



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

13-01-2016

Namiddag

Mercredi

13-01-2016

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoeken van radicalisering bij het spoorwegpersoneel" (nr. 7919)

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

Samengevoegde vragen van 2

- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 7969)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende het meerjareninvesteringsplan" (nr. 8316)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 8408)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het probleem van de overvolle treinen op de lijn Aarlen-Brussel op zondagavond" (nr. 7983)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het strategisch schema voor grensoverschrijdende mobiliteit tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7984)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de 6

SOMMAIRE

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la détection de la radicalisation au sein du personnel ferroviaire" (n° 7919) 1

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

Questions jointes de 2

- M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 7969) 2

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissement" (n° 8316) 2

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 8408) 2

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

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème de suroccupation des trains le dimanche soir sur l'axe Arlon-Bruxelles" (n° 7983) 5

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

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 7984) 6

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

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre 6

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging bij de homologatie van de Desirotreinstellen voor het spoornet van het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7985)		de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard pris dans l'homologation des rames Desiro circulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 7985)	
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rijpadvergoeding voor Infrabel" (nr. 7986)	7	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance due à Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 7986)	7
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onbeschikbaarheid van treinen" (nr. 7988)	8	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indisponibilité des trains" (n° 7988)	8
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seinhuis van Libramont" (nr. 7989)	9	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cabine technique de Libramont" (n° 7989)	9
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gebruiksvoorwaarden voor het seniorenbiljet" (nr. 7993)	10	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions d'utilisation du billet 'Seniors'" (n° 7993)	10
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8009)	11	- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8009)	11
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8449)	11	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8449)	11

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

Orateurs: **Veli Yüksel, Gilles Vanden Burre, Jacqueline Galant**, 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 lopende onderhandelingen met de Gewesten over de vliegwet" (nr. 8070)	13	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 "la concertation en cours avec les Régions pour l'élaboration de la <i>vliegwet</i> " (n° 8070)	13
<i>Sprekers:</i> Benoit Hellings, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Benoit Hellings, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximumsnelheid op de snelwegen" (nr. 8091)	15	- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vitesse de circulation sur les autoroutes" (n° 8091)	15
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidsbeperkingen op de Belgische autosnelwegen" (nr. 8209)	15	- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les limitations de vitesse sur les autoroutes belges" (n° 8209)	15
<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het oversteken van een gesloten spoorwegovergang aan het station van Lebbeke" (nr. 8117)	16	- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée du passage à niveau fermé à la gare de Lebbeke" (n° 8117)	16
- mevrouw Goedele Uyttersprot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onveilige situatie aan het station van Lebbeke (lijn 60)" (nr. 8152)	16	- Mme Goedele Uyttersprot à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de sécurité à la gare de Lebbeke (ligne 60)" (n° 8152)	16
<i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, Goedele Uyttersprot, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, Goedele Uyttersprot, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de energiebesparing bij NMBS Logistics" (nr. 8118)	17	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies d'énergie réalisées par la SNCB Logistics" (n° 8118)	17
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones voor inspecties van de spoorinfrastructuur" (nr. 8119) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de drones pour l'inspection des infrastructures ferroviaires" (n° 8119) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 8121)</p> <p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale samenwerking voor veiligheid op de sporen" (nr. 8336) <i>Sprekers:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux points d'embarquement du Thalys" (n° 8121)</p> <p>- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la coopération internationale en matière de sécurité sur les voies" (n° 8336) <i>Orateurs:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20
<p>Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het arrest van het Brusselse hof van beroep betreffende het plan-Wathelet en de gevolgen ervan voor de toekomstige vliegwet" (nr. 8122) <i>Sprekers:</i> Benoit Hellings, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	21	<p>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'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant le plan Wathelet et ses conséquences pour la mise en oeuvre de la future <i>vliegwet</i>" (n° 8122) <i>Orateurs:</i> Benoit Hellings, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	21
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste tests met NMBS-treinstellen met wifi" (nr. 8202)</p> <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein" (nr. 8342)</p> <p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein en in de stations" (nr. 8453) <i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Veli Yüksel, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale</p>	22	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les premiers tests de rames de la SNCB connectées au wifi" (n° 8202)</p> <p>- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tests de wifi à bord des trains" (n° 8342)</p> <p>- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains et dans les gares" (n° 8453) <i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Veli Yüksel, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société</p>	22

Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbouwen van het Brusselse GEN" (nr. 8195) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	24	Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du RER bruxellois" (n° 8195) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	24
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid" (nr. 8205) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	25	Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pour améliorer la sécurité routière" (n° 8205) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	25
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voordeeltarief op de trein tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode en de slimme automaten" (nr. 8226) <i>Sprekers: David Geerts</i>	27	Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tarif de train préférentiel pendant la période de Noël et de Nouvel An et les distributeurs intelligents" (n° 8226) <i>Orateurs: David Geerts</i>	27
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot het rijbewijs met punten" (nr. 8264) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27	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 situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (n° 8264) <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	27
Samengevoegde vragen van	29	Questions jointes de	29
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen en de hoogte van de perrons" (nr. 8290)	29	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futures M7 et la hauteur des quais" (n° 8290)	29
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de M7-treinstellen en de verkorte reserveringstijd voor assistentie voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 8295)	29	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des rames M7 et la diminution du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite en vue de bénéficier d'une assistance" (n° 8295)	29
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de nieuwe treinen van de NMBS" (nr. 8309)	29	- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux nouveaux trains commandés par la SNCB" (n° 8309)	29

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste bestelling van M7-treinstellen van de NMBS" (nr. 8343) 29
- Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Laurent Devin, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première commande de M7 de la SNCB" (n° 8343) 29
- Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Laurent Devin, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het negeren van seinen" (nr. 8242) 31
- Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 8242) 31
- Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de Cellule ferroviaire wallonne" (nr. 8243) 32
- Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cellule ferroviaire wallonne" (n° 8243) 32
- Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de N-VA voor de splitsing van de NMBS en de ontubbeling van de lijn Antwerpen-Charleroi en Oostende-Luik" (nr. 8294) 33
- Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise de position de la N-VA en faveur de la scission de la SNCB et du dédoublement des lignes Anvers-Charleroi et Ostende-Liège" (n° 8294) 33
- Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de wegcode" (nr. 8339) 35
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 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 révision du code de la route" (n° 8339) 35
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de annulering van de bobcontroles" (nr. 8340) 35
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 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'annulation des contrôles Bob" (n° 8340) 35
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitspalen in Wallonië" (nr. 8341) 36
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de Waalse treinreizigers" (nr. 8344) 38
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opnieuw inzetten van de gerenoveerde treinstellen van het type MR75" (nr. 8345) 39
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verminderen van het aantal verlofdagen bij de NMBS" (nr. 8346) 39
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JANUARI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 JANVIER 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.25 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La discussion des questions est ouverte à 15 h 25 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoeken van radicalisering bij het spoorwegpersoneel" (nr. 7919)

01 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la détection de la radicalisation au sein du personnel ferroviaire" (n° 7919)

01.01 David Geerts (sp.a): Klopt het dat er geradicaliseerde werknemers werkzaam zijn bij onze spoorwegen? Volgens welke criteria spoort men dit op? Hoe volgt men werknemers op die een veiligheidsmachtiging hebben?

01.01 David Geerts (sp.a): Est-il exact que des personnes radicalisées travaillent à la SNCB? Quels critères permettent de déceler ce phénomène? Comment se déroule le suivi des travailleurs disposant d'une habilitation de sécurité?

01.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Onder invloed van de recente gebeurtenissen consolideert Infrabel zijn veiligheidsbeleid met maatregelen betreffende infrastructuur, ICT en personeel, met inachtneming van de privacy en de wettelijke verplichtingen. Momenteel vereist een aanwerving het staatsburgerschap van de EU en een bewijs van goed gedrag en zeden.

01.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): À la suite des récents événements, Infrabel s'emploie à consolider sa politique de sécurité en prenant des mesures sur le plan des infrastructures, des TIC et du personnel tout en respectant les principes du respect de la vie privée et les obligations légales. Actuellement, les candidats au recrutement doivent disposer de la citoyenneté d'un État de l'Union européenne et produire un certificat de bonnes conduite, vie et mœurs.

HR Rail, de NMBS en Infrabel werken samen met de FOD voor een screening van bepaalde medewerkers, in eerste instantie die met een veiligheidsfunctie. Ook het veiligheidsbesef en een permanente aandacht van medewerkers voor verdachte situaties of personen krijgen prioriteit in het veiligheidsbeleid van Infrabel.

HR Rail, la SNCB et Infrabel collaborent avec le SPF pour soumettre à un screening certains collaborateurs, en premier lieu ceux qui seront investis d'une fonction de sécurité. Une priorité de la politique de sécurité d'Infrabel est de veiller à ce que ses collaborateurs aient un sens de la sécurité et prêtent en permanence attention aux personnes ou situations suspectes.

Bij Infrabel wordt een interne security-organisatie uitgebouwd, met een sleutelrol voor lokale veiligheidsverantwoordelijkheden inzake sensibilisering.

De NMBS heeft geen aanwijzingen van geradicaliseerde werknemers bij de Belgische Spoorwegen. De kandidaten leggen geschiktheidproeven en kennistesten af en vullen een persoonlijke vragenlijst in. Slaagt men voor de geschiktheidproeven, dan volgt een gesprek met een jury, waarbij wordt getest op motivatie, interesse in de functie, technische kennis, leercapaciteit en gedragscompetenties als zelfbeheersing en veiligheidszin. Daarnaast wordt ook een gedragscode gepubliceerd met aandachtspunten inzake gedrag tegenover collega's en derden, met een totaal verbod op discriminatie of ongewenst gedrag. Bij overtredingen zijn tuchtsancties en desgevallend burgerlijke of strafrechtelijke vervolging mogelijk.

Momenteel rond ik samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken de procedure af inzake veiligheidsverificatie voor de spoorwegen.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 7969)
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende het meerjareninvesteringsplan" (nr. 8316)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 8408)

02.01 **Éric Thiébaud** (PS): Een jaar geleden deelde u mee dat de spoorlijn Valenciennes-Bergen mogelijk heropend zou worden en zei u dat Wallonië dat project als prioritair had aangemerkt in zijn investeringsplan 2013-2025 en dat de onderhandelingen tussen de federale regering en de Gewesten over het budget goed vorderden. Vandaag lijkt het investeringsplan 2013-2025 aan ambitie te hebben ingeboet en dreigt de heropening van die lijn erbij in te schieten. Is dat dossier nog

Infrabel développe une structure interne de sécurité et les responsables locaux de la sécurité y exercent un rôle capital dans le domaine de la sensibilisation.

La SNCB n'a pas détecté de travailleurs radicalisés dans les Chemins de fer belges. Les postulants présentent des épreuves d'aptitudes et de connaissance et doivent en outre remplir un questionnaire personnel. Le candidat qui a réussi les épreuves d'aptitudes passe ensuite devant un jury qui sonde ses motivations, son intérêt pour la fonction, ses connaissances techniques, ses capacités d'apprentissage et ses compétences comportementales comme la maîtrise de soi et le sens de la sécurité. L'entreprise publie en outre un code de déontologie qui insiste sur certains points en ce qui concerne l'attitude à l'égard des collègues et des tiers et qui proscrit toute discrimination ou comportement inconvenant. Des sanctions sont prévues en cas d'infractions, avec possibilité, le cas échéant, d'ouverture de poursuites civiles ou pénales.

Je termine actuellement avec mon collègue de l'Intérieur, la procédure de vérification de sécurité des chemins de fer.

L'incident est clos.

02 **Questions jointes de**

- **M. Éric Thiébaud** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 7969)
- **M. Wouter Raskin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissement" (n° 8316)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 8408)

02.01 **Éric Thiébaud** (PS): Il y a un an vous évoquiez une possible réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons, indiquant que la Wallonie en avait fait l'une des priorités de son plan d'investissement 2013-2025 et que les négociations entre le gouvernement fédéral et les Régions pour définir un budget étaient en bonne voie. Aujourd'hui, le plan d'investissement 2013-2025 apparaît moins ambitieux, au risque de compromettre la réouverture de la ligne. Ce dossier fait-il toujours

altijd een prioriteit? Wat is uw standpunt daaromtrent?

Werd er een beslissing genomen in verband met de planning voor de investeringsuitgaven, zodat de financiële plannen van de NMBS en Infrabel kunnen worden opgesteld? Werd de lijn Valenciennes-Bergen in de planning opgenomen?

02.02 Wouter Raskin (N-VA): In de Strategische Visie voor het Spoor werd de oprichting aangekondigd van een bijzondere investeringscel, met vertegenwoordigers van de NMBS, Infrabel en de drie Gewesten. Deze cel zou belast worden met de opmaak van een nieuw meerjareninvesteringsplan voor de periode 2016-2020.

Klopt het dat het analysecomité van de Federale Investeringscel op 16 december 2015 een eerste keer bijeengekomen is? Zal op 18 januari een tweede vergadering plaatsvinden? Zijn er ook bijeenkomsten vastgelegd voor het strategisch comité van de Federale Investeringscel? Bestaat er een schriftelijk verslag van de vergadering van het analysecomité? Welke thema's kwamen er aan bod? Werden er al beslissingen genomen op budgettair vlak? Wat is de stand van zaken van het nieuwe meerjareninvesteringsplan? Is er al meer duidelijkheid over de plaats van de gewestelijke prioritaire spoorprojecten binnen dat plan?

02.03 David Geerts (sp.a): Wat is de stand van zaken? Wat is de timing? Wanneer zal de minister effectief met dat plan komen? In welk budget is er voorzien? Werkt men effectief met de tabellen die wij bij de bespreking van de begroting gekregen hebben? Ik vraag mij ook af hoe de 60/40-verhouding daar berekend wordt.

Is het uitgangspunt nog hetzelfde? Wordt het jaarlijks bekeken? Welke projecten worden opgenomen in het plan voor 2016 en de volgende jaren?

Mijn tweede vraag gaat over Mol-Hamont. Op 9 december werd de lijn Herentals-Mol geopend, maar de vraag naar de voortzetting van het project blijft bestaan. Hoever staat de investeringscel met dit project en wanneer kan er duidelijkheid worden geboden aan de regio?

02.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het administratief-technische niveau van de investeringscel is inderdaad een eerste keer samengekomen op 16 december 2015. De vergadering werd voorgezeten door de FOD

partie des priorités? Quelle est votre position à ce sujet?

Une décision sur la fixation d'un agenda des dépenses d'investissement en vue d'élaborer les plans financiers de la SNCB et d'Infrabel a-t-elle été prise? Quid de la ligne Valenciennes-Mons dans cet agenda?

02.02 Wouter Raskin (N-VA): Dans la "Vision stratégique pour le rail", la mise sur pied d'une cellule spéciale investissement, qui compterait des représentants de la SNCB, d'Infrabel et des trois Régions, a été annoncée. Cette cellule serait chargée de la confection d'un nouveau plan d'investissement sur plusieurs années pour la période 2016-2020.

