen.

Ten eerste, wanneer wordt gestart met de afbraak van het huidige stationsgebouw van Eeklo?

Ten tweede, hoelang zullen de werken in beslag nemen en wanneer is de opening gepland?

Ten derde, zijn er ook andere investeringen opgenomen in het investeringsplan, waarvan men nu al weet dat de vooropgestelde timing niet zal worden gehaald?

09.02 Minister Jacqueline Galant: Gelet op de huidige budgettaire context zal de NMBS overgaan tot een actualisering van haar meerjareninvesteringsplan, op grond van een volledige behoefteanalyse en het beschikbare budget. Op grond van dat geactualiseerde investeringsplan zal de planning kunnen worden bepaald van de projecten die erin opgenomen zijn, waaronder het project van het station Eeklo.

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): N'ayant pas obtenu de réponse à ma question écrite, je me vois dans l'obligation de la poser oralement.

Les plans de rénovation de la gare d'Eeklo ont été présentés en 2014: l'ancien bâtiment de la gare doit être démolé en 2016 et la nouvelle construction devrait être achevée en 2018-2019. Dans quelle mesure ces projets seront-ils maintenus compte tenu des économies qui toucheront la SNCB?

09.02 Jacqueline Galant, ministre: La SNCB procédera à une actualisation de son plan pluriannuel d'investissement en se fondant sur une analyse des besoins et en tenant compte du budget disponible. Le calendrier des projets, parmi lesquels la gare d'Eeklo, sera également examiné dans ce cadre.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik kijk uit naar het aangepaste meerjareninvesteringsplan. Ik hoop dat het binnenkort bekendgemaakt zal worden. Ik zal het verder opvolgen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

10 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 d'avancement des chantiers de plusieurs gares belges" (n° 4088)

10 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in verscheidene Belgische stations" (nr. 4088)

10.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, de nombreux chantiers de rénovation de gares sont en cours sur le réseau belge. C'est une bonne chose en soi,

10.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het is moeilijk te achterhalen waarom sommige

puisque les gares constituent un point central, qui permet, si elles sont bien conçues, d'optimiser le tissu urbanistique, social et multimodal des centres-villes.

L'évolution et la durée de certains chantiers laissent toutefois perplexes. Alors que certains projets semblent purement et simplement laissés de côté, d'autres subissent des retards très importants, d'autres avancent au rythme prévu et d'autres encore sont à court de financement. Dans ces conditions, il est assez difficile de voir clairement à quel stade en sont les différents projets.

Dès lors, madame la ministre, pour chacune des gares (Ottignies, Namur, Mons, Malines, Courtrai, Ostende, Bruxelles-Central), pouvez-vous m'indiquer aujourd'hui, ou un jour, où en sont concrètement les projets sur ces différents points: l'état d'avancement du projet, les montants budgétés initialement, les montants effectivement liquidés, l'estimation actualisée du reste à payer et, enfin, l'estimation du délai avant fin des travaux et avant début pour les projets n'ayant pas encore commencé?

Par ailleurs, vu le contexte budgétaire que votre gouvernement impose, ces projets sont-ils maintenus tels quels? Voilà, madame la ministre, quelques menues questions dont j'attends évidemment beaucoup!

Président: Laurent Devin

Voorzitter: Laurent Devin

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Cheron, je vous remercie pour cette question à laquelle je répondrai en détail. Plusieurs fiches ont été préparées par la SNCB pour chacune des gares, à savoir Ottignies, Namur, Mons, Malines, Courtrai, Ostende et Bruxelles-Central. Vous allez recevoir ces chiffres qui vous donnent la description du projet, le budget passé et futur et le planning de réalisation des travaux.

Votre question me donne aussi l'occasion de rappeler ma vision de ces grands projets de gares que je traduirai concrètement dans les prochains mois via le nouveau plan d'entreprise, le prochain PPI et le futur contrat de gestion entre l'État, Infrabel et la SNCB. Ces dernières années, de très grands projets de gares, parfois qualifiés de pharaoniques par certains, ont été développés au Sud comme au Nord de notre pays. Certains projets sont d'ailleurs toujours en chantier. C'est le cas notamment de la gare de Mons qui devait initialement être achevée en 2015 mais dont la fin du chantier a été reportée, selon la SNCB, dans le courant de l'année 2018. Les retards sont principalement liés à des problèmes de planification des chantiers et aux nombreux recours introduits contre ce projet.

Comme ministre fédéral et bourgmestre depuis des années, je peux comprendre qu'une nouvelle gare soit aussi l'occasion pour une commune, une ville ou une région de réaliser une opération de valorisation patrimoniale, de participer à la relance d'activités socio-économiques ou parfois, d'être le cœur du développement économique d'une commune, en ville comme dans les zones rurales. Mais dans un contexte budgétaire d'économies couplé à la volonté d'augmenter la qualité du service orienté avant tout vers le client, je souhaite que la SNCB et Infrabel puissent continuer à rénover un

renovatiowerken in stations vertraging oplopen of stopgezet worden, en het is niet altijd duidelijk in welk stadium de verschillende projecten zich bevinden. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de projecten in de stations Ottignies, Namen, Bergen, Mechelen, Kortrijk, Oostende en Brussel-Centraal? Welk budget werd er hier oorspronkelijk voor geoormerkt, en welk bedrag werd er daar effectief van uitgegeven? Kunt u een geactualiseerde raming geven van de nog te betalen bedragen? Kunt u inschatten wanneer deze werken zullen worden afgerond (en wanneer ze zullen aanvangen, voor de projecten die nog niet zijn opgestart)? Worden deze projecten onveranderd gehandhaafd?

10.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik overhandig u voor elk station de cijfers met betrekking tot de omschrijving van het project, de vroegere en de toekomstige begroting en het tijdpad voor de uitvoering der werkzaamheden.

De afgelopen jaren werden er grootscheepse projecten, die soms als megalomaan werden bestempeld, op poten gezet. In een context van besparingen en teneinde de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant te verbeteren, wil ik dat de NMBS en Infrabel zoveel mogelijk stations blijven renoveren zonder zeer grote – en soms te grote – bedragen te pompen in enkele megalomane projecten, wat ten koste gaat van kleine stations waar er ook belangrijke renovatiewerkzaamheden nodig zijn. Concreet moeten de NMBS en Infrabel hun beleid op het stuk van de stationsrenovatie voortzetten en daarbij in de eerste plaats op hun taken van openbare dienstverlening focussen.

maximum de gares, sans orienter de très, parfois de trop, grands montants d'investissements vers ces quelques projets pharaoniques au détriment de petites gares ou de points d'arrêt. Ces lieux d'accueil nécessitent aussi d'importantes rénovations afin d'augmenter la qualité des services pour tous.

Concrètement, la SNCB et Infrabel doivent poursuivre leur politique de rénovation des gares de notre pays, en se concentrant avant tout sur leurs missions de services publics. Les gares doivent être pratiques et propres. Elles doivent être accessibles à toutes les personnes, notamment aux personnes à mobilité réduite. Si certaines régions ou certaines villes veulent, dans le futur, faire de leur gare de véritables œuvres d'art, des cathédrales du XXI^e siècle ou de *mega shopping centers*, elles devront davantage compter sur leurs capacités de les cofinancer plutôt que sur leur relais politique au sein des entreprises publiques.

Comme je l'ai indiqué, je vous transmets une fiche reprenant de nombreuses informations détaillées. Ces fiches ont été préparées dès 2014. Selon la SNCB, ces informations sont les derniers ajouts. Néanmoins, je me permets de vous signaler deux éléments qui n'y sont pas repris. D'une part, les travaux de la gare de Mons seraient achevés en 2018 selon le communiqué de presse de la SNCB. D'autre part, j'ai demandé à la SNCB d'examiner la possibilité de réaliser des économies sur les derniers marchés qui doivent encore être passés. J'estime en effet que pour chaque projet, la possibilité doit être examinée de réaliser des économies lorsque celles-ci n'ont aucune conséquence sur la qualité du service. Dans le cas présent, cet argent devra servir, via le prochain PPI, à financer d'autres projets dans de plus petites gares belges.

Enfin, si vous me le permettez, je souhaite prendre l'exemple de la Suisse, où je me suis rendue. Dans ce pays, on trouve des gares qui ne sont pas extraordinaires d'un point de vue esthétique mais qui, par contre, sont d'une fonctionnalité exemplaire et fréquentées par énormément de personnes. Ils ont su effectuer le transfert entre la route et les chemins de fer. C'est bien la preuve que ce n'est pas parce que les gares sont pharaoniques ou présentent un caractère architectural exceptionnel qu'elles attirent plus de voyageurs.

Je pense qu'il faut vraiment se recentrer sur la qualité du service. Je le répète, pour ce qui concerne la gare de Mons, j'ai demandé que le dernier volet, dont le marché n'a pas encore été attribué, soit revu à la baisse.

10.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse complète, notamment en ce qui concerne la philosophie générale. Nous aurons l'occasion de vérifier cela dans les autres discussions que nous aurons, notamment autour du PPI. Pour le reste, j'analyserai les fiches que je vais recevoir – je vous en remercie.

Je pense qu'il est bon de se baser sur un état des lieux objectif avant de faire quelque considération que ce soit. Je note, cela me paraît relativement important, ce que vous avez dit sur le dernier volet de la gare de Mons, une gare dont on parle beaucoup. Je vous remercie en tout cas pour ces réponses, madame la ministre.

Als sommige regio's of steden hun stations willen omtoveren tot echte kunstwerken of megashopping-malls, dan zullen ze meer op hun eigen middelen moeten rekenen dan op hun politieke contacten bij de overheidsbedrijven.

Twee punten staan niet vermeld in de documenten die ik u overhandig: enerzijds, de werkzaamheden in het station Bergen die volgens de NMBS in 2018 zullen worden afgerond; anderzijds, mijn verzoek aan de NMBS om na te gaan of er kan worden bespaard op de laatste opdrachten die nog moeten worden aanbesteed.