Est-il exact que le comité d'analyse de la Cellule fédérale investissement s'est réuni pour la première fois le 16 décembre 2015? Une deuxième réunion aura-t-elle lieu le 18 janvier? Des réunions sont-elles aussi à l'agenda pour le comité stratégique de la Cellule fédérale investissement? Dispose-t-on d'un compte rendu écrit de la réunion du comité d'analyse? Quels thèmes ont été abordés? Des décisions ont-elles déjà été prises au niveau du budget? Où en est-on pour le nouveau plan d'investissement sur plusieurs années? La place des projets ferroviaires régionaux prioritaires est-elle déjà définie avec plus de clarté dans ce plan?

02.03 David Geerts (sp.a): Quel est l'état d'avancement du dossier? Quel calendrier a-t-il été fixé? Quand le ministre va-t-il produire effectivement ce plan? Quel budget a été prévu? Travaille-t-on réellement avec les tableaux que nous avons reçus lors de la discussion du budget? Je me demande aussi comment la répartition 60/40 est calculée dans ce cas-ci.

Le point de départ est-il encore le même? Est-il évalué chaque année? Quels projets sont-ils repris dans le plan prévu pour 2016 et les années suivantes?

Ma seconde question porte sur la ligne Mol-Hamont. La ligne Herentals-Mol a été ouverte le 9 décembre mais la poursuite du projet est toujours réclamée. Où en est la cellule d'investissement dans l'avancement de ce projet et quand la région pourra-t-elle obtenir plus de précisions à cet égard?

02.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Le niveau administratif et technique de la cellule d'investissement s'est en effet réuni une première fois le 16 décembre 2015, sous la présidence du SPF Mobilité et Transports. Des

Mobiliteit en Vervoer en werd bijgewoond door de vertegenwoordigers van de drie Gewesten, van Infrabel en van de NMBS. Onder meer de methodologie voor de analyse van de projectvoorstellen werd besproken. Het opzet is om alle projectvoorstellen voor het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 te onderwerpen aan een multicriteria-analyse.

(Frans) De analyse gebeurt aan de hand van projectfiches. Er werd een vijftigtal projecten voorgesteld, waarvan een deel aan de Gewesten werd bezorgd. De goedgekeurde notulen van die vergadering zijn nog niet beschikbaar. Op 18 januari komt de technisch-administratieve afdeling van de investeringscel een tweede maal bijeen. De fiches die aan de Gewesten werden bezorgd, zullen dan onder de loep worden genomen.

(Nederlands) Het strategische niveau van de investeringscel is tot op heden nog niet samengekomen en er zijn dus nog geen beslissingen betreffende de investeringsprojecten.

De verdere elektrificatie van de lijn Mol-Hamont en de heropening van de lijn Bergen-Valenciennes zullen in de investeringscel aan bod komen. Het is momenteel echter voorbarig om daarover uitspraken te doen.

(Frans) De 40/60-sleutel zal in acht worden genomen voor de volledige spoorwegen.

(Nederlands) De werkzaamheden van de investeringscel maken deel uit van de opstelling van het meerjarenplan en verlopen parallel met de onderhandelingen voor nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS.

(Frans) Frankrijk en België steunen dat project dat in de investeringscel besproken zal worden. De Gewesten zijn er vertegenwoordigd. Ze kunnen er de prioriteiten die ze naar voren hebben geschoven verdedigen.

02.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik begrijp dat er reeds een aantal projectvoorstellen werd ingediend en ik hoor dat de lijn Mol-Hamont daarbij is. Ik ontken het belang van voorstellen inzake veiligheid niet, maar ik wil hier nog eens de nadruk leggen op het belang van de gewestelijke spoorprioriteiten. Limburg werd immers jaren achtergesteld wat betreft spoorontsluiting. Ik hoop dat hierover snel duidelijkheid komt.

02.06 David Geerts (sp.a): Ik ga ermee akkoord

représentants des trois Régions, d'Infrabel et de la SNCB ont assisté à cette réunion, au cours de laquelle il a, entre autres, été question de la méthodologie pour l'analyse des propositions de projet. L'objectif est de soumettre toutes ces propositions de projet pour le plan d'investissement pluriannuel 2016-2020 à une analyse multicritères.

(En français) L'analyse se fait sur la base de fiches de projet. Une cinquantaine de projets ont été proposés, une partie a été transmise aux Régions. On ne dispose pas encore d'un procès-verbal approuvé de cette réunion. Le 18 janvier aura lieu une deuxième réunion du niveau technico-administratif de la cellule d'investissements. Les fiches transmises aux Régions seront examinées en détail.

(En néerlandais) Étant donné que la cellule d'investissement ne s'est pas encore réunie au niveau stratégique, aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne les projets d'investissement.

La poursuite de l'électrification de la ligne Mol-Hamont et la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes seront abordées par la cellule d'investissement. Il est toutefois trop tôt pour se prononcer sur ces points pour le moment.

(En français) La clé 40/60 sera respectée pour l'ensemble des chemins de fer.

(En néerlandais) Les activités de la cellule d'investissement entrent dans le cadre de l'élaboration du plan pluriannuel et se déroulent en parallèle avec la négociation de nouveaux contrats de gestions avec Infrabel et la SNCB.

(En français) La France et la Belgique soutiennent ce projet qui sera examiné au sein de la cellule d'investissements. Les Régions y sont présentes, elles pourront y défendre les priorités qu'elles ont avancées.

02.05 Wouter Raskin (N-VA): Il semble qu'une série de propositions de projet ont déjà été introduites et j'entends que la ligne Mol-Hamont en fait partie. Je ne conteste pas l'importance des propositions en matière de sécurité, mais je tiens une fois encore à revenir sur l'importance des priorités ferroviaires régionales. Le désenclavement ferroviaire du Limbourg a été longtemps relégué au second plan. J'espère que l'on verra rapidement plus clair dans ce dossier.

02.06 David Geerts (sp.a): Je souscris

dat er voor elk project een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet gemaakt worden, op basis van meerdere criteria.

Zijn er 50 nieuwe projecten of zitten daar bestaande projecten tussen? Hoe zit het dan met de budgettaire verhouding daartussen?

Wordt de 60-40 verhouding jaarlijks bekeken of voor 2016-2020?

02.07 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De Gewesten zijn voor de eerste keer vertegenwoordigd en zij kunnen daar hun prioriteiten verdedigen.

(*Frans*) Vroeger hadden we een hele resem onrealiseerbare voorstellen en vond er geen overleg plaats. Nu krijgen de Gewesten de kans om de projecten die ze prioritair achten, te verdedigen. Ik zal erop toezien dat het evenwicht tussen alle Gewesten gevrijwaard wordt. Eerst zullen vertegenwoordigers van Infrabel, de NMBS en de Gewesten een technische en administratieve analyse realiseren, waarna de projecten ook uit een beleidsoogpunt zullen worden bekeken.

02.08 **David Geerts** (sp.a): Heeft de minister nog een antwoord op mijn twee vragen over de 50 projecten en de 60/40-sleutel?

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het probleem van de overvolle treinen op de lijn Aarlen-Brussel op zondagavond" (nr. 7983)**

03.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Op zondag rijden er op de verbinding Aarlen-Brussel tussen 16.32 uur en 20.32 uur zes treinen. De grootste problemen zijn er met de treinen van 17.32 uur en van 18.32 uur, die overvol zitten met studenten. Er zijn niet voldoende zitplaatsen. Volgens de woordvoerder van de NMBS is de maximale capaciteit bereikt en zit er geen rek meer op.

Wat denkt u van die overbezette treinen? Hoe kunt u die studenten betere reisomstandigheden bieden?

03.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Tijdens het schooljaar biedt de NMBS vanuit het station Aarlen op zondagavond in totaal 5.490 plaatsen aan, verdeeld over zes treinen. Op het drukst

entièrement à la réalisation, pour chaque projet, d'une analyse des coûts et bénéfices sociaux, en fonction de différents critères.

S'agit-il de 50 nouveaux projets ou retrouve-t-on parmi eux des projets existants? Qu'en est-il de la clé de répartition budgétaire?

La clé de répartition 60/40 est-elle considérée comme étant d'application d'année en année ou sur l'ensemble de la période 2016-2020?

02.07 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Les Régions y sont représentées pour la première fois et elles peuvent y défendre leurs priorités.

(*En français*) Auparavant, on avait un catalogue de propositions irréalisables, sans concertation. Maintenant, les Régions peuvent défendre les projets qu'elles jugent prioritaires. Je veillerai à l'équilibre entre toutes les Régions. Des représentants d'Infrabel, de la SNCB, des Régions réaliseront une analyse technique, administrative et, ensuite, stratégique.

02.08 **David Geerts** (sp.a): La ministre répondra-t-elle encore à mes deux questions sur les cinquante projets et sur la clé de répartition 60/40?

L'incident est clos.

03 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème de suroccupation des trains le dimanche soir sur l'axe Arlon-Bruxelles" (n° 7983)**

03.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Il y a six trains le dimanche entre 16 h 32 et 20 h 32 sur la liaison Arlon-Bruxelles, les plus problématiques étant ceux de 17 h 32 et 18 h 32, bondés d'étudiants. Le nombre de places assises est insuffisant. Pour la porte-parole de la SNCB, la capacité maximale est atteinte, il n'y a plus de marge.

Que pensez-vous de cette suroccupation? Comment pouvez-vous offrir à ces étudiants de meilleures conditions de voyage?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le dimanche soir en période scolaire, la SNCB offre au départ d'Arlon 5 490 places réparties sur six trains. L'occupation moyenne sur le tronçon le plus

gebruikte deel van het traject maken gemiddeld 4.269 reizigers gebruik van de trein. Het aanbod volstaat dus. Sinds het nieuwe vervoersplan in werking is getreden, zijn er 252 extra zitplaatsen beschikbaar dankzij de P8621-trein die om 18 uur uit Aarlen vertrekt. De bezetting van die trein bedraagt gemiddeld 50 procent. Vanaf april zal in het kader van de aanpassingen die voortvloeien uit de afschaffing van de internationale treinen voorbij Luxemburg worden nagegaan of het aantal plaatsen op zondagavond kan worden opgetrokken.

03.03 Isabelle Poncelet (cdH): Er is vooral een probleem met de trein van 17.32 uur en van 18.32 uur, die zeer vol zitten. Op deze tijdstippen moet het aanbod worden verbeterd.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het strategisch schema voor grensoverschrijdende mobiliteit tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7984)

04.01 Isabelle Poncelet (cdH): Elke dag pendelen er 30.000 Belgische werknemers naar Luxemburg. Om de lokale mobiliteit te verbeteren hebben de Waalse regering en de Luxemburgse administratie een akkoord gesloten, met als eerste verwezenlijking een strategisch schema voor grensoverschrijdende mobiliteit (SMOT). Er wordt gestreefd naar een verschuiving van de wagen naar alternatieve transportmethoden: openbaar vervoer, carpooling en duurzame mobiliteit. Er wordt een studie uitgevoerd; de NMBS wordt hierbij betrokken.

Wat zult u op dit vlak ondernemen?

04.02 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): In een eerste fase werden de bestaande studies over de reizigersstromen tussen de twee landen verzameld en geëvalueerd. In een tweede fase werden de mobiliteitsuitdagingen opgelijst. In de derde fase wordt er een rist maatregelen voorgesteld. De NMBS is voorstander van een nieuwe buslijn tussen Belval Universit  en Aarlen. De aanleg van een park-and-ride in Stockem kan een troef zijn voor het spoorvervoer van pendelaars naar Luxemburg.

Infrabel moderniseert lijn 162 Namen-Luxemburg.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

chargé est de 4 269 voyageurs. L'offre est donc suffisante. Depuis le nouveau plan de transport, 252 places assises supplémentaires sont disponibles grâce au train P8621 qui part d'Arlon à 18 h. L'occupation de ce train est de 50 % en moyenne.   partir d'avril, une augmentation du nombre de places le dimanche soir sera étudié dans le cadre des adaptations liées à la suppression des trains internationaux au-delà du Luxembourg.

03.03 Isabelle Poncelet (cdH): Les trains qui posent problème sont ceux de 17 h 32 et de 18 h 32, sur lesquels il y a une forte concentration. C'est sur ce créneau qu'il faudrait améliorer l'offre.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n  7984)

04.01 Isabelle Poncelet (cdH): Chaque jour, 30 000 travailleurs belges se rendent au Luxembourg. Afin d'améliorer la mobilité locale, un accord a été trouvé entre le gouvernement wallon et l'administration luxembourgeoise dont le premier acte est un schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT). Il vise le transfert de la voiture vers des modes de transport alternatifs: transports publics, covoiturage, mobilité douce. L'étude est en cours et la SNCB y est impliquée.

Qu'allez-vous faire en la matière?

04.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Dans la première phase, les études existantes sur les flux de voyageurs entre les deux pays ont été rassemblées et évaluées. Dans une deuxième phase, les enjeux de mobilité ont été recensés. La troisième phase est un catalogue de mesures. La SNCB encourage la mise en place d'une ligne de bus entre Belval Université et Arlon. La création d'un PNR   Stockem peut offrir un avantage pour acheminer les navetteurs vers le Luxembourg.

Infrabel procède à la modernisation de la ligne 162 Namur-Luxemburg.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging bij de homologatie van de Desirotreinstellen voor het spoornet van het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7985)

05.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): De onverenigbaarheid van de Belgische en Luxemburgse veiligheidssystemen staat de homologatie van de Desirotreinstellen in de weg; zij mogen bijgevolg niet op het spoornet van het Groothertogdom Luxemburg rijden.

Hebt u de documenten ontvangen die u reeds in april verwachtte? Zo ja, heeft de NMBS de offerteaanvragen afgerond, zodat de opdracht gegund kan worden aan de constructeur, die belast zal zijn met de homologatie? Zijn er nog andere obstakels dan de aanpassing aan het ETCS-systeem? Zal het materiaal gehomologeerd zijn vóór 2019?

05.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): de Luxemburgse infrastructuurbeheerder heeft zijn eisen meegedeeld. De NMBS heeft een offerte gevraagd aan Siemens. Er wordt nog steeds onderhandeld, maar de huidige voorwaarden zijn onaanvaardbaar voor de NMBS. Andere problemen zijn er niet. Het lijkt weinig waarschijnlijk dat de homologatie vóór 2018 haar beslag krijgt.

De NMBS heeft daarom een uitzondering gevraagd aan de Luxemburgse spoorwegen om de reizigerstreinen te kunnen blijven trekken met de T13-locomotieven, die uitgerust zijn met het Luxemburgse systeem Memor II+. De NMBS en de Luxemburgse spoorwegen bestuderen ook andere oplossingen om de verbinding Brussel-Luxemburg te verzekeren.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rijpadvergoeding voor Infrabel" (nr. 7986)**

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): In de toekomst zal de NMBS Infrabel een vaste vergoeding moeten betalen die berekend wordt op grond van die van 2014.

Hoe wordt de verdeling van die vergoeding tussen de NMBS-lijnen berekend? Gebeurt die verdeling volgens de rentabiliteit van de lijnen? Bestaat er een rentabiliteitsstudie per lijn of zal die nog worden uitgevoerd?

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard pris dans l'homologation des rames Desiro circulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 7985)

05.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Les trains Desiro ne peuvent rouler au Grand-Duché de Luxembourg car ils ne sont toujours pas homologués, en raison de l'incompatibilité des systèmes de sécurité des deux pays.

Avez-vous reçu les documents que vous attendiez déjà en avril? Si oui, la SNCB a-t-elle finalisé les demandes d'offre, afin de passer commande au constructeur qui sera chargé de l'homologation? Avez-vous connaissance d'autres obstacles que cette adaptation au système ETCS? Le matériel sera-t-il homologué avant 2019?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le gestionnaire de l'infrastructure luxembourgeois a fait connaître ses exigences. La SNCB a demandé à Siemens de remettre une offre. Les discussions commerciales sont toujours en cours mais les conditions actuelles sont inacceptables pour la SNCB. Il n'y a pas d'autre problème. Il paraît improbable d'obtenir une homologation avant 2018.

La SNCB a dès lors demandé une dérogation aux CFL de manière à continuer la traction de trains de voyageurs à l'aide de locomotives T13 équipées du système luxembourgeois Memor II+. La SNCB et les CFL étudient aussi d'autres solutions pour garantir la relation Bruxelles-Luxembourg.

L'incident est clos.

06 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance due à Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 7986)**

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): La redevance future que la SNCB devra payer à Infrabel sera fixe et calculée sur celle de 2014.

Comment la répartition de cette redevance entre les lignes SNCB est-elle calculée? Cette répartition est-elle réalisée en fonction de la rentabilité des lignes? Existe-t-il une étude de rentabilité ligne par ligne ou est-ce en projet?

06.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De wijze van berekening van de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan geraadpleegd worden op de website van Infrabel, met name in de Netverklaring.

Er wordt met verschillende parameters gewerkt. Parameter C1 weerspiegelt het operationele belang van de lijn. Parameter C2 hangt af van de technische uitrusting van de lijn. Parameter h houdt rekening met de piekuren.

De formule van de vergoeding is niet rechtstreeks gebaseerd op de rentabiliteit van de lijnen, maar aangezien C1 en h gerelateerd zijn aan de drukte van het treinverkeer, is er een onrechtstreeks verband met de rentabiliteit.

Er wordt momenteel geen rentabiliteitsstudie per lijn uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onbeschikbaarheid van treinen" (nr. 7988)**

07.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Een op de vijf treinen zou defect of in onderhoud zijn. Die treinen zijn dus niet beschikbaar, wat gevolgen heeft voor de stiptheid van het treinverkeer.

Waarom is de onbeschikbaarheid van de treinen te wijten? Hoe denkt u het onderhoudsproces te verbeteren? Beschikt de NMBS over de nodige human resources?

07.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het rollend materieel kan onbeschikbaar zijn voor de commerciële dienst gedurende de tijd die nodig is om de noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken uit te voeren. Dat zijn taken die weinig tijd in beslag nemen en waarvoor het rollend materieel naar de tractiewerkplaatsen en de onderhoudsposten wordt gestuurd.

Voor de moderniseringsprogramma's, die het comfort van de reizigers moeten verhogen, moet het rollend materieel echter voor een langere periode naar de centrale werkplaatsen. Ook kan het materieel voor langere tijd onbeschikbaar zijn door de installatie van nieuwe ETCS-veiligheidssystemen.

In mijn strategische visie voor het Belgische spoor

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le calcul de la redevance pour l'infrastructure ferroviaire est accessible sur le site d'Infrabel, dans le document de référence du réseau (DRR).

Plusieurs paramètres interviennent. Le paramètre C1 reflète l'importance opérationnelle de la ligne; le paramètre C2 dépend de l'équipement technique de la ligne; le paramètre h prend en compte les heures de pointe.

La formule de la redevance n'est pas directement élaborée sur la rentabilité des lignes mais, C1 et h étant liés à la densité du trafic, ils sont indirectement liés à la rentabilité.

Il n'y a pas d'étude de rentabilité ligne par ligne en cours.

L'incident est clos.

07 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indisponibilité des trains" (n° 7988)**

07.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Un train sur cinq serait en panne ou à l'entretien, donc indisponible, ce qui a des conséquences sur la ponctualité du trafic.

À quoi est due l'indisponibilité des trains? Comment comptez-vous améliorer le processus d'entretien? La SNCB dispose-t-elle des ressources humaines nécessaires?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le matériel roulant peut être indisponible pour le service commercial le temps d'effectuer les indispensables tâches de réparation et d'entretien, tâches de courte durée pour lesquelles le matériel roulant est envoyé dans les ateliers de traction et les postes d'entretien.

Les programmes de modernisation, destinés à améliorer le confort des voyageurs, requièrent par contre une longue immobilisation dans les ateliers centraux. L'installation de nouveaux systèmes de sécurité embarqués ETCS peuvent aussi demander une longue indisponibilité.

Ma vision stratégique pour le rail belge fixe à 86 %

is de beschikbaarheid van het rollend materieel op 86 procent bepaald.

Er worden verschillende acties ondernomen om het proces voor het onderhoud van het rollend materieel te verbeteren, om de kwaliteit te optimaliseren en de kosten te drukken: betere diagnose, efficiëntere reparaties door een verscherpte follow-up van het materieel in real time. Een intensievere toepassing van arbeidstijdregelingen buiten de normale werktijden (in het weekend of 's nachts), een betere voorbereiding van het werk (cellen, methoden, voorbereiding van de productieketen, planning en logistiek), vorming van het personeel, de aanstelling van een verantwoordelijke en van een *core team* per technische serie om de follow-up en de aanpassing van de prestaties van het rollend materieel te verbeteren, projecten ter verbetering van de properheid van de treinen, de bouw van nieuwe werkplaatsen en de aanschaf van performantere installaties, meer personeel voor het onderhoud, dat alles komt aan bod tijdens de besprekingen over het ondernemingsplan.

07.03 Isabelle Poncelet (cdH): Past dat in het begrotingsplan?

07.04 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Het probleem rijst veeleer op het vlak van de modernisering van de arbeidsorganisatie.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seinhuis van Libramont" (nr. 7989)

08.01 Isabelle Poncelet (cdH): Naar verluidt wordt er momenteel een programma voor de centralisatie van de seinhuizen uitgevoerd en komt er in dat kader een nieuw seinhuis in Namen, dat het seinhuis van Libramont zal vervangen. Het seinhuis van Libramont, dat vijf miljoen euro heeft gekost, werd pas in 2012 ingehuldigd en verzekert een rimpelloze verkeersleiding op het net tot in Luik en Namen.

Waarom wordt dat seinhuis opgeheven, gezien de besparingen die moeten worden gerealiseerd? Kunt u me meer informatie bezorgen over dat programma? Wat zal er met het seinhuis van Libramont gebeuren? Zal er in Namen een nieuw seinhuis worden gebouwd? Wat zal er gebeuren met het personeel indien het seinhuis van Libramont wordt geschrapt, en wat zijn de meest

le taux de disponibilité du matériel roulant.

Plusieurs actions d'amélioration du processus d'entretien du matériel roulant sont entreprises, pour augmenter la qualité et réduire les coûts: meilleur diagnostic, réparation plus efficace grâce à un suivi renforcé du matériel en temps réel. L'intensification du travail en horaire décalé (le week-end ou la nuit), une meilleure préparation du travail (cellules, méthodes, préparation des chaînes de production, planning et logistique), la formation du personnel, la désignation d'un responsable et d'un *core team* par série technique afin d'améliorer le suivi et l'ajustement des prestations du matériel roulant, des projets d'amélioration de la propreté des trains, la construction de nouveaux ateliers et l'acquisition d'installations plus performantes, l'évolution des ressources humaines nécessaires pour l'entretien, tout cela fait partie des discussions visant à élaborer le plan d'entreprise.

07.03 Isabelle Poncelet (cdH): Cela entre-t-il dans le plan budgétaire?

07.04 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Le problème se pose plutôt en termes de modernisation de l'organisation du travail.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cabine technique de Libramont" (n° 7989)

08.01 Isabelle Poncelet (cdH): Un programme de centralisation des cabines techniques serait en cours et une cabine à construire à Namur remplacerait celle de Libramont. Inaugurée en 2012, celle-ci a coûté cinq millions d'euros et régule parfaitement le réseau jusqu'à Liège et Namur.

Comment justifier sa suppression au vu des économies à réaliser? Pouvez-vous m'informer davantage sur ce programme? Qu'en est-il de l'avenir de la cabine de Libramont? Une nouvelle cabine sera-t-elle construite à Namur? En cas de suppression de Libramont, qu'advierait-il de son personnel et quelles seraient les cabines les plus proches dans le Sud-Luxembourg?

nabijgelegen seinhuizen in het zuiden van de provincie Luxemburg?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De vorige regering heeft beslist dat de bestaande 130 seinhuizen tegen eind 2017 in 31 seinposten zullen worden samengebracht. Vervolgens zal de bediening van de seinhuizen van het volledige net tegen 2020 worden gecentraliseerd in 10 controlekamers, die een ruim gebied zullen bestrijken, voor een betere verkeersleiding. Die controlekamers zullen gevestigd zijn in Brussel, Gent, Antwerpen, Brugge, Hasselt, Antwerpen-Haven, Namen, Luik, Charleroi en Bergen.

De technische inrichtingen zullen in de 31 seinposten blijven.

De overheveling van Libramont naar Namen is gepland voor 2019. De technische inrichtingen blijven in het gebouw in Libramont, en de dienst die de infrastructuur onderhoudt, zal de vrijgekomen lokalen gebruiken.

Het tijdstip van de overheveling naar Namen, in de loop van 2019, is gekozen in het licht van de uitstroom van het huidige personeel in Libramont. Ruim 50 procent van de personeelsleden zal tegen dan uitstromen.

Het personeel zal overgeheveld worden naar Namen, maar dat geldt niet voor de personeelsleden die in de huidige actiezone de permanentie verzekeren voor interventies en voor degenen die naar andere diensten in de regio werden overgeplaatst. De seinhuizen in Namen en Luik zullen de dichtstbijzijnde zijn.

08.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): In Luxemburg zullen er dus geen technische posten meer zijn.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gebruiksvoorwaarden voor het seniorenbiljet" (nr. 7993)**

09.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Het seniorenbiljet kan van maandag tot vrijdag gebruikt worden vanaf 09.00 uur. Op zaterdag en zondag geldt die beperking niet. Het biljet is evenwel niet geldig van 11 juli tot en met 16 augustus.

Senioren die ver van toeristische trekpleisters als Brussel of de Noordzee wonen – onder andere de

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le précédent gouvernement a décidé que les 130 cabines actuelles seront concentrées dans 31 postes de signalisation à la fin de 2017. À l'horizon 2020, une deuxième phase centralisera la desserte de la signalisation de tout le réseau vers dix salles de commande aux zones d'action étendues pour mieux réguler le trafic. Elles sont établies à Bruxelles, Gand, Anvers, Bruges, Hasselt, Anvers-Port, Namur, Liège, Charleroi et Mons.

Les installations techniques resteront dans les 31 postes de signalisation.

La migration de Libramont vers Namur est programmée pour 2019. Les installations techniques resteront dans le bâtiment de Libramont et les locaux libérés réutilisés pour le service d'entretien de l'infrastructure.

La période de migration vers Namur, courant 2019, est programmée en fonction de l'attrition du personnel actuellement affecté à Libramont. Ceci concernera plus de 50 % du personnel.

Le personnel sera transféré vers Namur sauf les travailleurs assurant la permanence d'intervention dans la zone d'action actuelle et ceux mutés dans d'autres services de la région. Les cabines de Namur et de Liège seront les plus proches.

08.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Le Luxembourg sera donc privé de cabines techniques.

L'incident est clos.

09 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions d'utilisation du billet 'Seniors'" (n° 7993)**

09.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Le "billet seniors" est utilisable du lundi au vendredi à partir de 09 h 00. Cette restriction horaire n'est pas d'application les samedis et dimanches. Par contre, du 11 juillet au 16 août inclus, le billet n'est pas valable.

Ceux qui habitent loin des lieux d'attraction comme Bruxelles ou la mer du Nord – entre autres les

inwoners van de provincie Luxemburg – worden gediscrimineerd. Het gebruik van het openbaar vervoer in de provincie Luxemburg blijft problematisch.

Waarom geldt het seniorentarief niet het hele jaar door? Zult u maatregelen nemen om alle senioren in staat te stellen dezelfde voordelen te genieten wanneer ze met de trein reizen?

09.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het seniorenbiljet heeft tot doel senioren een voordelig tarief te bieden en de bezettingsgraad van de treinen in de daluren te verhogen. Die formule lijkt me over het geheel genomen evenwichtig.

De modaliteiten van dat biljet worden besproken in het kader van het nieuwe beheerscontract van de NMBS.

De senioren hebben een veel grotere vrijheid dan de andere klanten om hun treinreizen te plannen, bijvoorbeeld tijdens de 46 weekends per jaar waarin er geen urenbeperkingen gelden.

09.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Ik betreur dat er niets wordt voorgesteld voor de inwoners van verafgelegen streken, die dat biljet niet kunnen gebruiken omdat men daarmee op dezelfde dag heen en terug moet reizen.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gilles Vanden Burre** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8009)

- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8449)

10.01 **Veli Yüksel** (CD&V): In 2014 heeft de federale overheid een nieuw beheerscontract gesloten met Belgocontrol. De kosten voor de diensten van Belgocontrol worden gedragen door de gebruikers en/of de overheden volgens een bepaalde verdeelsleutel die elk jaar in september bij KB wordt vastgelegd.

Wat is de stand van zaken voor 2016? Is het deel dat de Staat moet betalen, ingeschreven in de begroting 2016? Zal de minister het samenwerkingsakkoord van 1989 met de Gewesten opnieuw onderhandelen? Lopen daarover

habitants de la province de Luxembourg – sont discriminés. L'utilisation des transports en commun en province de Luxembourg reste problématique.

Pourquoi le tarif senior n'est-il pas valable toute l'année? Envisagez-vous des mesures pour permettre à tous de voyager selon les mêmes avantages?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'objectif du "billet seniors" est à la fois d'offrir une formule tarifaire avantageuse aux seniors et de remplir les trains aux heures creuses. Cette formule me semble globalement équilibrée.

Les modalités de ce billet font l'objet de discussions dans le cadre de l'élaboration du nouveau contrat de gestion de la SNCB.

Les seniors disposent d'une latitude bien plus grande que les autres clients pour planifier leurs déplacements, par exemple pendant les 46 week-ends annuels sans restrictions.

09.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Je regrette l'absence de proposition pour les habitants des régions éloignées, qui ne peuvent pas profiter de ce billet car il faut faire l'aller et le retour dans la même journée.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes de**

- M. **Gilles Vanden Burre** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8009)

- M. **Veli Yüksel** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8449)

10.01 **Veli Yüksel** (CD&V): En 2014, l'État fédéral a conclu un nouveau contrat de gestion avec Belgocontrol. Les coûts liés aux services de Belgocontrol sont supportés par les utilisateurs et/ou les autorités selon une clé de répartition fixée chaque année en septembre par arrêté royal.

Où en est la situation en 2016? La redevance de l'État fédéral est-elle inscrite au budget 2016? La ministre renégociera-t-elle l'accord de coopération conclu en 1989 avec les Régions? Des pourparlers sont-ils en cours à ce sujet? Où en est le plan de

gesprekken? Hoe staat het met het performantieplan voor de komende vijf jaar? Heeft de Europese Commissie dat goedgekeurd?