10.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Men moet uitgaan van een objectieve inventaris voor men allerlei beschouwingen de wereld instuurt.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 4113 de Mme Ann Vanheste est reportée. Les questions jointes n° 4122 de M. Jef Van den Bergh et n° 4171 de Mme Sabien Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

11 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overgangperiode ingeschreven in het ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4143)**

11 **Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la période transitoire mentionnée dans l'arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4143)**

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, in 2009 werd bij de aanpassing van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 inzake het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal voorzien in een overgangperiode voor de maximale geluidsquota van dag- en avondvluchten. Zij werden respectievelijk vastgelegd op QC 48 en QC 24, uitgezonderd voor vliegtuigen die al op Brussel-Nationaal vlogen in het jaar dat voorafging aan de inwerkingtreding van de bepaling.

De overgangperiode zou aflopen eind 2014. Voor mij is het onduidelijk of dat implicaties had of heeft voor de luchthaven.

Hoeveel toestellen maakten in 2014 nog gebruik van de overgangsbepaling? Wordt naar aanleiding van het aflopen van de overgangperiode geverifieerd of alle vluchten voldoen aan de gestelde geluidsquota? Worden er indien nodig stappen ondernomen om ze alsnog af te dwingen? Ik kijk uit naar uw antwoord.

11.02 Minister Jacqueline Galant: Volgens de gegevens, die Brussels Airport Company aan het DGLV heeft verstrekt, werden overdag een enkel vertrek boven de QC-waarde van 38 en 's avonds 68 vertrekken boven de QC-waarde van 24 geregistreerd met toestellen onder *grandfather rights*, dus onder de overgangsbepalingen. Die toestellen konden de uitzonderingsregel uit het koninklijk besluit van 3 mei 2004 genieten.

De verificatie gebeurt automatisch via de database van Brussels Airport Company door de luchthaveninspectie. De *grandfather rights* of met andere woorden de overgangsregels in artikel 54, § 2, zijn vervallen op 25 oktober vorig jaar en dat werd aan Brussels Airport Company betekend. Het overgangsregime vervalt dus en het uitzonderingsregime blijft bestaan, zolang het ministerieel besluit van 3 mei 2014 van toepassing is. Brussels Airport Company heeft bevestigd dat de database werd aangepast. De opvolging werd via de database van Brussels Airport uitgevoerd door de dienst Milieu van het DGLV.

11.01 Bert Wollants (N-VA): En 2009, dans le cadre de la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, une période transitoire a été prévue jusque fin 2014 pour le quota de bruit maximal des vols diurnes et nocturnes, avec des quantités de bruit fixées respectivement à 48 et 24. Pour combien d'appareils recourait-on encore, en 2014, à cette disposition transitoire? Tous les vols satisfont-ils entre-temps aux quotas de bruit? Des initiatives seront-elles prises, au besoin, pour rendre ces quotas contraignants?

11.02 Jacqueline Galant, ministre: On a enregistré 1 départ au-dessus d'un *quota count* de 38 en journée et 68 départs au-dessus d'un *quota count* de 24 en soirée, avec 1 appareil relevant de la réglementation transitoire. L'inspection aéroportuaire procède à un contrôle automatique de ces dépassements en utilisant à cette fin la banque de données de la Brussels Airport Company (BAC). La fin de la réglementation transitoire à la date du 25 octobre 2014 a été signifiée à la BAC. Le régime d'exception restera d'application tant que l'arrêté ministériel du 3 mai 2014 sera en vigueur. La banque de données a été adaptée et le service Environnement de la DGTA assure le suivi.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Het is belangrijk dat we dat opvolgen, omdat die bepalingen mee deel uitmaakten van de luchthavenakkoorden. Ik ben dus blij dat

daar opvolging aan wordt gegeven.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vragen nummers 4148 en 4152 van onze collega's Temmerman en Wilmès worden uitgesteld.

12 **Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un ILS sur la piste 07L" (n° 4187)**

12 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsen van een 'instrument landing system' (ILS) op baan 07L" (nr. 4187)**

12.01 **Véronique Caprasse** (FDF): Monsieur le président, après les trains, je pensais qu'on allait parler des vélos électriques. Moi, je vais parler des avions. Depuis plusieurs années, Belgocontrol mais également BAC (Brussels Airport Company) sont demandeurs d'installer un ILS sur la piste 07 L afin d'améliorer la sécurité des opérations à l'aéroport de Bruxelles-National et de diminuer les nuisances sonores lorsque cette piste doit être utilisée.

Cette installation est également sollicitée par l'association des pilotes depuis le début des années soixante car elle permettrait d'abandonner l'utilisation de pistes croisées (par exemple 01/07R). Les nuisances sonores seraient en effet réduites par l'installation d'un ILS en permettant une stabilisation de la trajectoire dans le plan de descente plutôt qu'en descente par paliers intermédiaires avec remise des gaz.

De surcroît, l'installation d'un ILS sur la piste 07 L permettrait également de réduire la congestion et les holdings lorsque cette piste doit être utilisée. De fait, la procédure VOR actuelle nécessite des espacements importants entre avions et limite très fortement la capacité. L'optimisation des procédures d'approche sur la piste 07 L est d'autant plus justifiée que l'on peut constater une augmentation sensible de l'utilisation de cette piste pour les atterrissages ces dernières années.

En conséquence, madame la ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez ou avez eu connaissance de cette revendication? Dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui justifient que cette instruction donnée en 2009 par le secrétaire d'État en charge de la Mobilité à Belgocontrol n'a pas à ce jour été suivie d'effets? Est-il envisagé de procéder rapidement à l'installation d'un ILS (permis d'urbanisme, procédure design, procédure d'achat) avec un planning de réalisation d'une durée de six mois en moyenne?

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Caprasse, je suis naturellement bien au courant de ces demandes. Comme vous l'affirmez, une instruction de 2009 n'a jamais été suivie d'effets. Gérant ce dossier dans un contexte extrêmement compliqué, j'ai décidé de reprendre tous les éléments afin de travailler sur une solution structurelle la plus objective possible, avec à l'esprit une approche "équilibrée" au sens de la réglementation européenne.

12.01 **Véronique Caprasse** (FDF): Sinds meerdere jaren vragen Belgocontrol, Brussels Airport Company (BAC) en de pilotenvereniging dat er op baan 07 L een instrument landing system (ILS) geplaatst zou worden. Aldus zou men geen gebruik meer moeten maken van kruisende banen (bijvoorbeeld 01/07 R), de geluidsoverlast kunnen terugdringen door de stabilisering, zonder overshoot, van de vliegbaan in het glijpad en de congestie van het luchtruim kunnen verminderen, doordat de afstand tussen de vliegtuigen gereduceerd zou kunnen worden, wat met de huidige VOR-procedure niet mogelijk is.

Waarom werd er geen uitwerking gegeven aan de richtlijn van de staatssecretaris uit 2009? Zal men snel een ILS installeren? Het voortraject (stedenbouwkundige vergunning, ontwerpprocedure, aankoopprocedure) duurt ongeveer zes maanden.

12.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik heb besloten alles op een rijtje te zetten om tot een zo objectief mogelijke structurele oplossing te komen, die gericht is op een "evenwichtige" aanpak zoals bedoeld in de Europese regelgeving.

12.03 **Véronique Caprasse** (FDF): Madame la ministre, je vous

12.03 **Véronique Caprasse**

remercie. Je me permets d'insister sur ce point. C'est une question de sécurité et c'est une demande des pilotes. S'il arrive quoi que ce soit, vous en aurez la responsabilité en tant que ministre fédérale. Il y a urgence en la matière!

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

13 Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi des langues dans la revue 'Connect' éditée par Brussels Airport Company" (n° 4188)

13 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de talen in het door Brussels Airport Company uitgegeven tijdschrift 'Connect'" (nr. 4188)

13.01 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, la revue *Connect*, éditée par Brussels Airport Company (BAC) a vu son édition récente consacrée plus particulièrement aux importants travaux de réfection des pistes qui se dérouleront à partir du 27 mai 2015 à l'aéroport de Bruxelles-National. Elle a été remise dans une édition unilingue néerlandaise dans ma commune de Kraainem. Il est parfaitement regrettable que des informations aussi essentielles, alors que bon nombre de mes administrés subissent de lourdes et continues nuisances sonores, soient uniquement diffusées en néerlandais alors que Kraainem est une commune à régime linguistique spécial.

Je précise que Brussels Airport Company est une société anonyme à laquelle l'État belge a confié la licence d'exploitation de l'aéroport, dont 75 % des parts de la société sont détenues par un consortium d'investisseurs privés, l'État belge détenant 25 % des parts. Brussels Airport Company est le successeur de la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company (BIAC) née, en octobre 1998, de la fusion entre les activités au sol de la Régie des Voies aériennes et la Brussels Airport Terminal Company (BATC).

Sur le plan de l'application des lois linguistiques, on peut considérer que BAC est une entreprise privée, personne morale, chargée par la loi ou les pouvoirs publics d'une mission d'intérêt général qui dépasse les limites d'une entreprise privée et, à ce titre, est soumise aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative. De surcroît, l'article 48, alinéa 2, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative stipule que "le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre des mesures particulières en vue de régler l'application des présentes lois coordonnées à Belgocontrol et à la BIAC, en tenant compte des conditions d'exploitation de l'aéroport".

Dès lors que BAC est le successeur légal de BIAC, et qu'aucune mesure particulière n'a toujours pas été prise à l'heure actuelle, les lois sur l'emploi des langues en matière administrative sont toujours d'application (avis n° 31320 du 19 juin 2001 de la Commission permanente de contrôle linguistique).

En conséquence, l'on peut estimer que cet envoi unilingue méconnaît les lois linguistiques (article 40, alinéa 2; avis et communications adressés directement au public par les services centraux, lesquels doivent être bilingues).

(FDF): Het is een kwestie van veiligheid, en de piloten hebben daarom gevraagd. De tijd dringt!