10.02 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Er wordt al lang gezocht naar een structurele financiering voor Belgocontrol. In afwachting van een oplossing voorzien de begrotingen op het einde van het boekjaar meestal in een aanvullend bedrag van een twintigtal miljoen voor de werking van het overheidsbedrijf. Dit jaar werd er echter niets op de begroting ingeschreven. U liet weten dat u pistes voor een structurele financiering bestudeert.

Over welke pistes gaat het? Denkt u aan de indexering van de heffing die de nationale luchthaven verschuldigd is, nieuwe onderhandelingen over de dienstverlening aan de regionale luchthavens of een herziening van het samenwerkingsakkoord met de Gewesten, dat van 1989 dateert?

Hebt u besprekingen aangeknoopt met uw Waalse ambtgenoot in het kader van de diensten die Belgocontrol aan de regionale luchthavens levert?

Hoe wilt u het begrotingstekort van Belgocontrol op het einde van dit jaar wegwerken? Zal het bedrag van 24,9 miljoen euro tegen de volgende begrotingscontrole gevonden worden?

10.03 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De financieringswijze van 2015 was een overgangsregeling in afwachting van de herziening van het samenwerkingsakkoord met de Gewesten van 1989. Dat akkoord verleent de Gewesten gratis diensten voor zover ze de omvang van de diensten van 1989 niet overschrijden.

Aangezien de Gewesten geen voorstander zijn van de herziening van dat akkoord, kon niet de minste vooruitgang worden geboekt. Er werden ingewikkelde technische aspecten besproken, zoals de controle van de kosten, de analytische boekhouding en het monopolie van Belgocontrol.

Binnenkort zullen er onderhandelingen met het Waals Gewest van start gaan. Die moeten leiden tot een globaal kaderakkoord.

(*Nederlands*) Het KB van 26 december 2015 is op 31 december 2015 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

(*Frans*) De Belgische Staat moet de veiligheid van zijn luchtruim garanderen maar zich er ook van vergewissen dat Belgocontrol vergoed wordt voor de diensten die het verstrekt.

performance des cinq prochaines années? La Commission européenne l'a-t-elle approuvé?

10.02 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): La recherche d'un financement structurel de Belgocontrol n'est pas neuf. Dans l'attente de celui-ci, les budgets de fin d'année prévoient habituellement un supplément d'une vingtaine de millions pour le fonctionnement de l'entreprise. Or cette année, rien n'a été inscrit au budget. Vous avez indiqué que vous travailliez à des pistes de financement structurel.

Quelles sont ces pistes? Pensez-vous indexer la redevance due par l'aéroport national, renégocier les services rendus aux aéroports régionaux ou encore revoir l'accord de coopération de 1989 avec les Régions?

Vu les services offerts par Belgocontrol aux aéroports régionaux, avez-vous entamé des discussions avec votre homologue wallon?

Comment comptez-vous combler le déficit budgétaire de Belgocontrol cette année? Le montant de 24,9 millions d'euros sera-t-il trouvé pour le prochain contrôle budgétaire?

10.03 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Le mode de financement de 2015 était transitoire dans l'attente de la révision de l'accord de coopération de 1989 avec les Régions. Cet accord leur accorde la gratuité pour des services n'excédant pas le niveau de 1989.

Les Régions n'étant pas favorables à cette révision, aucune avancée n'a pu être réalisée. Des éléments techniques complexes ont été abordés, comme le contrôle des coûts, la comptabilité analytique et le monopole de Belgocontrol.

Des négociations vont prochainement s'ouvrir avec la Région wallonne, qui doivent donner lieu à un accord-cadre global.

(*En néerlandais*) L'arrêté royal du 26 décembre 2015 a été publié au *Moniteur belge* le 31 décembre 2015.

(*En français*) L'État belge doit garantir la sécurité de son espace aérien mais aussi s'assurer que Belgocontrol soit rémunéré pour les services fournis.

Op het volgende begrotingsconclaf zal ik een aanvullende financiering vragen uit de federale begroting; tegelijk wil ik vooruitgang boeken in de onderhandelingen met de Gewesten.

(Nederlands) Het prestatieplan werd herzien en op 2 juli 2015 ter evaluatie bezorgd aan de Commissie. In dit plan staan de doelstellingen qua capaciteit en economische efficiëntie. Deze doelstellingen werden inefficiënt bevonden en de Commissie vroeg alle betrokken lidstaten om corrigerende maatregelen. Het Europese ontwerp van beslissing moest tegen 15 januari per brief worden aangenomen door de lidstaten. De FABEC-landen (Functional Airspace Block Europe Central) hebben de Commissie echter gevraagd om de stemmingsprocedure op te schorten zodat het ontwerp opnieuw kan worden besproken op de volgende vergadering van het Single Sky Committee. Zo kunnen wij onze commentaar en argumenten herhalen.

10.04 Veli Yüksel (CD&V): De continuïteit van de dienstverlening van Belgocontrol is belangrijk. Wij hebben nu blijkbaar de gelegenheid gekregen om in een nieuw performantieplan tegemoet te komen aan de opmerkingen.

10.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Uw verklaringen over de veiligheid, het voortbestaan en de structurele financiering van het bedrijf mogen dan wel bij onze bekommernissen aansluiten, echte voortgang wordt er met dit dossier niet gemaakt. We zullen op dit onderwerp terugkomen zodra er concretere oplossingen worden aangekondigd.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lopende onderhandelingen met de Gewesten over de vliegwet" (nr. 8070)

11.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik wil u ondervragen over het geplande overleg met de Gewesten in het kader van uw voorontwerp voor de vliegwet.

Het DGLV meldde dat de luchtvaartprocedures in overeenstemming moeten zijn met richtlijn 2002/49/EG, die voorziet in de ontwikkeling van actieplannen tegen geluidsbelasting. In uw voorontwerp wordt daar niet meer naar verwezen – in de versies van uw voorgangers was dat wel het

Lors du prochain conclave budgétaire, j'introduirai une demande de financement complémentaire à charge du budget fédéral tout en avançant dans les négociations avec les Régions.

(En néerlandais) Le plan de performance revu et corrigé a été soumis à la Commission le 2 juillet 2015 pour être évalué. Ce plan comprend des objectifs en termes de capacité et d'efficacité économique. Or ces objectifs ont été jugés inefficaces et la Commission a demandé à l'ensemble des États membres concernés de prendre des mesures correctrices. Le projet de décision de l'Europe devait être adopté par les États membres pour le 15 janvier. Les pays du FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) ont cependant demandé à la Commission de suspendre la procédure de vote de façon à permettre une nouvelle discussion du projet lors de la prochaine réunion du Single Sky Committee. Grâce à ce report, nous serons à même de développer une nouvelle fois nos commentaires et arguments à ce sujet.

10.04 Veli Yüksel (CD&V): Il est essentiel d'assurer la continuité du service chez Belgocontrol. La présentation d'un nouveau plan de performance nous donne apparemment la possibilité de répondre aux observations formulées.

10.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Vos déclarations sur la sécurité, la pérennité et le financement structurel de l'entreprise rejoignent nos préoccupations mais le dossier n'avance pas pour autant. Nous reviendrons lorsque des solutions plus concrètes seront annoncées.

L'incident est clos.

11 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation en cours avec les Régions pour l'élaboration de la vliegwet" (n° 8070)

11.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Je souhaite vous interroger sur la concertation prévue avec les Régions dans le cadre de l'élaboration de votre avant-projet de vliegwet.

La DGTA a indiqué que les procédures aériennes doivent être conformes à la directive 2002/49/CE qui prévoit la mise en place de plans d'actions 'bruit'. Votre avant-projet n'y fait plus référence, contrairement aux versions élaborées par vos prédécesseurs.

geval.

In een advies van 4 april 2006 over het wetsontwerp-Landuyt stelde de Raad van State vast dat bepaalde acties die werden vooropgesteld in de door de richtlijn vereiste actieplannen, tot de bevoegdheid van de Gewesten en andere tot de federale bevoegdheid behoren, en dat die actieplannen slechts konden worden aangenomen via een samenwerkingsakkoord.

Is die analyse van de Raad van State volgens u van toepassing op uw voorontwerp van wet? Werd er een samenwerkingsakkoord voorgesteld aan de Gewesten of zal dit nog gebeuren? Zo niet, hoe zult u dan anderszins overleggen met de Gewesten? Meent u dat België de verplichtingen van de richtlijn naleeft als er geen overleg is?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Richtlijn 2002/49/EG betreft de materies die onder de bevoegdheid van de Gewesten vallen. Ze werd in Belgisch recht omgezet aan de hand van de geluidsnormen die in de Brusselse regelgeving vervat zijn. Wat het federale niveau betreft, werd richtlijn 2002/30/EG omgezet bij het koninklijk besluit van 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal – dat zal worden opgeheven door verordening nr. 598/2014 – en door het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal.

De diverse bevoegdheden in verband met geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer zijn in ons land nauw vervlochten. Het regeerakkoord bepaalt dat er een samenwerkingsakkoord zal worden afgesloten, maar de vaststelling van de vliegtrajecten en de exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal blijven exclusief federale bevoegdheden. We moeten snel op zoek naar een samenwerkingsakkoord dat rekening houdt met respectieve bevoegdheden van het federale niveau en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Recentelijk wisselden minister Frémault en ik daarover een aantal brieven uit.

Er zou een aantal actieplannen moeten worden uitgevaardigd door de verschillende bevoegde autoriteiten.

De bevoegdheden van de federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten zijn in principe exclusieve bevoegdheden. Wanneer bepaalde bevoegdheden raakvlakken hebben, moet er rekening worden gehouden met het

Dans un avis rendu le 4 avril 2006 sur le projet de loi Landuyt, le Conseil d'État constatait que certaines des actions prévues par les plans d'actions requis par la directive relevaient de la compétence régionale, d'autres de l'autorité fédérale, et que les plans d'actions requis par la directive 2002/49/CE ne pouvaient être adoptés que par la voie d'un accord de coopération.

Estimez-vous que cette analyse du Conseil d'État s'applique à votre avant-projet de loi? Un accord de coopération a-t-il été ou sera-t-il proposé aux Régions? Si non, quelle autre forme de concertation envisagez-vous avec les Régions? À défaut, estimez-vous que la Belgique respecte les obligations de la directive?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La directive 2002/49/CE concerne les matières relevant des compétences des Régions. Elle a été transposée en droit belge à l'aide des limites de bruit contenues dans la réglementation bruxelloise. Pour le fédéral, la directive 2002/30 a été transposée par arrêté royal de 2003 qui concerne les restrictions d'exploitation, abrogé par le règlement 598/2014 et par arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

Les compétences aériennes concernant le bruit sont fortement imbriquées en Belgique. L'accord de gouvernement prévoit un accord de coopération mais la fixation des trajectoires de vol et les restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National restent des compétences pleinement fédérales. Un accord de coopération respectueux des compétences fédérales et de la Région de Bruxelles-Capitale doit être recherché rapidement. J'ai récemment échangé des courriers avec la ministre Frémault à ce sujet.

Plusieurs plans d'action devraient être pris par les différentes autorités compétentes.

Les compétences de l'État fédéral, des Communautés et des Régions étant en principe exclusives les unes des autres, lorsque des compétences coexistent, il convient de se référer au principe de proportionnalité. Il ressort des

proportionaliteitsbeginsel. Uit de bepalingen van richtlijn 2002/49/EG blijkt dat een samenwerkingsakkoord slechts nodig is indien zou worden aangetoond dat de federale wetgever zelf niet bepaalde actieplannen kan uitvoeren zonder de uitoefening van de Gewestbevoegdheden onmogelijk of buitensporig moeilijk te maken.

Coördinatie en overleg zijn inderdaad noodzakelijk.

11.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik raad u toch aan om een samenwerkingsakkoord te sluiten. Aldus kan er met alle gewestelijke actoren rekening gehouden worden en zal uw toekomstige vliegwet een lang leven beschoren zijn.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximumsnelheid op de snelwegen" (nr. 8091)
- mevrouw **Caroline Cassart-Mailleux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidsbeperkingen op de Belgische autosnelwegen" (nr. 8209)

12.01 Gautier Calomne (MR): Volgens Touring zou 80 procent van de Belgen voorstander zijn van een snelheidsbeperking op snelwegen van 110 km/u bij regen of sneeuw en van 130 km/u bij droog weer, zoals in Frankrijk.

Volgens het BIVV kan ons wegennet niet worden vergeleken met het Franse en is zo'n maatregel hier dus niet gerechtvaardigd. Integendeel, hij zou tot meer ongevallen kunnen leiden.

Wat is uw standpunt in dat debat? Moet er een hervorming van het systeem worden overwogen? Welke pistes genieten uw voorkeur? Zal er overleg worden gepleegd met heel de sector?

U hebt bij het BIVV een studie besteld die tegen de zomer van 2016 wordt ingewacht. Kunt u dat tijdpad bevestigen? Graag kreeg ik meer informatie over het brede debat met de burger dat u in overleg met de Gewesten wilt voeren.

12.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Men mag het debat over dat onderwerp niet beperken tot de snelheidslimiet van 130 km/u of de criteria van de weersomstandigheden die in Frankrijk anders

dispositions de la directive 2002/49 qu'un accord de coopération ne s'imposerait que s'il était démontré que le législateur fédéral ne pourrait prendre lui-même certains plans d'action sans rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice des compétences dévolues aux Régions.

La coordination et la concertation sont effectivement nécessaires.

11.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Essayez de passer par un accord de coopération. C'est une façon de respecter tous les acteurs régionaux sur la question et de garantir la viabilité sur le long terme de votre future *vliegwet*.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vitesse de circulation sur les autoroutes" (n° 8091)
- **Mme Caroline Cassart-Mailleux** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les limitations de vitesse sur les autoroutes belges" (n° 8209)

12.01 Gautier Calomne (MR): Selon Touring, 80 % des Belges seraient favorables à un régime à la française de limitation de vitesse sur autoroutes à 110 km/h par temps de neige ou de pluie et 130 km/h par temps sec.

Selon l'IBSR, la configuration de notre réseau autoroutier diffère du réseau français et ne justifie pas une telle mesure qui risque d'accroître les accidents.

Quelle est votre position dans ce débat? Une réflexion sur la réforme du système est-elle à l'ordre du jour? Si des orientations recueillent votre préférence, quelles sont-elles? Des concertations avec tout le secteur auront-elles lieu?

Vous avez demandé à l'IBSR une étude pour l'été 2016. Confirmez-vous ce timing? J'aurais voulu plus d'informations sur votre projet d'un large débat avec les citoyens, en concertation avec les Régions.

12.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Sur cette question, il ne faut pas se limiter au chiffre de 130 km/h ou aux critères climatiques qui varient en France et aux Pays-Bas d'autant que les

zijn dan in Nederland, temeer daar de deskundigen suggereren dat variabele snelheid gebruikt kan worden als een instrument om de doorstroming te bevorderen.

Als federaal minister die op tal van vragen een antwoord moet kunnen bieden wil ik dat er grondig over de snelheidsbeperkingen wordt nagedacht. Het debat zou over een dynamische snelheidsaanpassing afhankelijk van de verkeerssituatie en het tijdstip van de dag, het weer en de omgevingsomstandigheden moeten gaan.

Dat debat sluit aan bij de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid en de COP21 en is, gelet op de huidige stand van de technologie, relevant voor een betere verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de vermindering van de impact op het milieu.

Ik wacht op de studie van het BIVV die deze zomer rond zou zijn. Er zal overleg gepleegd worden met de Gewesten en de bevolking, naar aanleiding van de deelname van 9.000 burgers aan de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid.

12.03 Gautier Calomne (MR): Het verheugt me dat u voor een positieve en niet-ideologisch gekleurde benadering kiest.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het oversteken van een gesloten spoorwegovergang aan het station van Lebbeke" (nr. 8117)
- mevrouw Goedele Uyttersprot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onveilige situatie aan het station van Lebbeke (lijn 60)" (nr. 8152)

13.01 Karin Temmerman (sp.a): Om het perron van Lebbeke te bereiken moeten de meeste pendelaars eerst de spoorweg oversteken. De ingecalculerde marge volstaat echter niet altijd tijdens de ochtendspits, omdat de trein naar Dendermonde van 07.20 uur geregeld vertraging heeft. De situatie leidt tot gevaarlijke toestanden.

Welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel nemen om de gevaarlijke situatie aan het station van Lebbeke aan te pakken? Heeft de NMBS plannen om de treinen in Lebbeke enigszins aan te passen? Kunnen de slagbomen aan het station

spécialistes suggèrent la régulation de la vitesse comme outil pour fluidifier le trafic.

En tant que ministre fédérale et face aux multiples questions soulevées, je souhaite une véritable réflexion sur les limitations de vitesse. Le débat porterait sur une adaptation dynamique de la vitesse en fonction des conditions de trafic et du moment de la journée, des conditions météorologiques et environnementales.

Ce débat est pertinent dans la foulée des États généraux de la sécurité routière, de la COP21 et vu la technologie actuelle, pour améliorer la sécurité routière, la fluidité du trafic et la réduction de l'impact sur l'environnement.

J'attends l'étude de l'IBSR cet été. Il y aura une concertation avec les Régions et la population, suite à la participation de 9 000 citoyens aux États généraux de la sécurité routière.

12.03 Gautier Calomne (MR): Je salue votre démarche sans idéologie et votre approche positive.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée du passage à niveau fermé à la gare de Lebbeke" (n° 8117)
- Mme Goedele Uyttersprot à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de sécurité à la gare de Lebbeke (ligne 60)" (n° 8152)

13.01 Karin Temmerman (sp.a): Pour accéder au quai de Lebbeke, la plupart des navetteurs doivent d'abord traverser la voie de chemin de fer. L'intervalle de temps qui a été calculé entre les trains à cet effet ne suffit cependant pas toujours à l'heure de pointe matinale en raison du retard récurrent du train de 7 h 20 vers Termonde. Cet état de choses crée des situations dangereuses.

Quelles mesures la SNCB et Infrabel vont-elles prendre pour remédier à cette situation dangereuse à la gare de Lebbeke? La SNCB prévoit-elle d'ajuster d'une façon ou l'autre les horaires des trains à Lebbeke? Les barrières du passage à

van Lebbeke minder lang naar beneden worden gelaten? Zijn er plannen om de spoorwegovergang aan het station aan te passen?

13.02 Goedele Uyttersprot (N-VA): Pendelaars die uit de richting van het centrum van Lebbeke komen of hun wagen op de parkeerplaats parkeren aan de overzijde van perron 2 richting Brussel – zo'n 90 procent van de reizigers – komen inderdaad in de problemen tijdens de ochtendspits. De trein richting Brussel komt immers nauwelijks acht minuten later dan die richting Dendermonde.

Welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel nemen om deze verkeersonveilige situatie op te lossen? Indien dit probleem structureel is, wat zijn de geplande werken en aanpassingen?

13.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): In Lebbeke passeren de klokvaste treinen richting Jette en Brussel om 13 en 41 minuten na het uur. De treinen richting Dendermonde passeren om 20 en 47 minuten na het uur. Dit aanbod wordt tijdens de piekuren aangevuld met P-treinen.

Indien de trein vanuit Brussel naar Dendermonde vertraging heeft, kan dit inderdaad voor ongemakken zorgen aan de overweg.

De NMBS wijzigt momenteel haar dienstregeling niet. Ze streeft er wel elke dag naar om de stiptheid van de treinen te verbeteren.

Infrabel onderzoekt een technische oplossing door bij de sluiting van de slagbomen beter rekening te houden met de mogelijkheid van vertragingen. Er kan echter geen afbreuk worden gedaan aan de veiligheidsprincipes.

13.04 Karin Temmerman (sp.a): Dit antwoord geeft weinig voldoening. Wil de minister de diensten nogmaals vragen dat zij alle mogelijkheden onderzoeken? De huidige situatie zal vroeg of laat tot een zwaar ongeval leiden.

13.05 Goedele Uyttersprot (N-VA): Ik hoop dat er mogelijkheden onderzocht worden om de regeling in de ochtendspits te optimaliseren. Men mag niet wachten met initiatieven tot er een ongeval is gebeurd.

Het incident is gesloten.

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

niveau de la gare de Lebbeke peuvent-elles être abaissées moins longtemps? Prévoit-on d'aménager le passage à niveau de cette gare?

13.02 Goedele Uyttersprot (N-VA): Les navetteurs qui viennent du centre de Lebbeke ou qui garent leur voiture sur le parking de l'autre côté du quai 2 en direction de Bruxelles – soit environ 90 % des voyageurs – rencontrent effectivement des difficultés à l'heure de pointe matinale. Le train vers Bruxelles arrive en effet à peine huit minutes après celui vers Termonde.

Quelles mesures la SNCB et Infrabel comptent-elles prendre pour remédier à ce problème de sécurité routière? Si le problème est structurel, quels sont les travaux et aménagements prévus?

13.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Les trains cadencés en direction de Jette et de Bruxelles passent à Lebbeke toutes les heures 13 et 41 minutes. Les trains en direction de Termonde y passent toutes les heures 20 et 47 minutes. Aux heures de pointe, cette offre est complétée par les trains P.

Si le train Bruxelles-Termonde a du retard, il est en effet possible que cela occasionne des nuisances au passage à niveau.

La SNCB ne modifie pas ses horaires pour le moment. Par contre, elle met tout en œuvre, chaque jour, pour améliorer la ponctualité des trains.

Infrabel recherche une solution technique qui consisterait à mieux tenir compte, lors de la fermeture des barrières, des possibilités de retard. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux principes de sécurité.

13.04 Karin Temmerman (sp.a): Cette réponse ne me satisfait guère. La ministre voudrait-elle encore demander à ses services qu'ils examinent toutes les possibilités? La situation existante provoquera tôt ou tard un accident grave.

13.05 Goedele Uyttersprot (N-VA): J'espère que l'on cherchera des solutions pour améliorer la situation durant l'heure de pointe matinale. Nous ne pouvons pas attendre que des accidents se produisent pour prendre des initiatives.

L'incident est clos.

14 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "de energiebesparing bij NMBS Logistics" (nr. 8118)

"les économies d'énergie réalisées par la SNCB Logistics" (n° 8118)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): B Logistics drong het energieverbruik van een reeks goederentreinen in één jaar tijd met 25 procent terug. Voor dit proefproject werden 50 goederentreinen uitgerust met energiemeters. Doel was het aantal ongewenste stops tot een minimum te herleiden, want stoppen en optrekken kost veel energie en zorgt voor slijtage. De treinen in het proefproject kwamen bovendien 72 procent minder dubbelgele of rode seinen tegen, een goede zaak voor de spoorwegveiligheid. Zal het proefproject worden uitgebreid naar het personenvervoer? Bestaat hiervoor een timing? Hoeveel kost de installatie van deze energiemeters?

14.01 Wouter Raskin (N-VA): En un an, B Logistics est parvenu à réduire de 25 % la consommation d'énergie d'une série de trains de marchandise. Dans le cadre de ce projet pilote, 50 trains ont été équipés de compteurs d'énergie. L'objectif consistait à réduire à un minimum le nombre d'arrêts non désirés, car le freinage, à l'instar du redémarrage, consomme énormément d'énergie et contribue à l'usure. En outre, les trains participant au projet pilote ont rencontré 72 % moins de signaux rouges ou doubles jaunes, ce qui constitue une bonne chose pour la sécurité ferroviaire. Le projet pilote sera-t-il élargi au transport de voyageurs? Existe-il un échéancier à cet égard? Quel coût l'installation de ces compteurs d'énergie représente-t-elle?

De volgende stap zou bestaan uit het in gebruik nemen van een Traffic Management System. Infrabel zou onderzoeken hoe het de data in dat systeem kan exporteren naar tools op de treinen, de Driving Advisory Systems. Wat is de stand van zaken van dit onderzoek?

La prochaine étape consisterait à développer un *Traffic Management System*. Infrabel étudierait les possibilités d'exportation des données contenues dans ce système vers d'autres outils disponibles sur les trains, à savoir les *Driving Advisory Systems*. Qu'en est-il de cette étude?

14.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De NMBS bevestigt dat machinisten van B Logistics betrokken zijn bij een proefproject tot besparing van energie bij goederentreinen. In enkele maanden tijd hebben zij een methode ontwikkeld om het energieverbruik in belangrijke mate te verminderen via het gebruik van energiemeters. Hierdoor werd een daling van het verbruik van eerst 20 en daarna zelfs 30 procent gerealiseerd.

14.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La SNCB confirme la participation de conducteurs de B Logistics à un projet pilote de réduction de la consommation énergétique des trains de marchandise. En l'espace de quelques mois, ils ont développé une méthode permettant de réduire significativement la consommation énergétique par le biais de l'utilisation de compteurs d'énergie. Cette méthode a, dans un premier temps, permis une diminution de la consommation énergétique de 20 % et par la suite, même de 30 %.

Er loopt ook een project om het verbruik bij stilstand te verminderen en er komen adviessnelheden. Later kunnen de gebruikte technieken worden uitgebreid naar het personenvervoer. De installatie van een prototype van energiemeter is gepland voor 2017, waarna de uitrol over het verschillende materieel over een viertal jaren zal worden gespreid. Infrabel speelt hierbij via haar ERS-lidmaatschap een belangrijke rol. Samen met de infrastructuurbeheerders van zes andere landen beschikt Infrabel over gezamenlijke software om de energiedata van het rollend materieel te ontvangen, uit te wisselen, te valideren, ontbrekende waarden te schatten en verbruik toe te wijzen.

Un projet tendant à réduire la consommation à l'arrêt est également en cours et des vitesses conseillées seront fixées. Les techniques utilisées pourront être étendues au transport de voyageurs par la suite. L'installation d'un prototype d'énergimètre est prévue en 2017 et son déploiement sur les différents types de matériel sera ensuite répartie sur quatre ans. Infrabel joue un rôle important à cet égard par le biais de son adhésion à l'ERS. Infrabel possède avec les gestionnaires d'infrastructure de six autres pays un logiciel commun qui permet de recevoir les données énergétiques du matériel roulant, de les échanger, de les valider, d'estimer les valeurs manquantes et d'attribuer les consommations.

De spoorwegondernemingen plaatsen de energiemeters zelf. Er rijden 1.500 locomotieven en motorstellen op ons spoorwegnet. Aan 10.000 euro

Les entreprises ferroviaires procéderont elles-mêmes au placement des énergimètres. Mille cinq cents locomotives et automotrices circulent sur

per energiemeter kost de investering 15 miljoen euro. De jaarlijkse energiefactuur bedraagt meer dan 100 miljoen euro. Als door het opvolgen van het energieverbruik en het aanpassen van de reistijd 10 procent kan worden bespaard, is die investering na anderhalf jaar terugverdiend. Infrabel neemt op 4 september 2016 het nieuwe Traffic Management System in gebruik, dat is gebaseerd op het Zwitserse Rail Control System.

Het systeem wordt momenteel uitgetest en aangepast aan het Belgische spoorwegnet. Er zal worden onderzocht of er voldoende informatie beschikbaar is om terug te koppelen naar tools op treinen.

14.03 Wouter Raskin (N-VA): Dit is een hoopgevend verhaal en een zinvolle investering die zichzelf op korte termijn terugverdient. Ik hoop dat dit proefproject zo snel mogelijk wordt uitgebreid.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones voor inspecties van de spoorinfrastructuur" (nr. 8119)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): In Nederland werden testvluchten uitgevoerd met drones om de spoorinfrastructuur te inspecteren. Zo kunnen inspecties ook overdag gebeuren en kan de veiligheid van medewerkers beter worden gewaarborgd. De minister werkt al enige tijd aan een KB dat een wetgevend kader moet scheppen voor drones.

Zal dat KB een dergelijke toepassing dekken en zal de minister ook in een uitzondering voorzien voor het gebruik van automatische drones? Zal zij dergelijke testvluchten ook in België laten uitvoeren?

15.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het KB laat een dergelijke inspectie van de spoorinfrastructuur toe. Alleen voor de zones in het gecontroleerd luchtruim moet nog een veilige oplossing worden gezocht. Het KB laat ook een uitzondering toe in functie van het algemeen belang. Een werkgroep binnen de NMBS-Groep bekijkt momenteel samen met Infrabel en het DGLV hoe de drones kunnen worden geïntegreerd.

notre réseau ferroviaire. L'investissement total s'élève à 15 millions d'euros à raison de 10 000 euros par énérgimètre. Or la facture énergétique annuelle s'élève à plus de 100 millions d'euros. Si le suivi de la consommation énergétique et l'adaptation de la durée des trajets permettent de réaliser une économie de 10 %, l'investissement pourra être récupéré après dix-huit mois. Le 4 septembre 2016, Infrabel mettra en service un nouveau système de gestion du trafic s'inspirant du Rail Control System suisse.

Ce système fait actuellement l'objet de tests et d'une adaptation au réseau ferroviaire belge. Il conviendra d'examiner si des informations suffisantes sont disponibles et si elles peuvent alimenter les applications présentes sur les trains.

14.03 Wouter Raskin (N-VA): Cette initiative est encourageante et représente un investissement utile qui pourra être récupéré à court terme. J'espère que ce projet pilote sera étendu aussi rapidement que possible à d'autres trains.

L'incident est clos.

15 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de drones pour l'inspection des infrastructures ferroviaires" (n° 8119)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Aux Pays-Bas, des vols d'essai de drones ont été réalisés dans le cadre de l'inspection des infrastructures ferroviaires. De cette manière les inspections peuvent également avoir lieu le jour, ce qui permet de mieux garantir la sécurité des cheminots. La ministre s'attelle depuis un certain temps à un arrêté royal qui doit créer un cadre juridique pour les drones.

Cet arrêté couvrira-t-il cette application et la ministre prévoira-t-elle une exception pour l'utilisation de drones automatiques? Autorisera-t-elle également ces vols d'essai en Belgique?