13.01 Véronique Caprasse (FDF): Het is betreurenswaardig dat het tijdschrift *Connect*, waarvan het jongste nummer gewijd is aan de grote renovatiewerken aan de start- en landingsbanen die in mei van start zullen gaan, enkel in het Nederlands beschikbaar is, terwijl heel wat inwoners van Kraainem, een gemeente met een bijzondere taalregeling, dagelijks geluidshinder ondervinden van de luchthaven.

Dat eentalige tijdschrift, dat door Brussels Airport Company (BAC) wordt uitgegeven, houdt geen rekening met de wetten op het gebruik van de talen voor de berichten en mededelingen die de centrale diensten rechtstreeks aan het publiek richten, en die tweetalig moeten zijn.

Welke maatregelen zal u nemen om BAC de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken te doen naleven?

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez pris connaissance de cette revue? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre à l'égard de BAC afin qu'elle respecte les lois linguistiques dans ses normes de diffusion et notamment à l'égard des communes à régime spécial?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, madame Caprassé, j'ai pris connaissance de cette revue. Elle est très importante, notamment dans la communication faite aux riverains à propos des travaux entrepris à Bruxelles-National. Cette revue est un bon moyen de communication pour l'aéroport de Bruxelles-National. Le site web conjoint de Belgocontrol et de Brussels Airport Company est un autre bon exemple. Saluons donc d'abord cette ouverture et apprécions les efforts de l'aéroport de Bruxelles-National pour mieux communiquer vers les citoyens.

Le magazine *Connect* a été distribué par Brussels Airport Company à plus de 600 000 exemplaires: plus de 1,4 million de lecteurs en version néerlandaise en Région flamande, et en version bilingue néerlandais-français en Région de Bruxelles-Capitale.

Brussels Airport Company est une société privée et donc les lois sur l'emploi des langues en matière administrative ne s'appliquent qu'aux actes qui relèvent de sa mission d'intérêt général, tels que définis par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC. Par conséquent, la distribution d'un magazine purement informatif ne rentre pas dans cette catégorie.

Dans un souci de bon voisinage, Brussels Airport Company distribuera les éditions futures en version bilingue français-néerlandais à Kraainem. La version digitale en langue française est d'ailleurs disponible sur son site web.

13.03 **Véronique Caprassé** (FDF): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai moi-même écrit à Brussels Airport Company (BAC). Voici la réponse que je viens de recevoir du CEO, Arnaud Feist: " Brussels Airport Company est une société privée. Les lois sur l'emploi des langues en matière administrative ne s'appliquent donc qu'aux actes qui relèvent de sa mission d'intérêt général, tel que défini par l'arrêté royal du 20 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BAC. La distribution d'un magazine purement informatif n'entre pas dans cette catégorie."

Cette interprétation me paraît juridiquement erronée pour deux raisons. BAC, à la lecture de l'arrêté royal de 2004, est bien une personne morale soumise aux lois linguistiques coordonnées (LLC), dès lors qu'elle a été chargée par la loi ou les pouvoirs publics d'une mission d'intérêt général qui dépasse les limites d'une entreprise privée.

En vertu de l'article 1^{er}, § 2, 2^o, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, les lois linguistiques sont applicables aux personnes morales concessionnaires d'un service public, à l'exception des dispositions relatives à l'organisation des services, au statut du personnel et aux droits acquis par celui-ci. La diffusion d'informations ne constitue pas cette exception. À cet égard, l'article 35, § 1^{er}, de

13.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik wijs op de grote inspanningen van de luchthaven inzake communicatie. Het magazine *Connect* werd op ruim 600 000 exemplaren verdeeld, de Nederlandstalige editie in het Vlaams Gewest en de tweetalige editie in het Brussels Gewest.

BAC is een privéonderneming. De wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken zijn enkel van toepassing op haar opdracht van openbaar nut zoals omschreven in het koninklijk besluit van 21 juni 2004. De verdeling van een louter informatief magazine valt niet binnen die opdracht.

Uit een oogpunt van goed nabuurschap zal BAC in Kraainem voortaan tweetalige exemplaren verdelen.

13.03 **Véronique Caprassé** (FDF): Die interpretatie lijkt me juridisch onjuist te zijn. BAC is volgens het koninklijk besluit van 2004 wel degelijk een rechtspersoon die onderworpen is aan de taalwetten, aangezien de onderneming bij wet of door de openbare machten werd belast met een opdracht van openbaar nut die de grenzen van een privaatsbedrijf te buiten gaat.

De taalwetten zijn van toepassing op de rechtspersonen die concessiehouder zijn van een openbare dienst, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op de organisatie van de diensten, op de rechtspositie van het personeel en op de door het personeel verkregen rechten. Het verspreiden van informatie valt niet onder de noemer van een van die

l'arrêté royal précité stipule que le titulaire de la licence d'exploitation fournit, sur une large base et d'une manière transparente, les informations relatives aux trajectoires suivies, entre autres, sur la base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien, et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

Dès lors, je suis en droit d'estimer que la revue *Connect* participe à cette mission d'information des riverains, notamment pour les travaux réalisés sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Contrairement à ce qu'affirme M. Feist, ce magazine entre dans cette catégorie et, en conséquence, une information bilingue dans les communes à facilités est requise. Il m'a promis de le faire à l'avenir mais je demande aujourd'hui que les gens soient informés chacun dans leur langue sur des travaux qui vont nous déranger pendant plusieurs mois. C'est une information à laquelle les gens ont droit. Je vous demande d'insister auprès de M. Feist pour qu'il procède à une distribution de cette revue dans les deux langues à Kraainem.

Le fait de faire référence à un site internet, c'est bien, mais il y a beaucoup de personnes qui n'en disposent pas, notamment les personnes âgées.

Le **président**: Chère collègue, je vous ai laissé tout le temps nécessaire pour aller au bout de votre réflexion car la question est d'importance, mais je vous signale que vous ne disposez que d'une minute pour votre réplique. À l'avenir, merci d'en tenir compte.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

14 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het filatelistisch centrum van de NMBS" (nr. 4199)**

14 **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 "le centre philatélique de la SNCB" (n° 4199)**

14.01 **Inez De Coninck (N-VA)**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben te weten gekomen dat de NMBS-Holding beschikte over een eigen filatelistisch centrum. Eerst kon ik dat zelf niet goed geloven, maar ik heb wat opzoekwerk gedaan en het blijkt te kloppen. Die dienst maakte onder andere eigen spoorwegzegels.

Het is mij evenwel niet duidelijk waar deze dienst werd ondergebracht na de hervorming van de NMBS-structuur op 1 januari 2014.

Mevrouw de minister, u werkt aan een moderniseringsplan en in dat opzicht lijkt het mij dan ook belangrijk om deze dienst door te lichten en te beoordelen of hij behoort tot de kerntaken. Vandaar mijn volgende vragen.

Waar bevindt het filatelistisch centrum zich momenteel binnen de NMBS-structuur? Welke diensten voert het nog uit?

Over hoeveel medewerkers beschikt deze dienst? Wat is de kostprijs daarvan?

uitzonderingen.

Het koninklijk besluit bepaalt dat de houder van de licentie informatie verschaft omtrent de gevolgde vliegroutes en de veroorzaakte hinder, en dit in overeenstemming met de beste praktijken van de referentieluchthavens.

Ik mag daaruit terecht besluiten dat *Connect* ook een manier is om de omwonenden te informeren en dat de inwoners van de faciliteitengemeenten dus over een en ander in de twee voornoemde landstalen moeten worden ingelicht. Ik verzoek u dan ook er bij de heer Arnaud Feist op aan te dringen *Connect* in Kraainem in twee talen te verspreiden. Een website is oké, maar niet iedereen heeft daar toegang toe.

14.01 **Inez De Coninck (N-VA)**: La SNCB possède son propre centre philatélique qui émet entre autres des timbres chemin de fer. Où ce service est-il hébergé depuis la réforme de la structure SNCB le 1^{er} janvier 2014? Ce service fait-il réellement partie des missions essentielles de la SNCB? Quel est son coût et combien de personnes y travaillent-elles?

Acht u die activiteit een kerntaak van de spoorwegen?

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, op 4 mei 2015 besliste het directiecomité van de NMBS om de uitgifte van spoorwegvignetten en alle activiteiten van dat centrum definitief stop te zetten, omdat die activiteiten geen deel uitmaken van de kerntaken van de spoorwegmaatschappij.

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le 4 mai 2015, le comité de direction a décidé de cesser toutes les activités de ce centre philatélique.

14.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw kort maar duidelijk antwoord. U zei dat die beslissing gevallen is op 4 mei en dat is positief. Mijn vraag dateert van 6 mei, dus net iets te laat, want de goede beslissing was dan al genomen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 4198 de Mme Fonck est transformée en question écrite.

15 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toelagen voor de vakbondswerking en de syndicale premie" (nr. 4203)**

15 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subsides pour la présence syndicale et la prime syndicale" (n° 4203)**

15.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, bij de NMBS ontvangen zowel de erkende als de niet-erkende vakbonden een toelage voor hun vakbondswerking. In de vorige legislatuur hebben collega's De Padt en Vandeput daarover ook al verscheidene vragen gesteld. Toen rees er veel ongenoegen bij de publieke opinie over de toelage aan de vakbonden.

15.01 **Inez De Coninck** (N-VA): L'opinion publique a parfois du mal à comprendre qu'au sein de la SNCB, tant les syndicats reconnus que les syndicats non reconnus bénéficient d'une subvention pour leurs activités syndicales. Les chiffres cités dans la presse divergent à ce propos. Chaque dépense doit être examinée de manière critique.

De toelage wordt onder meer gebruikt voor de terugbetaling van de lidgelden van vakbondsleden. In het licht van de huidige besparingen waarbij men de reizigers wil ontzien, moet men elke uitgave kritisch bekijken. De NMBS staat voor een gigantische besparingsoefening. De cijfers van de dotaties aan de vakbonden variëren in de pers tussen 5,5 miljoen euro en soms zelfs 12 miljoen euro per jaar.