15.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): L'arrêté royal permettra en effet d'inspecter les infrastructures ferroviaires. Il reste encore à trouver une solution qui garantisse la sécurité des zones relevant de l'espace aérien contrôlé. L'arrêté royal prévoit également une exception lorsque le drone sert l'intérêt général. Un groupe de travail au sein du Groupe SNCB examine en ce moment, avec Infrabel et la DGTA, la manière dont les drones pourraient être intégrés dans les

Het KB verbiedt inderdaad autonome drones, waarbij men na het opstijgen niet meer kan ingrijpen in het verloop van de vlucht. De inspectie van de spoorwegen gebeurt echter met drones op automatische piloot, die de piloot wel nog steeds kan overnemen. Sinds de zomer loopt een proefproject met de NMBS-Groep en Infrabel om testvluchten te doen met drones en vanaf 2016 start men met de operationele fase.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Alle restrictieve wettelijke normen werken contraproductief, terwijl we innovatie net moeten aanmoedigen. Daarom is het goed te horen dat er proefprojecten als deze lopen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 8121)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale samenwerking voor veiligheid op de sporen" (nr. 8336)

16.01 David Geerts (sp.a): Wat is het resultaat van het overleg met de buurlanden op 20 december 2015? Heeft de NMBS reeds een inschatting gemaakt van de bijkomende technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen en de kosten voor het plaatsen van X-raytoestellen en detectieportieken en het extra inzetten van veiligheidspatrouilles? Is dat opportuun? Wordt bij de beslissing een afweging gemaakt van kosten en baten, besparingen en klantencomfort?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe verloopt de samenwerking met de buurlanden? Welke afspraken werden er al gemaakt in het kader van de samenwerking rond de veiligheid op de Thalystreinen? Welke veiligheidsafspraken op internationale treinen zijn er met andere Europese landen gemaakt? Wat is de stand van zaken van de haalbaarheidsstudie van de NMBS? Wat denkt de minister over het garanderen van de veiligheid op internationale treinen?

activités ferroviaires.

L'arrêté royal interdit en effet les drones autonomes pour lesquels plus aucune intervention dans le déroulement du vol n'est possible après le décollage. L'inspection des voies ferroviaires est toutefois effectuée au moyen de drones sur pilote automatique, dont le pilotage peut toujours être repris par le pilote. Depuis l'été, la SNCB et Infrabel mènent un projet pilote pour effectuer des vols expérimentaux avec des drones et la phase opérationnelle démarrera à partir de 2016.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Toutes les normes légales restrictives sont contre-productives, alors que nous devons précisément encourager l'innovation. C'est pourquoi je me réjouis d'entendre que des projets pilotes tels que ceux-ci sont en cours.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux points d'embarquement du Thalys" (n° 8121)
- 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 "la coopération internationale en matière de sécurité sur les voies" (n° 8336)

16.01 David Geerts (sp.a): Quel est le résultat de la concertation avec les pays voisins menée le 20 décembre 2015? La SNCB a-t-elle déjà procédé à une évaluation des mesures de sécurité techniques et organisationnelles complémentaires et des coûts d'installation des appareils à rayons X et du déploiement supplémentaire de patrouilles de sécurité? Est-ce opportuun? Est-il tenu compte, dans le cadre de la décision, d'une analyse coûts-bénéfices, des économies réalisées et du confort des clients?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Comment la coopération avec les pays voisins se déroule-t-elle? Quels accords ont déjà été conclus dans le cadre de la coopération concernant la sécurité sur les trains Thalys? Quels accords de sécurité sur les trains internationaux ont-ils été conclus avec d'autres pays européens? Quel est l'état d'avancement de l'étude de faisabilité menée par la SNCB? Que pense la ministre de la garantie de sécurité sur les trains internationaux?

16.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Momenteel vindt overleg plaats tussen de verschillende partners op nationaal en internationaal niveau. Elke operator en elk land wil een globaal antwoord bieden op de vraag naar veilig transport, ongeacht het gebruikte type trein. Aangezien de risicodreiging en de infrastructuur verschillen van land tot land, varieert het antwoord. Dit verklaart de verschillende aanpak.

Portieken, metaaldetectoren en X-raytoestellen zijn geïnstalleerd in Lille Europe en Paris Nord voor de Thalystreinen vanaf 15 december 2015. Ervaringen worden uitgewisseld. Er werd beslist deze verregaande initiatieven niet als dusdanig te kopiëren, maar in overleg en met respect voor onze eigenheid een coherent antwoord te bieden op het veiligheidsvraagstuk.

De Security Operations Centers van Brussel, Berlijn, Utrecht, Parijs, Thalys en Eurostar staan permanent met elkaar in contact.

Alvorens te kiezen wil de NMBS met de autoriteiten bespreken welke middelen het meest efficiënt en proportioneel zijn om de veiligheid te verbeteren zonder de toegang tot de trein te belemmeren. Dat is ook een vraag van onze klanten.

De NMBS heeft minister Jambon en mijzelf op 5 januari een voorstel met de verschillende opties bezorgd. De vergadering van 10 december kon niet doorgaan.

16.04 **David Geerts** (sp.a): Ik begrijp nog altijd niet dat een ticket niet op naam wordt gekocht. Vliegtuigtickets zijn wel op naam. Bij Thalys kan één persoon zich vijf tickets aanschaffen. Weten wie er op de trein zit, is al een stap in de goede richting.

Wanneer trekt de regering een conclusie inzake de te nemen maatregelen?

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het arrest van het Brusselse hof van beroep betreffende het plan-Wathelet en de gevolgen ervan voor de toekomstige vliegwet" (nr. 8122)**

17.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Het arrest van 17 december jongstleden van het Hof van beroep van Brussel verklaarde het incidenteel

16.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Une concertation est actuellement en cours entre les différents partenaires aux niveaux national et international. Chaque opérateur et chaque pays veut offrir une réponse globale aux exigences de sécurité en matière de transport, quel que soit le type de train utilisé. Le risque de menace et l'infrastructure étant toutefois différents d'un pays à l'autre, la réponse varie également, ce qui explique les différences d'approche.

Des portiques, des détecteurs de métaux et des appareils à rayons X ont été installés à Lille Europe et à Paris Nord pour les trains Thalys dès le 15 décembre 2015. Il est procédé à un échange d'expérience. Il a été décidé de ne pas copier ces initiatives poussées, mais d'offrir une réponse cohérente aux problèmes de sécurité en concertation et dans le respect de notre spécificité.

Les *Security Operations Centers* de Bruxelles, Berlin, Utrecht, Paris, le Thalys et Eurostar entretiennent des contacts permanents.

Avant de choisir, la SNCB veut examiner avec les autorités quels moyens sont les plus efficaces et les plus proportionnels pour améliorer la sécurité sans entraver l'accès au train. Cette approche correspond également à la demande de nos clients.

La SNCB a transmis le 5 janvier dernier, au ministre Jambon et à moi-même, une proposition avec les différentes options. La réunion prévue le 10 décembre n'a pu avoir lieu.

16.04 **David Geerts** (sp.a): Je ne comprends toujours pas que l'on ne puisse acheter de billet nominatif. Les billets d'avion le sont bien. S'agissant du Thalys, une seule personne peut acheter cinq billets. Savoir qui est à bord du train constitue déjà un pas dans la bonne direction.

Quand le gouvernement tranchera-t-il concernant les mesures à prendre?

L'incident est clos.

17 **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'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant le plan Wathelet et ses conséquences pour la mise en oeuvre de la future vliegwet" (n° 8122)**

17.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): L'arrêt du 17 décembre dernier de la cour d'appel de Bruxelles déclarait irrecevable le recours incident

beroep ingediend tegen de beschikking van 31 juli 2014 dat de zesde fase van het zogenaamde plan-Wathelet vernietigt, onontvankelijk. Daarmee bevestigt het Hof dat de wetgever de bevolking moet raadplegen als hij van plan is vluchtroutes in te voeren of te wijzigen. Dat arrest sluit aan bij het advies dat het Directoraat-generaal Luchtvaart op 9 september 2015 heeft uitgebracht.

Welke besluiten trekt u daaruit? Wat zijn de gevolgen voor het ontwerp van 'vliegwet'? Zal u de bevolking van de drie Gewesten consulteren over de vluchtroutes uit bijlage 1 van het ontwerp dat we enkele maanden geleden hebben ingezien? Wanneer zal u de bevolking consulteren?

17.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het hof van beroep heeft zich enkel uitgesproken over de vorm – het incidenteel beroep van de Staat werd onontvankelijk verklaard – maar heeft geen enkel punt ten gronde behandeld.

De beschikking in kortgeding van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 31 juli 2014 gaat, volgens de Belgische Staat, verkeerdelijk uit van de stelling dat een instructie een plan is zoals bedoeld in de wet van 13 februari 2006. De Staat zag zich verplicht nieuwe routes in te voeren binnen een termijn van drie maanden terwijl een consultatie van de bevolking naar schatting zes tot twaalf maanden in beslag neemt.

Daarom moet de kwestie eerst ten gronde worden behandeld.

Er moet geen rekening worden gehouden met de versie van het wetsontwerp die naar de pers werd gelekt. Dit werkdocument, dat al fors werd aangepast, moet nog besproken worden met de regeringspartners. De openbare raadpleging zal gebeuren volgens de Belgische en Europese wetgeving.

17.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): De raadpleging van en het overleg met de bevolking in de drie Gewesten zijn vereist om de betrouwbaarheid van uw vliegwet te verzekeren. Als die procedure niet gevolgd wordt, zou de wet nietig kunnen worden verklaard en dat zou jammer zijn. Het gaat hier immers om een gevoelig dossier.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Gilles Foret** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

introduit contre l'ordonnance du 31 juillet 2014 annulant la sixième phase du plan dit Wathelet. Ce faisant, elle confirme que le législateur doit consulter la population s'il envisage de créer ou de modifier des routes aériennes. Cet arrêt rejoint l'avis adressé le 9 septembre 2015 par la DGTA.

Quelles conclusions en tirez-vous? Quelles sont les conséquences pour le projet de *vliegwet*? Soumettez-vous à la consultation du public des trois Régions les routes aériennes qui figureront dans l'annexe 1 du projet que nous avons consulté il y a quelques mois? Quand allez-vous réaliser la concertation publique?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La cour d'appel n'a statué que sur la forme – l'appel incident de l'État a été jugé irrecevable – mais n'a abordé aucune question de fond.

L'ordonnance de référé du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014 est, selon l'État belge, partie erronément du postulat qu'une instruction est un plan au sens de la loi du 13 février 2006. L'État s'est vu imposer la mise en place de nouvelles routes dans un délai de trois mois alors que la durée d'une consultation du public est estimée entre six et douze mois.

La question doit, par conséquent, être préalablement vidée au fond.

Il ne faut pas tenir compte de la version du projet de loi qui a fuité dans la presse. Ce document de travail, qui a beaucoup évolué, doit encore être débattu avec les partenaires du gouvernement. La consultation publique respectera la législation belge et européenne.

17.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): La consultation et la concertation avec le public des trois Régions sont nécessaires pour garantir la fiabilité de votre *vliegwet*. Sans cela, vous risquez l'annulation de la loi ce qui, dans un dossier aussi sensible, serait dommage.

L'incident est clos.

18 **Questions jointes de**
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les

Spoorwegen, over "de eerste tests met NMBS-treinstellen met wifi" (nr. 8202)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein" (nr. 8342)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein en in de stations" (nr. 8453)

18.01 Laurent Devin (PS): De NMBS zal binnenkort twee types wifi testen op de treinen tussen Luik en Oostende. De leveranciers moeten ervoor zorgen dat er geen interferentie optreedt tussen de testsystemen en de communicatiesystemen voor het spoorverkeer.

Indien die test succesvol blijkt, binnen welke termijn kunnen de treinen dan uitgerust worden met wifi? Hoe zullen de reizigers op de hoogte worden gebracht van de tests? Komt er een tevredenheidsonderzoek bij de reizigers?

18.02 Veli Yüksel (CD&V): De NMBS zou een gunning hebben uitgeschreven voor een testproject voor wifi op de trein. Een proefproject zou van start gaan in het eerste kwartaal van 2016.

Kan de minister daar meer over kwijt? Voor wifi in de stations werd een kandidatuurstelling uitgestuurd. Wat is de stand van zaken daarvan? Zal internet op de trein en in de stations in het komende beheerscontract met de NMBS worden opgenomen?

18.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): De test zal drie maanden in beslag nemen. De opdracht voor de test werd toegewezen aan Icomera en Nomad Digital. Als de test positief uitvalt, zal de NMBS een businesscase moeten opstellen voor een eventuele verdere implementatie. Er werd nog geen termijn vastgesteld. Een en ander zal aan bod komen in het kader van de besprekingen omtrent het volgende beheerscontract en het volgende MIP.

De rytuigen die met wifi zijn uitgerust, zullen met stickers kenbaar worden gemaakt. Er zal een tevredenheidsenquête worden uitgevoerd bij de passagiers.

De mobiele operatoren leveren de nodige 3G- en 4G-capaciteit.

(Nederlands) Momenteel zijn wifidiensten beschikbaar in een vijftigtal stations. We willen de bestaande netwerkuitrusting vernieuwen en de

premiers tests de rames de la SNCB connectées au wifi" (n° 8202)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tests de wifi à bord des trains" (n° 8342)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains et dans les gares" (n° 8453)

18.01 Laurent Devin (PS): La SNCB se prépare à tester deux types d'installations wifi à bord des trains reliant Liège à Ostende. Les fournisseurs devront s'assurer qu'il n'y a pas d'interférence entre les systèmes en test et ceux destinés à la communication ferroviaire.

En cas de succès, dans quel délai les trains pourraient-ils être équipés de cette connexion? Comment les voyageurs seront-ils avertis des tests en cours? Une enquête de satisfaction est-elle prévue pour les usagers?

18.02 Veli Yüksel (CD&V): La SNCB aurait lancé un marché public pour un projet pilote concernant le wifi à bord du train. Un projet pilote démarrerait dans le courant du premier trimestre 2016.

La ministre peut-elle nous en dire davantage à ce sujet? Pour le wifi dans les gares, un appel à candidatures a été lancé. Quel est l'état d'avancement de la procédure? Le prochain contrat de gestion de la SNCB prévoira-t-il la présence d'internet dans les trains et dans les gares?

18.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): Le test durera trois mois. Le marché pour le test a été attribué à Icomera et à Nomad Digital. Si le test est positif, il faudra que la SNCB développe un *business case* en vue d'un possible déploiement ultérieur. Aucune échéance n'a été fixée. Cela fait partie des discussions pour le prochain contrat de gestion et le prochain PPI.

Les voitures équipées seront identifiées à l'aide d'autocollants. Une enquête de satisfaction sera organisée auprès des passagers.

Les opérateurs mobiles sont impliqués dans la fourniture d'une capacité réseau 3G et 4G.

(En néerlandais) Des services wifi sont actuellement disponibles dans une cinquantaine de gares. Nous voulons renouveler l'infrastructure de

dienstverlening verbeteren. De procedure voor de selectie van de wifi-kandidaten in de stations loopt. Het proefproject zal lopen in Brussel-Zuid, Halle en Huizingen. Die projecten zijn nog niet besproken in de investeringen.

18.04 Laurent Devin (PS): Heeft u een idee van de datum van het toekomstige MIP?

18.05 Veli Yüksel (CD&V): Bij een positieve evaluatie van het testproject neem ik aan dat de NMBS een business case kan uitwerken? En wat zal in dat geval de timing zijn om de zaak te concretiseren?