La ministre peut-elle indiquer à combien se sont montées les subventions reçues, par syndicat reconnu et non reconnu, de 2012 à 2014 inclus? Quel a été, par groupe linguistique, le nombre total de personnes "dispensées" au cours de ces années? Pourquoi les subventions sont-elles octroyées? Sont-elles soumises à des conditions telles que la paix sociale? L'employeur met-il à la disposition des syndicats du matériel informatique ou d'autres avantages?

Daarom stel ik u graag de volgende vragen.

Kunt u mij een tabel geven met de toelages, per erkende en niet-erkende vakbond, vanaf 2012 tot en met 2014? Wat is het totaal aantal vrijgestelde personen in die jaren, opgesplitst per taalgroep? Waarvoor wordt de toelage uitgekeerd? Zijn aan de toelage voorwaarden verbonden, zoals bijvoorbeeld sociale vrede? Krijgen de vakbonden ICT-materiaal of andere voordelen kosteloos ter beschikking gesteld door de werkgever?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw De Coninck, HRL heeft mij de toelagen en het aantal vrijgestelden bezorgd per erkende en niet-erkende vakbond in de periode 2012-2014. Ik zal u de cijfers bezorgen.

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Je vous transmettrai ces chiffres par écrit.

De toelage wordt uitgekeerd om de vakorganisaties de middelen te bieden die in overleg nodig worden geacht om de maatschappelijke doelstelling van de Belgische Spoorwegen, namelijk een degelijke dienstverlening, te waarborgen. De vakorganisaties verbinden er zich toe de procedures van paritair overleg, waarin wettelijk en statutair is voorzien, na te leven, met inbegrip van het akkoord dat werd gesloten over de werkonderbrekingen. De vakorganisaties krijgen in dat verband een bestedingsbedrag voor dezelfde apparatuur als het administratieve personeel in actieve dienst, met name een standaardcomputer, een standaard-gsm en een beperkt belkrediet.

De toelagen worden al vele jaren uitbetaald. Ik stel ook vragen over het feit dat hiervoor geen verantwoording moet worden afgelegd. Voor mij moet iedereen besparen.

Les subventions sont octroyées aux organisations syndicales afin de leur donner les moyens de garantir l'objectif social des Chemins de fer belges, à savoir offrir un service de qualité. Les syndicats s'engagent à respecter les procédures de concertation paritaire, en ce compris l'accord qui a été conclu à propos des interruptions de travail. Les organisations syndicales perçoivent dans ce cadre un montant à affecter au même équipement que le personnel administratif en service actif, à savoir un ordinateur standard, un gsm standard et un crédit d'appel limité.

Ces subventions sont versées depuis de nombreuses années. Je m'interroge également sur le fait qu'aucune justification n'est demandée à cet effet.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan u volgen in uw redenering.

Ik vind het ook een impliciete discriminatie want de werknemer die zich niet wenst aan te sluiten bij een vakbond verliest dat voordeel want hij krijgt die premie niet terugbetaald. Het is een voordeel dat de werkgever geeft aan de werknemer via de vakbonden. Wij vragen ons af of dit niet beter rechtstreeks kan worden gegeven.

Op deze manier wordt dit systeem in stand gehouden. Het verwondert ons dan ook niet dat er zo'n hoge syndicalisatiegraad is bij de NMBS.

Wij blijven dit verder opvolgen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

Le **président**: Les questions n^{os} 4207 et 4213 de MM. Michel de Lamotte et Jef Van den Bergh sont reportées.

16 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre de PV aux conducteurs étrangers et l'exigibilité des amendes impayées" (n° 4215)

16 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal pv's voor buitenlandse chauffeurs en de opeisbaarheid van de niet-betaalde boetes" (nr. 4215)

16.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, dernièrement, des statistiques quant aux infractions au Code de la route commises par des conducteurs étrangers ont été publiées. L'article date du 6 mai dernier. Il s'agit ici d'une conséquence directe de l'application de la directive européenne Cross Border qui permet

16.01 Katrin Jadin (MR): De Europese Cross Border Enforcementrichtlijn faciliteert de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie bij verkeers-

de faciliter l'échange transfrontalier d'informations en cas de non-respect du Code de la route.

Alors que la coopération entre les pays européens dans le domaine des infractions de roulage s'améliore considérablement, il me revient qu'à l'heure actuelle, un bon nombre d'amendes ne sont tout simplement pas payées par les conducteurs étrangers ayant été pris en infraction et ayant fait l'objet d'un procès-verbal dans notre pays.

Madame la ministre, existe-t-il des statistiques quant aux amendes impayées par les conducteurs étrangers? Comment pouvons-nous agir pour assurer le paiement des amendes de manière plus efficace?

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la directive Cross Border rend possible l'identification des conducteurs européens sur la base de la plaque d'immatriculation de leur véhicule; elle vise à permettre une poursuite effective des contrevenants étrangers qui commettent des infractions routières.

S'il faut bien reconnaître que cette directive apporte une amélioration importante puisque les États membres disposent d'une base légale pour identifier les contrevenants étrangers sur leur territoire, elle n'apporte en revanche pas directement de moyens pour exécuter les amendes. Je ne dispose d'ailleurs pas de statistiques quant au nombre d'amendes impayées.

À l'instar de mon plan de lutte contre l'impunité en matière d'amendes, une solution devrait être apportée pour résoudre cette problématique, après une réflexion au niveau européen. Mais cela s'avère être un exercice plus complexe.

16.03 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

N'étant pas membre permanent de cette commission, j'apprends que vous avez déjà élaboré un plan que vous comptez mettre en place.

Comme vous, j'estime qu'une concertation au niveau européen s'impose. Comme je l'ai dit, nos voisins français réussissent avec beaucoup de talent à faire payer les amendes dues par les conducteurs étrangers dans leur pays. Il est important de réfléchir à cette question, d'autant plus que notre pays est un pays de transit.

16.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Avec la France, cela fonctionne déjà.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

17 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemeentelijke parkeerkaart" (nr. 4281)**

17 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte de stationnement communale" (n° 4281)**

17.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een veeleer technische vraag over het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke

overtredingen, maar heel wat bestuurders die geverbaliseerd worden, betalen hun boetes niet. Beschikt u over cijfers hieromtrent? Hoe kunnen we garanderen dat deze boetes betaald worden?

16.02 **Minister Jacqueline Galant**: Dankzij de Cross Border Enforcementrichtlijn kunnen bestuurders geïdentificeerd worden op basis van de nummerplaat. De lidstaten beschikken voortaan over een wettelijke grondslag om overtreders op hun grondgebied te identificeren. De richtlijn voorziet echter niet in een regeling om onbetaalde boetes in te vorderen. Hier zou op Europees niveau over moeten worden nagedacht, maar dit blijkt een complexe aangelegenheid.

16.03 **Katrin Jadin** (MR): Onze Franse burens slagen er wel in om boetes van buitenlandse verkeers-overtreders te innen; wij zouden dit ook moeten kunnen.

17.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): L'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte

parkeerkaart.

In dat besluit staat onder andere in paragraaf 2 van artikel 2: “De gemeenteraad bepaalt de categorie van personen aan wie de gemeentelijke parkeerkaart kan uitgereikt worden.” Het geeft ook de voorwaarden voor de uitreiking. In paragraaf 4 staat: “De bewonerskaart kan enkel uitgereikt worden aan personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de gemeente, zone of straat vermeld op de kaart.”

Mevrouw de minister, ik heb drie technische vragen.

Ten eerste, dient de gemeenteraad zich met betrekking tot een blauwe zone uit te spreken over de afbakening van de straten of zones waarbinnen de bewonerskaart van toepassing is en waarbij onderborden “uitgezonderd bewoners” moeten worden aangebracht?

Ten tweede, is een niet nader gespecificeerde beslissing van de gemeenteraad, zoals – ik citeer –: “elke inwoner met domicilie in de blauwe zone kan maximaal twee bewonerskaarten bekomen” voldoende, om het college te machtigen in elke zone bewonerskaarten uit te reiken en zelf te bepalen op welke straten of zones ze van toepassing zijn?

Ten derde, wat wordt onder de omschrijving “categorie van personen” begrepen?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, een blauwe zone waarbinnen de reglementering van beperkte parkeertijd geldt, kan uit een straat, een deel van een straat of een geheel van straten bestaan.

Het afbakenen van een blauwe zone gebeurt door een aanvullend reglement. Enkel de gemeenteraad is bevoegd om het gemeentelijk aanvullend reglement in te stellen. Die bevoegdheid kan niet aan het college van burgemeester en schepenen worden toevertrouwd.

De beperkte parkeertijd binnen die blauwe zone geldt niet, wanneer een bijzondere parkeerregeling is ingevoerd voor de personen die in het bezit van gemeentelijke parkeerkaarten zijn en die parkeerkaarten aan de binnenkant van de voorruit zijn aangebracht.

De gemeentelijke parkeerkaart, in het bijzonder de bewonerskaart, vervangt dus de parkeerschijf. Dat impliceert dat enkel de gemeenteraad kan bepalen binnen welke zones met beperkte parkeertijd het gebruik van een bewonerskaart van toepassing kan zijn.

De gemeenteraad moet duidelijk in het aanvullend gemeentereglement de zones vastleggen waarbinnen de reglementering blauwe zone van toepassing zal zijn.