18.06 Minister Jacqueline Galant (Frans): Ik kan u hierover geen preciezere informatie geven.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbouwen van het Brusselse GEN" (nr. 8195)

19.01 Gautier Calomne (MR): U hebt onlangs twee stations voor het Brusselse S-net of voorstadsnet ingehuldigd, waarmee de eerste stappen in de richting van het GEN werden gedaan. De werken voor het GEN werden meermaals uitgesteld en het net zou uiteindelijk in 2025 in gebruik moeten worden genomen.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het GEN-project en wat zijn de recentste verwezenlijkingen? Wat zijn de volgende deadlines in het kader van de uitbouw van het net en welke stations zullen er verder nog in Brussel worden geopend?

19.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Alles moet in het werk gesteld worden om het GEN te ontwikkelen. De NMBS lanceerde in december 2015 het voorstedelijke aanbod met het nieuwe S-logo en de opening van de stations Mouterij en Thurn & Taxis, maar de nieuwe S-lijnen (Geraardsbergen-Mechelen en Eigenbrakel-Leuven) zullen pas in gebruik kunnen worden genomen als de Schuman-Josafattunnel wordt opengesteld, wat gepland is voor april 2016. Dankzij die nieuwe lijnen zal de Europese wijk rechtstreeks bereikbaar zijn via het station Schuman, de multimodale pool die gedeeld wordt met de MIVB.

De IC-verbinding tussen Charleroi en Namen-Dinant zal via de Schuman-Josafattunnel rijden en

réseau actuelle et améliorer le service. La procédure pour la sélection des candidats wifi dans les gares est en cours. Le projet pilote sera mené à Bruxelles-Midi, Hal et Huizingen. Les projets n'ont pas encore été examinés s'agissant des investissements.

18.04 Laurent Devin (PS): Avez-vous une idée de la date du futur PPI?

18.05 Veli Yüksel (CD&V): En cas d'évaluation positive du projet pilote, j'imagine que la SNCB pourra élaborer un business case? Et selon quel calendrier le projet sera-t-il dans ce cas concrétisé?

18.06 Jacqueline Galant, ministre (en français): Je ne peux être plus précise.

L'incident est clos.

19 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du RER bruxellois" (n° 8195)

19.01 Gautier Calomne (MR): Vous venez d'inaugurer deux gares pour le réseau S ou "réseau suburbain" bruxellois, premiers pas vers le RER, dont le développement élargi fut souvent reporté et devrait finalement aboutir à l'horizon 2025.

Pouvez-vous nous informer sur l'état actuel du projet RER et sur les dernières réalisations? Quelles sont les prochaines échéances pour l'évolution de ce réseau et quelles seront les autres gares ouvertes à Bruxelles?

19.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Il convient de mettre tout en œuvre pour développer ce RER. La SNCB a lancé son offre ferroviaire suburbaine en décembre 2015 avec le logo S et l'ouverture des gares Gerموir et Tour & Taxis mais la mise en service des nouvelles relations S (Grammont-Malines et Braine l'Alleud-Louvain) ne se fera qu'avec l'ouverture du tunnel Schumann-Josaphat prévue en avril 2016. Elles permettront d'accéder au quartier européen par la gare de Schumann, pôle multimodal partagé avec la STIB.

La relation IC venant de Charleroi à destination de Namur-Dinant desservira l'aéroport de Bruxelles-

ook stoppen in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven, waardoor het aanbod verbeterd zal worden.

Ik heb de NMBS gevraagd de uitbreiding van het voorstedelijk aanbod te bestuderen in het kader van het vervoersplan van december 2017 en hiervoor samen te werken met de Gewesten en de gewestelijke openbaarvervoeroperatoren.

De NMBS bevestigt dat het station Arcaden in Watermaal-Bosvoorde tegen december 2016 geopend wordt. Dit station en het station Watermaal vormen een multimodale kern op de S7-verbinding Halle-Mechelen en de S8- en S81-verbindingen tussen Louvain-la-Neuve-Ottignies en de Noord-Zuidverbinding.

Er wordt een ongelijkgrondse vertakking gebouwd en er worden nieuwe sporen aangelegd voor het programma-Watermaal-Schuman-Josaphat in de driehoek van Etterbeek en, ook lijn L50A in Anderlecht krijgt nieuwe sporen.

De uitbreiding tot vier sporen van lijn L161 in Watermaal-Bosvoorde en van lijn L124 in Ukkel wordt opgeschort omdat er problemen zijn met de uitreiking van de vergunning.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid" (nr. 8205)

20.01 Gautier Calomne (MR): Op 15 december 2015 kondigde u op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een plan aan om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren. Die maatregelen vloeien voort uit een volksraadpleging en het denkwerk van experts. Die inspanning op het stuk van goed bestuur en participatieve democratie verdient alle lof.

U heeft een nultolerantie inzake het rijden onder invloed van alcohol aangekondigd ten aanzien van beginnende bestuurders die nog geen drie jaar houder zijn van een rijbewijs. Wanneer wordt die maatregel van kracht? Zullen beginnende bestuurders verschillend worden behandeld afhankelijk van hun leeftijd?

Heeft u contact gehad met de verzekeringssector om na te gaan in hoeverre dat project tot een daling van de geldende tarieven zou kunnen leiden?

National par le même tunnel Schumann-Josaphat et améliorera l'offre.

J'ai demandé à la SNCB d'étudier l'extension de l'offre suburbaine dans le cadre du plan de transport de décembre 2017 en collaboration avec les Régions et les opérateurs régionaux de transport public.

La SNCB me confirme l'ouverture de la gare des Arcades à Watermael-Boitsfort pour décembre 2016. Celle-ci et la gare de Watermael seront un pôle d'échange desservi par la relation S7 Hal-Malines et les relations S8 et S81 entre Louvain-la-Neuve-Ottignies et la jonction Nord-Midi.

On construit un ouvrage de croisement et pose de nouvelles voies pour le programme Watermael-Schuman-Josaphat dans le triangle d'Etterbeek et, pour la ligne L50A à Anderlecht, on pose aussi de nouvelles voies.

La mise à quatre voies de la ligne L161 à Watermael-Boitsfort et de la ligne L124 à Uccle est suspendue à cause d'un problème d'obtention de permis.

L'incident est clos.

20 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pour améliorer la sécurité routière" (n° 8205)

20.01 Gautier Calomne (MR): Le 15 décembre 2015, à l'occasion des États généraux de la sécurité routière, vous avez annoncé un plan pour réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020. Les mesures sont le fruit d'une consultation populaire et de réflexions d'experts. Cet effort de bonne gouvernance et de démocratie participative mérite d'être souligné.

Vous avez annoncé la tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs qui ont le permis depuis moins de trois ans. Quand comptez-vous mettre cette mesure en œuvre? Des différences sont-elles envisagées en fonction de l'âge du primo-conducteur?

Avez-vous eu des contacts avec le secteur des assurances pour voir dans quelle mesure ce projet pourrait avoir une incidence sur la baisse des tarifs en vigueur?

Naar verluidt wil u ook het gebruik van een in de wagen ingebouwde ademtest voor veelplegers verplicht maken. Over welk toestel gaat het precies en hoe werkt het? Hoeveel kost de installatie ervan? Komen die kosten ten laste van de overtreder? Over hoeveel personen gaat het?

Il est également question de rendre obligatoire l'usage d'un éthylotest embarqué pour les récidivistes. Quel est l'outil envisagé et comment fonctionne-t-il? Combien coûte une telle installation? Cette somme serait-elle à charge du contrevenant? Combien de personnes cela concerne-t-il?

Om veelplegers vlotter op te sporen, wil u de databanken van de politie perfectioneren om realtime over een volledig overzicht van de overtredingen van een bestuurder te beschikken.

Pour dépister plus facilement les récidivistes, vous entendez perfectionner les bases de données de la police pour disposer, en temps réel, d'un aperçu complet des infractions commises par un conducteur.

Hoe zullen de databanken worden aangevuld? Op basis waarvan zullen uw diensten samenwerken met de politie?

Comment les bases de données seront-elles complétées? Sur quelle base vos services coopéreront-ils avec les forces de police?

Kunt u uw idee met betrekking tot de digitalisering van het rijbewijs nader toelichten?

Pourriez-vous détailler votre idée de digitalisation du permis de conduire?

20.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Tijdens de voorbereidende besprekingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben we vastgesteld dat de burgers het rijden onder invloed willen tegengaan. Eén van de voorgestelde maatregelen is een verlaging van de alcohollimiet tot 0,2 promille, wat neerkomt op een nultolerantie voor onervaren chauffeurs. Eerder dan de leeftijd van de chauffeur is ervaring de doorslaggevende factor.

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Durant les débats préparatoires des États généraux de la sécurité routière, on a constaté la volonté des citoyens de lutter contre l'alcool au volant. Une des mesures proposées est de limiter le taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille, ce qui équivaut à une tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs. Plus que l'âge du conducteur, le facteur déterminant est l'expérience.

We zijn nog maar aan het begin van het proces en er moet nog worden overlegd. Meer informatie kan ik u dus nog niet geven.

Nous ne sommes qu'au début du processus. Les concertations doivent encore avoir lieu. Je ne peux donc pas fournir plus d'informations.

Bepaalde verzekeringsmaatschappijen geven nu al kortingen aan chauffeurs die een zwarte doos in hun auto laten installeren. Maar we moeten realistisch blijven: de alcohollimiet zal niet altijd worden nageleefd. Een preventief alcoholslot moet een voorwaarde zijn.

Certaines assurances accordent déjà des réductions aux conducteurs qui installent une boîte noire dans leur véhicule. Mais il faut être réaliste: le taux d'alcool ne sera toujours respecté. Un éthylotest anti-démarrage préventif doit être une condition.

Veelplegers worden zelden veroordeeld tot de installatie van een alcoholslot in hun wagen. Het is nochtans een doeltreffende maatregel, die ik wil aanmoedigen.

Les personnes récidivistes sont rarement condamnées à installer un éthylotest anti-démarrage dans leur véhicule. C'est pourtant une mesure efficace que j'entends encourager.

De installatie van een alcoholslot moet gepaard gaan met een omkaderingsprogramma bij het BIVV. De kosten voor de aanschaf en het onderhoud van het apparaat bedragen 3.000 euro per jaar.

L'installation d'un éthylotest anti-démarrage doit être réalisée en même temps qu'un programme d'encadrement auprès de l'IBSR. Le coût et l'entretien de l'appareil s'élève à 3 000 euros par an.

De maatregel die bedoeld is om de politiedatabank te verbeteren valt onder Binnenlandse Zaken. Dankzij die databank kan men nagaan hoe vaak een bestuurder het afgelopen jaar een overtreding heeft begaan en hoe vaak er met een voertuig een

La mesure visant à perfectionner la base de données de la police relève de l'Intérieur. Cette base de données permet de connaître le nombre de fois qu'un conducteur ou qu'un véhicule a été constaté en infraction au cours de l'année écoulée.

inbreuk werd gepleegd. Het parket zou veelplegers die ermee weggelopen door de onmiddellijke inning te betalen voor de politierechtbank kunnen dagvaarden.

Via de digitalisering van de rijbewijzen willen we Mercurius, de kruispuntbank van de rijbewijzen, uitbreiden, en een vaste verbinding tot stand brengen met de databank van de FOD Justitie, waarin alle vervallenverklaringen van het recht om een voertuig te besturen opgeslagen worden. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de FOD Justitie, de politie en de FOD Mobiliteit bestudeert momenteel die kwestie.

20.03 **Gautier Calomne** (MR): Het verheugt me dat u dergelijke bemoedigende maatregelen neemt.

Het incident is gesloten.

21 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voordeeltarief op de trein tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode en de slimme automaten" (nr. 8226)**

21.01 **David Geerts** (sp.a): Ik zet deze vraag om in een schriftelijke vraag. Ik zou wel graag snel een antwoord zien op de schriftelijke vraag van 2 oktober 2015.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8255 van de heer Raskin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

22 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot het rijbewijs met punten" (nr. 8264)**

22.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Uit de vierde verkeersveiligheidsenquête van het BIVV bleek dat bijna de helft van de Vlamingen voor een rijbewijs met punten is en dat in de buurlanden waar dit al werd ingevoerd, de steun groeit tot meer dan 70 procent. In de meeste landen bestaat dit al, politierechters en parket zijn voorstander. Volgens Vlaams minister Weyts is het enkel een kwestie van politieke wil.

Hoever staat het met het onderzoek naar het rijbewijs met punten? Welke pro's en contra's worden afgewogen? Tegen wanneer kan een beslissing worden genomen?

Le parquet pourrait citer devant le tribunal de police les contrevenants qui commettent de multiples infractions mais qui s'en tirent en payant la perception immédiate.

L'objectif de la digitalisation des permis de conduire est d'étendre la banque-carrefour des permis de conduire, Mercurius, et d'établir une connexion permanente avec la base de données du SPF Justice, véritable source des déchéances du droit de conduire. Un groupe de travail constitué du SPF Justice, de la police et du SPF Mobilité étudie actuellement la question.

20.03 **Gautier Calomne** (MR): Je vous félicite pour ces mesures encourageantes.

L'incident est clos.

21 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tarif de train préférentiel pendant la période de Noël et de Nouvel An et les distributeurs intelligents" (n° 8226)**

21.01 **David Geerts** (sp.a): Je transformerai cette question en question écrite. Je souhaiterais toutefois obtenir une réponse rapide à la question écrite du 2 octobre 2015.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 8255 de M. Raskin est transformée en question écrite.

22 **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 situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (n° 8264)**

22.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il ressort de la quatrième enquête relative à la sécurité routière menée par l'IBSR que près de la moitié des Flamands sont favorables au permis à points et que dans les pays voisins où ce permis a déjà été instauré, l'adhésion augmente jusqu'à atteindre plus de 70 %. Dans la plupart des pays, un tel système existe déjà et les juges de police et le parquet y sont favorables. Selon le ministre flamand Weyts, c'est uniquement une question de volonté politique.

Quel est l'état d'avancement de l'étude relative au permis à points? Les arguments pour et contre sont-ils en cours d'évaluation? D'ici quand une décision sera-t-elle prise?

22.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In het regeerakkoord staat dat de regering werk wil maken van een systematische aanpak van recidive en zal nagaan wat de meest geschikte instrumenten zijn.

Uit het studiemateriaal waarover ik beschik, blijkt dat het rijbewijs met punten geen wondermiddel is. Er moeten randvoorwaarden vervuld zijn en we moeten de effecten niet te hoog inschatten.

Er wordt aangenomen dat er vooral een kortstondig effect is. De randvoorwaarden hebben vooral betrekking op het aantal controles, de werking van het gerechtelijk systeem, het voorkomen van misbruiken en op de budgettaire en administratieve aspecten.

Men verwacht veel van het pas ingevoerde systeem van de gekruiste recidive. Ik heb aan het BIVV gevraagd om de effecten hiervan te onderzoeken en een informatiecampagne te voeren om de preventieve effecten te vergroten. Men zou dit systeem kunnen uitbreiden tot andere overtredingen.

Ik hoop tegen het eind van dit jaar meer duidelijkheid te hebben over de resultaten van de studie van het BIVV en over de mogelijkheden die door Justitie worden geboden om via het MaCH-systeem tot een beter recidivesysteem te komen. De invoering van het rijbewijs met punten is maar mogelijk wanneer Justitie over een geïntegreerde databank beschikt met de gegevens van de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en veroordelingen.

Verschillende mogelijkheden schrijven zich in in de uitvoering van het regeerakkoord. Het rijbewijs met punten blijft een van de mogelijkheden, maar wij moeten ook kijken naar alternatieven.