Indien in het gemeentelijk reglement is bepaald dat elke bewoner met een domicilie binnen een blauwe zone maximaal twee bewonerskaarten kan bekomen, impliceert dit dat het college van burgemeester en schepenen verplicht is om maximum twee bewonerskaarten uit te reiken aan alle bewoners binnen een blauwe zone.

communale de stationnement dispose que le conseil communal détermine la catégorie de personnes auxquelles la carte de stationnement communale peut être délivrée. Il prévoit également que la carte ne peut être délivrée qu'aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune, la zone ou la rue mentionnée sur la carte. Quelle est la marge de manœuvre dont disposent le conseil communal et le collège en l'occurrence?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Une zone de stationnement à durée limitée ou zone bleue peut concerner une rue, une partie de rue ou un ensemble de rues. Seul le conseil communal, et non le collège communal, peut régler la délimitation de cette zone. La durée limitée du stationnement de cette zone bleue n'est pas applicable si une carte communale de stationnement est placée derrière le pare-brise. Seul le conseil communal peut définir dans un règlement les zones de stationnement à durée limitée dans lesquelles l'utilisation d'une carte de riverain est possible.

Si le règlement communal prescrit que chaque habitant peut recevoir deux cartes de riverain au maximum, le collège est tenu de respecter cette disposition.

Les termes "catégories de personnes" se réfèrent aux groupes-cibles qui peuvent être pris en compte pour l'octroi d'une carte communale de

Met categorieën van personen wordt doelgroepen bedoeld die in aanmerking kunnen komen voor een gemeentelijke parkeerkaart zoals bewoners, beoefenaars van gezondheidsberoepen, leden van bepaalde verenigingen enzovoort. Deze categorieën worden eveneens bepaald door de gemeenteraad.

stationnement: les habitants, les praticiens de professions de la santé, etc.

17.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de besparingen bij de Kempische stations" (nr. 4223)

18 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies réalisées dans les gares de Campine" (n° 4223)

18.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben vernomen dat een aantal investeringen in de stations en stationsomgevingen van Herentals, Turnhout en Lier *on hold* worden gezet wegens budgettaire redenen. Stilaan merken wij dus de gevolgen van de besparingsplannen.

18.01 David Geerts (sp.a): Les investissements prévus pour les gares d'Herentals, de Turnhout et de Lierre ont été suspendus pour des raisons budgétaires. Quelle sera l'incidence de ces économies sur les voyageurs? Infrabel et la SNCB avaient déjà signé un engagement concernant la première phase du développement du quartier de la gare. Les plans afférents à la seconde phase attendent depuis déjà un an d'être signés par la SNCB. Quand le seront-ils? Quand l'ensemble du plan d'investissement nous sera-t-il présenté?

Die stations zijn belangrijke regionale knooppunten en wachten al geruime tijd op investeringen en vernieuwingen. De gemeenten hebben bovendien een aantal studiebureaus onder de arm genomen en masterplannen uitgetekend. Het is heel vervelend voor de gemeentebesturen wanneer een van de partners afhaakt en zijn engagementen voor een bepaalde tijd uitstelt. Reizigers in deze regio moeten dus meer betalen voor minder dienstverlening.

Mevrouw de minister, klopt het dat de renovatie van de stations Herentals, Lier en Turnhout *on hold* worden gezet? Welke impact heeft dit op de reizigers van die stations?

In een eerste fase van de uitwerking van het masterplan met betrekking tot de stationsbuurt Herentals was er al een ondertekend engagement met Infrabel en de NMBS. Wat de tweede fase betreft, de onderhandelde contracten liggen al een jaar ter ondertekening bij de NMBS-Groep. Wanneer zal men overgaan tot de ondertekening van de tweede fase van het masterplan?

Infrabel is betrokken bij het afschaffen van overwegen in de stationsbuurt van Herentals. Het ondertunnelen van de overwegen is noodzakelijk voor de veiligheid en de mobiliteit in de gemeenten. Wanneer mogen wij de globale inhoud van het investeringsplan ontvangen?

18.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de vernieuwingsprojecten van de stations Herentals, Lier en Turnhout maken deel uit van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Pas hierna kan de samenwerkingsovereenkomst voor Herentals worden ondertekend en komt er duidelijkheid met betrekking tot de afschaffing van overwegen.

18.02 Jacqueline Galant, ministre: Les projets de rénovation des gares de Herentals, Lierre et Turnhout font partie du plan pluriannuel 2013-2025. Ce n'est que lorsque ce dernier sera finalisé que l'accord de

Wat het aantal reizigers in deze stations betreft, telt de NMBS voor Turnhout dagelijks 1 504 opstappende reizigers. Voor Herentals met 4 015 en voor Lier met 5 729 ligt dit aantal aanzienlijk hoger. De tellingen werden in oktober 2014 uitgevoerd.

coopération pour Herentals sera signé. Le nombre de passagers qui embarquent chaque jour est de 1 504 à Turnhout, 4 015 à Herentals et 5 729 à Lierre.

18.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor de cijfergegevens met betrekking tot het aantal opstappende reizigers.

18.03 David Geerts (sp.a): Voilà un grand nombre de voyageurs qui vivent depuis pas mal de temps déjà dans l'incertitude.

Het andere nieuws is minder goed. Inderdaad, u zegt dat er duidelijkheid zal worden verschaft op het moment dat het meerjareninvesteringsplan er komt, maar wij vrezen dat het gevolg zal zijn dat de zaken worden uitgesteld. Het aantal rechtstreeks opstappende reizigers is 11 000 maar daarnaast is er nog een impact op de regio, en dat wil dus zeggen dat er vandaag 25 000 mensen in een onduidelijke situatie zitten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

19 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tijdelijke aanwerving van gepensioneerde treinbegeleiders" (nr. 4316)

19 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement temporaire d'accompagnateurs de train pensionnés" (n° 4316)

19.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, in berichten lezen wij dat de NMBS in de mogelijkheid zou voorzien om treinbegeleiders hun activiteiten opnieuw te laten opnemen na hun pensionering. Maar als men tot die maatregel overgaat, is er dan geen probleem van tijdige aanwerving?

19.01 David Geerts (sp.a): La SNCB voudrait demander aux accompagnateurs de train pensionnés de reprendre le travail. Comment ce projet fonctionnerait-il? De combien de personnes s'agirait-il? Comment seraient-elles rémunérées? Quelles tâches recevraient-elles? Devraient-elles suivre une formation?

Concreet, hoeveel treinbegeleiders zouden worden opgeroepen? Gaat het over voltijdse of halftijdse contracten?

Hoe zit het met de vergoeding?

Wat met de pensioenrechten?

Zijn de nodige maatregelen genomen wat de arbeidsongevallenwetgeving betreft?

Wat is het takenpakket?

Moet men opnieuw een opleiding volgen onder andere in verband met regelgeving, veiligheid en commerciële regeling? Wat zijn de juridische gevolgen indien er inbreuken zijn op veiligheid? Moeten de kandidaten ook deelnemen aan de verschillende permanente opleidingen, die voor andere treinbegeleiders worden georganiseerd?

19.02 Minister Jacqueline Galant: De NMBS laat mij weten dat er ongeveer 60 treinbegeleiders in aanmerking komen om de rangen te versterken. Het gaat om halftijdse contracten voor een maximale periode van vier maanden. De vergoeding is dezelfde als die van andere collega's van de treinbegeleiding. Hun pensioenrechten blijven behouden, omdat ze onder het maximaal te verdienen bedrag blijven.

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Soixante accompagnateurs de train sont concernés par cette mesure. Ils sont pensionnés depuis peu et disposent dès lors toujours de leur brevet d'accompagnateur de train. Ils se

Omdat zij een tijdelijk contract aangeboden krijgen, zijn ze dan ook tegen arbeidsongevallen verzekerd.

Ze zullen worden ingezet als boordchef of controletreinbegeleider.

Omdat zij recent met pensioen zijn gegaan, beschikken zij nog over een brevet van treinbegeleider. Voor inbreuken op de veiligheid is er geen verschil met statutaire treinbegeleiders. Er zijn op het ogenblik immers al contractuele treinbegeleiders.

Er moeten dit jaar in totaal nog 160 treinbegeleiders worden aangeworven.

voient proposer un contrat à mi-temps d'une durée maximale de quatre mois et sont dès lors assurés contre les accidents du travail. De plus, ils conservent leurs droits en matière de pension puisque leur salaire ne dépasse pas le montant maximal autorisé. Leur rémunération est identique à celle que perçoivent les autres accompagnateurs de train. Ils sont prévus pour assumer des fonctions de chef de bord ou de contrôleur-accompagnateur de train.

Un total de 160 accompagnateurs doivent encore être engagés cette année.

19.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Er is dus voorzien in een maximumduur.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 4258 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée à sa demande. La question n° 4320 de M. Veli Yüksel est transformée en question écrite.

20 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des excès de vitesse" (n° 4337)

20 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal snelheidsovertredingen" (nr. 4337)

20.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, l'analyse de plus de 32 millions d'amendes routières met en avant une augmentation importante du nombre d'excès de vitesse en Belgique. Cela s'explique notamment par une hausse des contrôles. Par ailleurs, les radars se sont multipliés, rendant plus efficace la traque aux infractions. Il est à noter également que les jours ouvrables occupent 61,1 % des contrôles contre 27 % les week-ends et 5,3 % les nuits de week-end, lesquelles sont les plus propices aux dérapages.

20.01 Kattrin Jadin (MR): Het aantal snelheidsovertredingen waarvoor de chauffeur bekeurd wordt, is toegenomen. U wil het aantal verkeersdoden op onze wegen tegen 2020 met 420 terugdringen ten opzichte van het cijfer in 2010. Dat is een ambitieuze doelstelling.

Les objectifs du gouvernement sont connus. Vous êtes très ambitieuse à cet égard, puisque vous vous assignez comme objectif de réduire, pour 2020, de 420 le nombre de tués sur nos routes par rapport à 2010.

Zal u het aantal snelheidscontroles optrekken, meer bepaald op risicovollere momenten zoals tijdens de weekendnachten? Bent u tevreden over de reeds behaalde resultaten?

Madame la ministre, comptez-vous accroître le nombre de contrôles de vitesse dans les prochaines années, notamment à des moments sensibles comme les nuits de week-end? Nous sommes à mi-chemin entre 2010 et votre objectif de 2020. Dès lors, pouvons-nous être satisfaits des résultats obtenus?

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, en tant que ministre fédérale de la Mobilité, je veux donner

20.02 Minister Jacqueline Galant: Ik wil een nieuw verkeers-

avec tous les acteurs concernés de nouvelles impulsions afin de redéfinir une politique de sécurité routière pour tout le pays, permettant d'atteindre non seulement l'objectif fixé par le gouvernement pour 2020 mais également de tendre vers l'objectif de zéro accidents de la route.

Comme vous le savez, en 2014, selon le baromètre de l'IBSR, il y a eu 41 651 accidents corporels et 615 personnes ont perdu la vie sur place lors d'un accident de circulation. C'est évidemment encore trop.

Concrètement, je suis en train d'évaluer, au sein de la Commission fédérale Sécurité routière, ce qui a été fait depuis les vingt recommandations des États généraux de la sécurité routière en 2011 avec les Régions et l'ensemble des parties prenantes (police, usagers de la route, etc.).

De nombreuses matières en lien avec la sécurité routière ont été régionalisées depuis lors. C'est pourquoi nous devons plus que jamais nous concerter pour que les efforts de chacun soient cohérents. La sécurité ne peut plus se limiter à un concours de communication sur la sensibilisation.

En ce qui concerne la politique de sanction, j'ai déjà détaillé les différentes mesures qui seront mises en œuvre cette année pour augmenter le risque objectif et subjectif de se faire contrôler. Ces mesures répondent à différentes recommandations des États généraux de la sécurité routière de 2011. Par ces mesures, je veux fluidifier le travail des parquets et de la police pour que chaque infraction constatée soit sanctionnée.

Les services de police sont sous la responsabilité du ministre de l'Intérieur, mais il n'empêche que le nombre de constats d'excès de vitesse par la police fédérale de la route a plus que doublé ces cinq dernières années. Ceci est dû à une modernisation des processus de constatation et aux efforts importants entrepris depuis 2014 pour augmenter la part des contrôles mobiles effectués la nuit et les week-ends.

20.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Je constate, et je m'en réjouis – c'est un sujet très important qu'il ne faut pas perdre de vue – que votre collègue le ministre de l'Intérieur et vous-même avez ce dossier bien en main. On peut donc souhaiter que vos objectifs puissent être atteints.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra piekurtrein Mol-Herentals - Brussel" (nr. 4353)

21 Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train d'heure de pointe Mol-Herentals - Bruxelles" (n° 4353)

21.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de minister, in de commissievergadering van 6 mei heb ik u een vraag gesteld over het treinaanbod van en naar de Kempen. Uit een enquête bij de reizigers

veiligheidsbeleid uitstippelen om werk te maken van de doelstelling van nul verkeersongevallen: Go for Zero. In 2014 werden er 41 651 letselongevallen en 615 doden ter plaatse geregistreerd.

In de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid evalueren we wat er ondernomen werd sinds de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 twintig aanbevelingen deed. Tal van bevoegdheden werden sindsdien geregionaliseerd en daarom is er nood aan meer overleg.

Ik heb eerder al uiteengezet welke maatregelen er genomen worden om de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten. Ze stroken met de aanbevelingen uit 2011 en moeten ervoor zorgen dat het werk bij de parketten en de politie vlotter verloopt, opdat iedere vastgestelde overtreding zou worden bestraft. De politie heeft, onder auspiciën van de minister van Binnenlandse Zaken, de procedures voor de vaststelling van verkeersovertredingen gemoderniseerd en het aandeel van de mobiele controles 's nachts en in het weekend vergroot.

20.03 Kattrin Jadin (MR): De minister van Binnenlandse Zaken en u zijn op de goede weg met dit dossier. Ik hoop dat uw doelstellingen zullen worden verwezenlijkt.

21.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Le ministre a fourni des réponses assez contradictoires à propos de

bleek immers dat zij dit aanbod ondermaats vonden. U zei toen dat het aanbod toch ruim was en verwees naar het doortrekken van de piekuurtrein Brussel-Herentals tot Mol, dat in december van dit jaar tot stand zou komen.

Later die dag stelde collega Van den Bergh een gelijkaardige vraag. Daarop antwoordde u dat de NMBS aan het onderzoeken was of het inleggen van een extra piekuurtrein tussen Brussel en Herentals mogelijk was en of deze kon worden doorgetrokken tot Mol, zoals voor de gewone piekuurtrein vanaf december het geval zou zijn.

Ik krijg hierover graag duidelijkheid, gelet op de tegenstrijdigheid in uw antwoorden. Is er sprake van een onderzoek naar een extra piekuurtrein Brussel-Herentals doorgetrokken tot Mol, of niet? Als dit wel het geval is, wanneer zal dit onderzoek over het instellen van een extra piekuurtrein rond zijn? Welke parameters worden onderzocht? Het potentieel? Het aanbod in vergelijking met het aantal reizigers? Hoe worden de parameters onderzocht? Door bevraging? Door tellingen? In samenwerking met de lokale besturen? Welke dienst binnen de NMBS is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek? Wie neemt de eindbeslissing over het wel of niet inleggen van een extra piekuurtrein?

21.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS bevestigt mij dat vanaf september 2015 de huidige P-trein 's ochtends tussen Herentals en Brussel vanuit Mol zal vertrekken. Bovendien zal de huidige P-trein 's avonds tussen Brussel en Herentals tot Mol worden verlengd. Ten slotte wordt nog bestudeerd of een bijkomende P-trein 's ochtends tussen Mol en Brussel één uur voor de huidige P-trein zal vertrekken. De onderzoeken voor een extra piekuurtrein zijn bijna afgerond en de aanvragen voor rijpaden zijn aan Infrabel bezorgd.

Zoals steeds wordt het aanbod bepaald op basis van de reizigersbehoeften, de reizigerstellingen, de verkoopcijfers en de bezettingscijfers en wordt er rekening gehouden met de technische haalbaarheid. Naast de informatie die de NMBS zelf verzamelt, wordt er ook rekening gehouden met informatieanalyses en enquêtes die worden bezorgd door bijvoorbeeld lokale besturen en reizigersorganisaties. Zowel de directie Marketing en Sales als NMBS-Transport doen de analyse betreffende het vervoersaanbod. De inleg van een bijkomende P-trein vergt een beduidende inzet van budget en productiemiddelen. Na een positieve haalbaarheidsstudie wordt het dossier voor beslissing voorgelegd aan het directiecomité.

21.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, het is nu duidelijk dat er wél een onderzoek is en dat wij daarover binnenkort

la liaison ferroviaire entre Bruxelles et la Campine.

Il est question d'une étude concernant la mise en service aux heures de pointe d'un train supplémentaire jusqu'à Mol. Est-ce exact? Sur la base de quels critères la décision sera-t-elle prise et quand le sera-t-elle? Quel service au sein de la SNCB mène cette étude et par qui la décision finale sera-t-elle prise?

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre: À partir de septembre, l'actuel train P Herentals-Bruxelles partira de Mol le matin. Le soir, il continuera jusqu'à Mol. L'étude concernant l'affrètement d'un train P supplémentaire entre Mol et Bruxelles le matin, une heure avant le train P actuel, est en voie de finalisation. Les demandes concernant les sillons ont été transmises à Infrabel.

Comme à l'accoutumée, l'offre est déterminée à partir des besoins des usagers, des comptages de voyageurs, des chiffres de vente, des taux d'occupation et de la faisabilité technique. La SNCB collecte elle-même ces informations en tenant compte, par ailleurs, d'informations émanant des pouvoirs locaux et des associations d'usagers des transports publics.

L'analyse a été confiée à la direction Marketing en Sales de la SNCB. Si l'étude de faisabilité se révèle positive, le dossier sera soumis pour décision au comité de direction.

meer duidelijkheid zullen krijgen. Wij volgen dit verder op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement annoncé par DHL à Brussels Airport" (n° 4278)

22 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door DHL aangekondigde investering op Brussels Airport" (nr. 4278)

22.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, le 12 février dernier, DHL a publié un communiqué de presse qui annonçait son intention d'investir 114 millions d'euros dans un nouveau centre de tri sur le site de Brussels Airport, à Zaventem. L'objectif annoncé est d'augmenter la capacité de tri de 12 000 à 39 500 envois par heure, avec la perspective de créer 200 emplois d'ici 2020. C'est peut-être une bonne nouvelle pour l'emploi à Brussels Airport, mais sans doute une moins bonne pour l'environnement et la santé des personnes survolées, qu'elles soient à Bruxelles ou dans la périphérie, en Wallonie ou en Flandre.

Selon les déclarations du directeur de DHL, Koen Gouweloose, cette augmentation d'activité ne se traduira pas par une augmentation des vols de nuit, dont DHL est pourtant, on le sait, un très grand consommateur. Il a déclaré: "Nous resterons dans le cadre légal des 16 000 vols de nuit maximum annuels, mais on volera davantage la journée". Rappelons que DHL avait décidé en 2004 de quitter en partie Bruxelles au profit de Leipzig car il n'avait pas obtenu que le nombre de vols de nuit soit revu à la hausse. Mme Durant s'en souvient certainement. Tout d'un coup maintenant, le plafond de 16 000 vols de nuit qui n'a pas changé ne serait plus un problème.

À l'opposé des déclarations rassurantes de DHL en février, *Le Vif L'Express* a révélé le 8 mai dernier le contenu de la *Roadmap for Sustainable Growth* que DHL a présenté aux autorités politiques. On apprend dans ce document de 2013 que DHL, au contraire, prévoit une augmentation de 57 % du nombre de décollages de nuit entre 2013 et 2020, ceux-ci passant de 2 654 à 4 182 vols de nuit! Sachant que le quota de 5 000 décollages est déjà presque atteint aujourd'hui (toutes compagnies confondues, DHL et les autres), il faudra m'expliquer comment DHL compte s'y prendre s'il n'obtient pas la révision de ce quota.

On sait d'ailleurs que le secteur aérien, représenté par la Belgian Air Transport Association (présidée par ce même Koen Gouweloose), plaide depuis plusieurs années pour la suppression de ce quota de 16 000 vols. Dans un mémorandum présenté en juin 2012 au cabinet de votre prédécesseur, il demande ainsi "le remplacement du nombre limite de mouvements par le système de quota de bruit existant"! En ce qui concerne les vols de jour, c'est-à-dire ceux opérés entre 6 h 00 et 23 h 00, DHL prévoirait le remplacement de ses avions de petite capacité par des plus gros porteurs, donc plus bruyants.

Madame la ministre, avez-vous connaissance de la *Roadmap for Sustainable Growth* de DHL? Confirmez-vous son contenu? Les responsables de DHL vous ont-ils rencontrée à ce sujet récemment

22.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): DHL heeft aangekondigd dat het 114 miljoen euro wil investeren in een nieuw sorteercentrum op de luchthaven Brussels Airport en zo tegen 2020 200 nieuwe jobs zal creëren. Dat is goed nieuws voor de werkgelegenheid, maar niet noodzakelijk voor het milieu en de gezondheid van de omwonenden. Volgens de heer Koen Gouweloose, directeur van DHL, zou die verhoogde activiteit niet tot bijkomende nachtvluchten leiden. In het verleden heeft DHL zijn activiteiten wegens het plafond van 16.000 nachtvluchten gedelokaliseerd, maar nu lijkt dat geen probleem meer te zijn.

In zijn *Roadmap for Sustainable Growth* rekt DHL tussen 2013 en 2020 met een stijging met 57 procent van het aantal nachtelijke take-offs. Hoe zal DHL die doelstelling bereiken aangezien het quotum van 5.000 opstijgingen bijna bereikt is?

De luchtvaartsector, die door de Belgian Air Transport Association (BATA), voorgezeten door dezelfde heer Gouweloose, vertegenwoordigd wordt, pleit voor de afschaffing van dat plafond en voor de vervanging ervan door een geluidquotasysteem.

Heeft u kennis van die *Roadmap* en kan u de inhoud ervan bevestigen? Heeft u met DHL over die kwestie overleg gepleegd? Wat zal u ondernemen om de toename van de nachtvluchten te voorkomen en de inzet van grotere

ou pas?

Que comptez-vous faire pour empêcher l'augmentation des vols de nuit souhaitée par DHL, comme le signale ce document?

Que comptez-vous faire pour encadrer l'utilisation d'avions plus bruyants la journée? N'est-il pas temps à cet égard d'appliquer la nuit environnementale entre 22 h 00 et 7 h 00? Confirmez-vous que vous ne toucherez pas au plafond actuel de 16 000 vols de nuit, dont 5 000 décollages?

22.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, j'ai effectivement rencontré DHL ce lundi pour faire le point sur leurs ambitions.

De cet échange, il ressort que les investissements annoncés ne seront alloués qu'à l'investissement dans un nouveau centre de tri. Il n'est dès lors pas question de révision des vols de nuit pour la société DHL. Par conséquent, le plafond ne sera pas revu.

Les vols de jour doivent s'inscrire dans le respect des arrêtés ministériels du 3 mai 2004, notamment le respect des quotas de bruit par tranche horaire de ces avions.

22.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ces informations.

Madame la ministre, tenez le cap!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

23 **Samengevoegde vragen van**

- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de masterplannen voor de stations Turnhout en Herentals" (nr. 4354)
- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevrozing van de middelen voor stationsprojecten" (nr. 4401)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 4411)

23 **Questions jointes de**

- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des masterplans pour les gares de Turnhout et de Herentals" (n° 4354)
- M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel des moyens destinés aux projets de réaménagement de gares" (n° 4401)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 4411)

Le **président**: MM. Wilrycx et Van den Bergh ne sont pas présents.

23.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, begin mei zijn er in de pers berichten verschenen over het *on hold* zetten van de masterplannen voor de stations van Turnhout en Herentals. Voor Herentals zou dat onder meer betekenen dat er geen ondertunneling

en luidruchtiger vliegtuigen overdag wettelijk te regelen? Waarom kan men de omwonenden geen nachtrust tussen 22 en 7 uur gunnen? Kan u bevestigen dat u niet aan de quota voor nachtvluchten zal raken?

22.02 **Minister Jacqueline Galant**: Uit de gesprekken die ik maandag met DHL heb gehad blijkt dat de aangekondigde investeringen enkel bestemd zijn voor een nieuw sorteercentrum. Er is geen sprake van een herziening van de nachtvluchten. Het plafond zal niet worden herzien. Voor de dagvluchten zal men zich moeten houden aan de ministeriële besluiten van 3 mei 2014.

22.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, blijf die koers volgen!

komt aan de Poederleesteenweg waardoor de verkeersellende op bepaalde punten in Herentals acuut zal blijven. Elke keer de slagbomen dicht moeten aan de 2 overgangen rond het kruispunt aan Wellens, de ovotonde genoemd, slijbt het verkeer op de ring in Herentals dicht.

Voor Turnhout zou dit dan weer willen zeggen dat er geen sprake meer is van het nieuwe station Turnhout-Zuid. Dit station zou normaal gezien langs het industrieterrein liggen en zou ervoor zorgen dat er heel wat verkeer uit het centrum van Turnhout geweerd zou kunnen worden. Ter informatie, er wonen in de Kempen 400 000 mensen waarvan er 20 000 in Brussel of de rand rond Brussel werken. Dat is geen onbelangrijke groep.

Is het correct dat de masterplannen voor de stations van Turnhout en Herentals voorlopig *on hold* staan? Waarom is dat dan zo? Wat wil *on hold* precies zeggen? Liggen die plannen definitief in de prullenmand? Indien dit niet het geval is, wat is dan het meest recente tijdsplan dat gekend is voor de ontwikkeling van deze beide masterplannen? Wanneer komt er een officiële communicatie naar de gemeenten? Nu zijn de gemeenten hierover slechts informeel getipt.

Op basis waarvan wordt beslist of een masterplan of investering nog doorgaat of niet? Wie is er betrokken bij die beslissing? Is die gestoeld op studies? Welke resultaten geven aanleiding tot het stopzetten van investeringen in bepaalde stations of gemeenten en het verderzetten in andere gemeenten? Wat zijn de belangrijkste speerpunten van deze masterplannen? Welke problemen of knelpunten wil de NMBS aanpakken?

Kan u mij een overzicht geven van de totale investeringen die er de voorbije 10 jaar gedaan zijn aan de stations van Herentals en Tienen? Ik zou graag een overzicht krijgen van de totale investeringen die er de voorbije 10 jaar gedaan zijn aan alle NMBS-stations in België, opgesplitst per provincie. In welke stations stonden er nog investeringen of masterplannen op stapel en welke daarvan gaan door en welke daarvan worden uitgesteld?

De Kempenaars moet al serieus inboeten sinds de laatste dienstregeling met de inwisseling van de moderne dubbeldekkers met de verouderde AM75-ers (de varkensneuzen) en met het schrappen van de vroegste en de laatste trein. Waarom worden de Kempen nu ook nog eens geïsoleerd bij deze besparingsronde voor de investeringen?

23.02 Minister **Jacqueline Galant**: Gelet op de huidige budgettaire context zal de NMBS overgaan tot een actualisering van haar meerjareninvesteringsplan op grond van een volledige behoefteanalyse tegenover de budgettaire beschikbaarheden. Op grond van dat geactualiseerd investeringsplan zal de planning kunnen worden bepaald van de projecten die erin opgenomen zijn. Op dat ogenblik zal het mogelijk zijn om het tijdsplan van de verschillende investeringsprojecten die het bevat, nader aan te geven.

23.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, eigenlijk is dat niet echt een antwoord op de zes vragen die ik heb gesteld. Er is

Turnhout et de Herentals auraient été suspendus.

Ces informations sont-elles exactes? Pourquoi les masterplans ont-ils été suspendus? Quelle est la portée précise de cette décision? Que deviendront les plans en question? Quand les communes concernées seront-elles informées officiellement?

Sur quelle base décide-t-on de réaliser ou non un masterplan ou un investissement? Qui est associé à cette décision? Pourquoi choisit-on certaines gares ou certaines communes plutôt que d'autres? Quels sont les points forts de ces masterplans? À quels problèmes ou à quelles difficultés la SNCB veut-elle remédier?

À quels investissements a-t-il été procédé au cours des dix dernières années dans les gares de Herentals et de Tienen? Quel est le montant total des investissements qui ont été consentis pour les gares pendant cette période, par province? Dans quelles gares les investissements prévus seront-ils réalisés et dans lesquelles seront-ils ajournés?

Pourquoi la Campine, qui a déjà été affectée par le nouvel horaire, est-elle de nouveau visée?

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB actualise son plan pluriannuel d'investissement sur la base d'une analyse complète des besoins et des possibilités budgétaires. Ensuite, la planification sera effectuée et le calendrier de réalisation des projets d'investissement pourra être établi.

23.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Vous n'avez pas répondu à mes

nog altijd geen duidelijkheid.

Van mijn repliek zal ik daarom gebruikmaken om er nogmaals op te wijzen dat de Kempen al serieus heeft moeten inboeten op het materiaal dat is ingezet, op het comfort. Het gaat nochtans om een grote groep reizigers. Verschillende volksvertegenwoordigers stellen daarover regelmatig vragen. Wij zullen u met vragen blijven bestoken tot ons aanbod is verbeterd. De investeringen zijn echt wel hoog nodig in onze streek. Ik hoop dat u dat inziet en daar rekening mee houdt bij de analyse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in de Kempen" (nr. 4413)

24 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains en Campine" (n° 4413)

24.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vraag van de echte oppositie uit de Kempen. Ik verheug mij er natuurlijk over dat mevrouw Van Camp zeer kritisch is maar ik nodig haar uit om dan ook bij de begrotingsopmaak de nodige kritiek te uiten over het verminderen van de voorziene middelen.

De uiteenzetting inzake de investeringen gebeurde al door de collega. In mijn vorige vraag had ik het er ook al over dat een en ander *on hold* wordt gezet en over het effect daarvan.

Wat betreft de verdere doortrekking van de lijn naar Mol hebt u geantwoord dat dit in december zal worden gerealiseerd. Die vraag zal ik dus niet meer stellen.

Rest de vraag over bijkomende investeringen in de Kempische spoorstations, die ik pro forma stel want ik meen het antwoord erop ongeveer te kennen.

Le **président**: Voulez-vous poser votre question?

24.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik stel de vraag wel maar ik neem aan dat ik het antwoord al ken.

24.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Geerts, je pourrai répondre à votre question dès que le plan d'investissement sera disponible.

24.04 David Geerts (sp.a): Ik zal niet repliceren. Wij zullen inderdaad wel zien wat er gebeurt als het investeringsplan beschikbaar is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente seinvoorbijrijdingen" (nr. 4414)

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 "les récents franchissements de signaux" (n° 4414)

questions.

La qualité des services offerts en Campine s'est déjà fortement détériorée. Il est indispensable de réaliser des investissements dans notre région.

24.01 David Geerts (sp.a): La ministre a déjà répondu à quantité de questions sur le trafic ferroviaire en Campine. Je vais, pour la forme, poser ma question relative aux investissements supplémentaires dans les gares ferroviaires campinoises mais je crains d'en connaître déjà la réponse.

25.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb even buiten mijn regio gekeken en mij gebogen over het dossier van de seinvoorbijrijdingen, dossier waarvan ik gezegd heb het op te volgen.

De detectie van seinvoorbijrijdingen is een succes, omdat de daartoe geïnstalleerde systemen effectief werken. De afgelopen tijd noteerden we drie seinvoorbijrijdingen. Tijdens de ochtendspits is de impact daarvan enorm. In de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag had ik het cijfer opgenomen: 90 uur vertraging als gevolg van één incident. Dat is logisch, wanneer het op de Noord-Zuidverbinding gebeurt.

Ik ben er ten eerste over tevreden dat de systemen werken. Het succes biedt mij alvast de gelegenheid om te reflecteren over de vraag of wij de Noord-Zuidverbinding niet moeten ontlasten door te zorgen voor alternatieve verbindingen, zodat reizigers de keuze hebben.

Maar laat ik terugkomen op de problematiek van de seinvoorbijrijdingen. Wat waren de redenen ervan? Wij hebben hier ooit bij stemming de boodschap meegegeven dat een treinbestuurder onmiddellijk vervangen diende te worden, wanneer hij een rood sein voorbijrijdt, maar er wel aan toegevoegd dat wij die procedure ooit moesten evalueren. Nu de systemen effectief werken en er absoluut geen gevaar is, rijst de vraag of de treinbestuurder wel onmiddellijk moet worden vervangen?

TBL1+ lijkt te werken. Ik neem aan dat zowel de lijn als het materieel bij de drie incidenten uitgerust was met TBL1+.

Ik laat de vraag over de investeringsplannen voor ETCS vallen, aangezien we daarover al in commissie toelichting hebben gehad. Ik meen dat de planning nog steeds op schema zit.

Ten slotte, in welke mate zal de ontlasting van de Noord-Zuidverbinding in het meerjareninvesteringsplan worden opgenomen?

25.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Geerts, er waren inderdaad twee seinvoorbijrijdingen in Brussel-Noord en Brussel-Luxemburg.

De volgende oorzaken werden vastgesteld. Op 11 mei 2015 was de bestuurder in Brussel-Noord om een onbekende reden afgeleid. Op 12 mei 2015 in Brussel-Noord lagen de onervarenheid van de leerlingbestuurder en het gebrek aan begeleiding door de verantwoordelijke treinbestuurder ten grondslag aan de seinvoorbijrijding. Op 12 mei 2015 ging het in Brussel-Luxemburg om een combinatie van factoren, waarbij de treinbestuurder de concentratie op de seininrichting verloor en zich bij het naderen van het sein slechts op het allerlaatste moment ervan bewust werd dat een seinvoorbijrijding niet meer kon worden vermeden.

De veiligheidsvoorschriften aangaande de al dan niet vervanging van de bestuurder na een seinvoorbijrijding zullen in de volgende zin worden aangepast. Om na een seinvoorbijrijding de hinder voor het overige treinverkeer te beperken, kan de betrokken bestuurder worden toegelaten om zijn trein te verplaatsen naar een plaats waar de trein kan uitwijken en/of waar de reizigers naar een reizigerstrein kunnen overstappen.

25.01 David Geerts (sp.a): Trois franchissements de signaux ont été constatés récemment. La détection immédiate de ces incidents prouve le bon fonctionnement des systèmes de sécurité. Quelle était la raison de chaque franchissement de signal?

Nous avons jadis adopté ici même la procédure prévoyant le remplacement d'un conducteur de train qui a brûlé un feu rouge. Cette mesure est-elle encore nécessaire vu l'efficacité des systèmes de sécurité?

Le désengorgement de la jonction Nord-Midi figurera-t-il dans le plan pluriannuel d'investissement?

25.02 Jacqueline Galant, ministre: Des franchissements de signaux ont été observés à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Luxembourg.

Le 11 mai 2015, à Bruxelles-Nord, le conducteur a été distrait pour une raison inconnue. Le 12 mai 2015, toujours à Bruxelles-Nord, l'inexpérience d'un élève conducteur et le manque de suivi par le conducteur de train responsable étaient à l'origine du franchissement de signal. Le 12 mai 2015 à Bruxelles-Luxembourg, une combinaison de facteurs est entrée en jeu et le conducteur de train, qui a été déconcentré, a constaté subitement qu'il ne pouvait plus éviter un franchissement de signal.

De beslissing om de betrokken treinbestuurder al dan niet tot die plaats te laten voortrijden, wordt door de infrastructuurgebruiker genomen. Die laatste meldt het resultaat van die beslissing aan Traffic Control.

In de drie aangehaalde gevallen waren zowel de treinen als de seinen uitgerust met TBL1+. Veertien procent van het netwerk was op 1 mei 2015 uitgerust met ETCS.

Het spreekt voor zich dat heel de problematiek van de Noord-Zuidverbinding in Brussel en de verdere uitbouw van een realistisch GEN-aanbod moeten worden behandeld in een te herzien meerjarenplan inzake de investeringen.

Pour limiter les désagréments pour la circulation ferroviaire après un franchissement de signal, les conducteurs pourront être autorisés à déplacer leur train pour le mettre à l'écart, à un endroit où les voyageurs pourront monter dans un autre train. Cette décision sera prise par l'utilisateur de l'infrastructure, qui la communiquera à Traffic Control.

Dans les trois cas cités, les trains et les signaux étaient équipés du système TBL1+. Au 1^{er} mai 2015, 14 % du réseau était équipé du système ETCS.

L'ensemble de la question relative à la jonction Nord-Sud à Bruxelles et au futur déploiement d'une offre de RER réaliste doit être traité dans le cadre d'un plan pluriannuel en matière d'investissements.

25.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

In dit huis hebben we veel tijd besteed aan seinvoorbijrijdingen, vandaar dat ik de problematiek absoluut wil opvolgen.

Het probleem wordt alsmaar beter aangepakt. Ik kan dat alleen maar toejuichen, want het betekent dat de genomen maatregelen ook werken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

26 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "'mystery shopping' bij de NMBS in maart en april" (nr. 4377)

26 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 "le 'mystery shopping' à la SNCB en mars et avril" (n° 4377)

26.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, in uw antwoord op een vraag van 7 april van de heer Nolleit zei u dat de NMBS eind vorig jaar een onderzoek heeft gedaan in de vorm van *mystery shopping* om de reizigerscontrole te meten. U gaf aan dat u dat opnieuw zou doen in maart en april.

Heeft dat onderzoek plaatsgevonden? Wat was de reizigerscontrolegraad in maart en april? Kunt u mij de cijfers van dat nieuwe onderzoek bezorgen? Hebt u de intentie om op termijn mobiele controleploegen in te zetten?

25.03 David Geerts (sp.a): Il semble que nous soyons parvenus à maîtriser le problème des franchissements de signaux fermés.

26.01 Inez De Coninck (N-VA): Comme à la fin de l'année passée, il a été fait appel à des clients mystère pour réaliser une radioscopie du contrôle des voyageurs à la SNCB. Ces clients mystère ont-ils déjà effectué leurs missions? Quelles étaient leurs conclusions? Va-t-on, à terme, mettre sur pied des équipes mobiles?

26.02 Minister **Jacqueline Galant**: In maart en april was de controlegraad 71,7 %. Dit onderzoek had onder andere als doel de controlegraad van de vervoerbewijzen in de treinen te kwantificeren. De score 71,7 % ligt beduidend hoger dan de 62 % van september en oktober van 2014. De directie Transport van de NMBS beschikt al over mobiele controleploegen, de ticketcontroleteams. Daarin zijn op dit ogenblik 51 treinbegeleiders actief.

26.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le taux de contrôle moyen du billet en mars et avril s'est élevé à 71,7 %. Ce taux est sensiblement plus élevé que les 62 % enregistrés en septembre et octobre 2014. La SNCB dispose déjà d'équipes mobiles et d'équipes de contrôle des billets au sein desquelles travaillent 51 accompagnateurs de train.

26.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik stel vast dat de score verbeterd is. Dat is positief. U zegt dat er 51 personeelsleden in mobiele controleploegen worden ingezet. Ik meen dat dit ook positief is. Het kan immers niet dat de controlegraad zo laag zou zijn dat de reiziger bijna gestimuleerd wordt geen ticket te kopen. Dat zou niet correct zijn. Het openbaar vervoer heeft een prijskaartje en de reiziger moet natuurlijk een ticket kopen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 12.35 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.35 uur.*