22.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dit antwoord is niet hoopgevend. De minister zegt net niet dat ze tegen het rijbewijs met punten is.

Slechts zes landen in Europa hebben dit systeem niet ingevoerd. Zijn de andere dan zo dom geweest?

Voor mij mag de minister alles onderzoeken wat ze wil, maar in het regeerakkoord stond dat ze vooral onderzoek zou doen naar de manier waarop het rijbewijs met punten eventueel ingevoerd kon worden. De minister belooft duidelijkheid tegen het einde van dit jaar; ik zal hierop terugkomen.

22.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): L'accord de gouvernement prévoit que le gouvernement entend s'atteler à une approche systématique de la récidive et examiner quels sont les instruments les plus adéquats à cet égard.

Il ressort des études dont je dispose que le permis à points ne constitue pas un remède miracle. Des conditions marginales doivent d'abord être remplies et les effets du permis à points ne doivent pas être surestimés.

Il est généralement admis que son effet est de courte durée. Les conditions marginales concernent principalement le nombre de contrôles, le fonctionnement du système judiciaire, la prévention des abus et les aspects budgétaires et administratifs.

L'on attend beaucoup du système de la récidive croisée instauré récemment. J'ai demandé à l'IBSR d'en examiner les effets et de mener une campagne d'information pour renforcer les effets préventifs. Ce système pourrait être étendu à d'autres infractions.

J'espère y voir plus clair d'ici la fin de cette année concernant les résultats de l'étude de l'IBSR et les possibilités offertes par la Justice pour en arriver à un meilleur système de lutte contre la récidive par le biais de l'application MaCH. L'instauration du permis à points n'est possible qu'à la condition que la Justice dispose d'une base de données intégrée contenant les données relatives aux perceptions immédiates, aux transactions et aux condamnations.

Plusieurs possibilités s'inscrivent dans l'exécution de l'accord de gouvernement. Le permis à points n'en constitue qu'une mais nous devons également examiner les alternatives.

22.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Cette réponse ne nous donne guère d'espoir. La ministre ne semble guère favorable au permis à points.

Six pays européens seulement n'ont pas instauré ce système. Les autres se sont-ils dès lors montrés tellement stupides?

En ce qui me concerne, la ministre peut commander toutes les études qu'elle souhaite, mais l'accord de gouvernement prévoyait qu'elle devait surtout étudier la manière dont le permis à points pourrait éventuellement être instauré. La ministre promet une clarification d'ici la fin de l'année. Je ne

Dat Justitie over een goed informaticasysteem moet beschikken, is correct. Daar moet men dus wat vaart achter zetten.

Ik betreur de reactie van de minister, omdat ik weet dat er in het Parlement een meerderheid is voor de invoering van het rijbewijs met punten.

Het incident is gesloten.

23 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen en de hoogte van de perrons" (nr. 8290)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de M7-treinstellen en de verkorte reserveringstijd voor assistentie voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 8295)
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de nieuwe treinen van de NMBS" (nr. 8309)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste bestelling van M7-treinstellen van de NMBS" (nr. 8343)

23.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De NMBS heeft de bestelling van de nieuwe M7-rijtuigen officieel bekrachtigd. Het opstapcomfort van die voertuigen hangt af van de hoogte van de perrons. De heer Cornu heeft ons getoond welke drie of vier hoogtes de perrons in de meeste stations en de onbemande stopplaatsen hebben. De reizigersverenigingen en de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap hebben hun ongenoegen geuit.

De NMBS zegt dat ze wil uitgaan van het TWINDEXX Bombardier-model, dat geen deuren op de wielassen heeft, hetgeen een conditio sine qua non is voor een perronhoogte van 76 cm. Hoe verkaart u die keuze die over het algemeen onbevredigend lijkt? Hoeveel tijd heeft men nodig om de perrons aan te passen?

23.02 **David Geerts** (sp.a): In een advies van het

manquerais pas de revenir sur ce dossier.

Il est exact que la Justice doit disposer d'un système informatique performant. Il convient donc de faire diligence pour qu'il en soit ainsi.

Je déplore la réaction de la ministre parce que je sais qu'il est possible de réunir au sein de ce Parlement une majorité favorable à l'instauration du permis à points.

L'incident est clos.

23 **Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futures M7 et la hauteur des quais" (n° 8290)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des rames M7 et la diminution du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite en vue de bénéficier d'une assistance" (n° 8295)
- Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux nouveaux trains commandés par la SNCB" (n° 8309)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première commande de M7 de la SNCB" (n° 8343)

23.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La SNCB a officialisé la commande des nouvelles voitures M7. Le confort d'accès de celles-ci est lié à la hauteur de quai. M. Cornu nous a présenté les trois ou quatre hauteurs qui prédominent actuellement dans les gares et points d'arrêt non gardés. Les associations de voyageurs et le Conseil supérieur national des personnes handicapées ont exprimé leur insatisfaction.

La SNCB déclare vouloir s'inspirer du modèle TWINDEXX Bombardier, qui n'a pas de portes sur les essieux, condition *sine qua non* à une hauteur de quai de 76 cm. Comment expliquez-vous ce choix, qui semble globalement insatisfaisant? Quels seront les délais nécessaires pour l'adaptation des quais?

23.02 **David Geerts** (sp.a): Un avis du Comité

Raadgevend Comité van de Treinreizigers wordt gewezen op het groeiende aantal mensen met een beperkte mobiliteit die met de trein reizen. Ik vind het dan ook jammer dat bij dergelijke belangrijke aankopen blijkbaar niet veel rekening gehouden wordt met deze groep.

Waarom slaat men geen acht op de adviezen van Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap en het Raadgevend Comité van de Treinreizigers? Hoe verloopt het overleg met dat soort organisaties? Wat is de stand van zaken met betrekking tot een kortere reservatietermijn?

23.03 Laurent Devin (PS): De NMBS heeft een eerste bestelling voor 445 M7-rijtuigen geplaatst, ter waarde van 1,3 miljard euro. Op grond van de algemene kaderovereenkomst zou Alstom/Bombardier de NMBS tot 1.362 rijtuigen van dat type leveren, voor een totaalbedrag van 3,3 miljard euro.

Kunt u nadere informatie geven over de leveringstermijn en de onderhoudsmodaliteiten? Zal de levering gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij de NMBS? Er wordt de NMBS verweten dat ze rijtuigen heeft besteld die niet aangepast zijn aan de hoogte van de perrons. Wat is daarvan aan? Binnen welke termijn zal de NMBS de volgende bestellingen plaatsen?

23.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Uiteraard ben ik voorstander van een constructief en onderbouwd overleg, ook met de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap en de Vlaamse Federatie van Gehandicapten. De noden van deze reizigersgroep blijven een belangrijke prioriteit en worden meegenomen bij toekomstige bestellingen.

(Frans) De NMBS heeft gekozen voor klassieke deuren, die even hoog zullen zijn als die van de huidige M6- en M5-dubbeldeksrijtuigen. De keuze voor klassieke deuren boven de draaistellen is een operationele noodzaak. Dubbeldeksrijtuigen met deuren in het midden zouden minder plaats bieden voor reizigers. Het vervoer van een zo groot mogelijk aantal reizigers per strekkende meter trein is immers een van de doelstellingen, met name tijdens de spitsuren in de Noord-Zuidverbinding.

(Nederlands) Voor personen met een beperkte mobiliteit werd bij de bestelling van de dubbeldeksrijtuigen M7 telkens een specifiek rijtuig voor personen met een beperkte mobiliteit besteld. Dergelijke rijtuigen beschikken over een zeer ruim

consultatif des usagers du train attire l'attention sur l'augmentation du nombre de voyageurs à mobilité réduite. Je regrette dès lors que pour des achats d'une telle importance, on ne tienne pas réellement compte de ce groupe.

Pourquoi n'accorde-t-on aucune attention aux avis du Conseil supérieur national des personnes handicapées et du Comité consultatif des usagers du train? Comment la concertation avec ce type d'organisations se déroule-t-elle? Quel est l'état d'avancement des discussions concernant la réduction du délai de réservation?

23.03 Laurent Devin (PS): La SNCB a passé une première commande de 445 voitures M7 pour un montant de 1,3 milliard d'euros. Selon le contrat-cadre global, Alstom/Bombardier fournirait jusqu'à 1 362 voitures de ce type à la SNCB, pour un montant total de 3,3 milliards d'euros.

Pouvez-vous nous donner davantage de détails sur les délais de livraison et les modalités d'entretien? L'emploi au sein de la SNCB sera-t-il affecté? La SNCB est accusée d'avoir commandé des voitures inadaptées à la hauteur de nos quais. Qu'en est-il? Dans quel délai la SNCB procèdera-t-elle aux commandes suivantes?

23.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Je suis évidemment favorable à une concertation constructive et bien étayée, également avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées et la *Vlaamse Federatie van Gehandicapten*. Les besoins de ce groupe de voyageurs restent une priorité importante et seront pris en compte lors des commandes futures.

(En français) La SCNB a opté pour des portes d'accès classiques d'une hauteur identique à celle du matériel à deux niveaux existant, M6 et M5. Le choix de portes d'accès classiques au-dessus des bogies est une nécessité opérationnelle. Des portes aménagées au milieu d'une voiture à deux niveaux réduiraient la capacité en voyageurs. Or, l'un des objectifs est de transporter un maximum de voyageurs par mètre courant de train, particulièrement aux heures de pointe pour la traversée de la jonction Nord-Midi.

(En néerlandais) Lors de la commande des voitures à double étage M7, une voiture spécifique pour les personnes à mobilité réduite à chaque fois été commandée. Ces voitures disposent de vastes toilettes, d'un système intercom pour les utilisateurs

toilet, een intercomsysteem voor rolstoelgebruikers, prioritaire zitplaatsen, dubbele handgrepen op de trappen en duidelijk leesbare informatieschermen.

(Frans) Begin deze week vond er op mijn kabinet overleg plaats met de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap.

Ik heb de NMBS erop gewezen dat het belangrijk is dat ze de vertegenwoordigers van de personen met beperkte mobiliteit ontmoeten.

De hoogte van de perrons is voor mij een absolute prioriteit. Concrete afspraken met betrekking tot de uitvoering zullen gemaakt worden in overleg tussen de NMBS en Infrabel.

Er zullen 8 M7-treinen worden geleverd in 2018, 118 in 2019, 161 in 2020 en 158 in 2021.

Een deel van de elektronische onderdelen zal door de constructeur worden onderhouden gedurende ongeveer tien jaar en er zal na de garantieperiode gedurende een beperkte periode bijstand worden geleverd met de bedoeling de knowhow over te dragen. Voor het overige wordt het onderhoud uitgevoerd in de werkplaatsen van de NMBS.

De datum van de volgende bestellingen ligt nog niet vast. Vóór 2020 zou er geen nieuwe bestelling worden geplaatst, zodat we over een redelijke termijn beschikken om de kwaliteit van het geleverde materieel te evalueren.

(Nederlands) De verkorte reservatietermijn voor ritten tussen de 18 grote stations start op 1 februari 2016.

23.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De reizigers zijn echt wel in staat om bepaalde technische overwegingen te begrijpen. We sporen u ertoe aan eventuele technische aanpassingen voor te stellen voor de toekomstige bestellingen. Het permanente overleg met de vertegenwoordigers van de treinreizigers moet vooropstaan.

23.06 David Geerts (sp.a): In artikel 46 van de beheersovereenkomst staat dat de NMBS in dialoog moet treden met de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap. Ik ben uiteraard tevreden met de start van de verkorte reservatietermijn op 1 februari. Ik hoop op uitbreiding van de maatregel.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan

de chaises roulantes, de places assises prioritaires, de manettes de préhension doubles sur les escaliers et d'écrans d'information clairement lisibles.

(En français) Une concertation avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées a eu lieu au début de cette semaine à mon cabinet.

J'ai rappelé à la SNCB l'importance de rencontrer les représentants des personnes à mobilité réduite.

La hauteur des quais est pour moi une priorité absolue. La stratégie de mise à niveau sera déterminée en concertation entre la SNCB et Infrabel.

Huit M7 seront livrées en 2018, 118 en 2019, 161 en 2020 et 158 en 2021.

Une partie des composants électroniques sera entretenue par le constructeur et une assistance sera fournie pendant une durée limitée pour assurer un transfert de *know-how*. À part cela, les entretiens seront encore réalisés dans les ateliers de la SNCB.

La date des prochaines commandes n'est pas fixée et une deuxième commande ne devrait pas être passée avant 2020, afin de disposer d'un délai raisonnable permettant d'évaluer la qualité du matériel fourni.

(En néerlandais) Le délai de réservation réduit pour les voyages entre 18 grandes gares entrera en application le 1^{er} février 2016.

23.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les utilisateurs sont à même de comprendre un certain nombre de considérations techniques. Nous vous incitons à proposer d'éventuelles adaptations techniques pour les commandes futures. La concertation permanente avec les représentants des utilisateurs du rail doit être la priorité.

23.06 David Geerts (sp.a): À l'article 46 du contrat de gestion, on peut lire que la SNCB doit ouvrir le dialogue avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées. Je suis évidemment satisfait du lancement du délai de réservation réduit au 1^{er} février. J'espère que cette mesure sera étendue.

L'incident est clos.

24 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la

de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het negeren van seinen" (nr. 8242)

24.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Het aantal gevallen waarin een rood sein genegeerd werd, is in 2014 en 2015 toegenomen.

Welke evaluatie wordt er gemaakt van het Actieplan seinoverschrijdingen 2012-2015? Komt er een nieuw plan? Hoe verklaart u die toename? Van hoeveel reizigerstreinen en hoeveel goederentreinen negeerde de bestuurder een rood sein? Leidt de langere arbeidstijd van de treinbestuurders niet tot een verminderde aandacht en dus meer genegeerde seinen?

24.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De evaluatie van het plan zal zeer binnenkort gebeuren, en zal al of niet leiden tot de uitwerking van een nieuw plan.

Tegelijk zal er gekeken worden naar de oorzaken van het negeren van seinen.

Het verband tussen de arbeidstijd, de al dan niet verslappende aandacht en het negeren van seinen is een zaak van de spoorbedrijven.

Het incident is gesloten.

25 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de Cellule ferroviaire wallonne" (nr. 8243)**

25.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Volgens de Cellule ferroviaire wallonne benadeelt het plan 2014 van de NMBS de Waalse treingebruikers doordat het de reistijd in Wallonië met 10 procent verlengt, tegenover gemiddeld iets meer dan 3 procent in de rest van het land. Bovendien zou er geen rekening zijn gehouden met de eisen van de Waalse regering en zou er een grens zijn overschreden waardoor het gebruik van de trein onaantrekkelijk wordt.

Zal er in het kader van het nieuwe MIP opnieuw overleg worden gepleegd met de Waalse instanties? Hoe zult u rekening houden met de Waalse belangen? Wat vindt u van de aanbevelingen van de Waalse administratie?

25.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het Waals Gewest zetelt in de cel die de investeringsprogramma's van Infrabel en de NMBS

ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 8242)

24.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Les cas de dépassement de signaux ont augmenté entre 2014 et 2015.

Quelle est l'évaluation du plan d'action "prévention des dépassements de signaux 2012-2015"? Un nouveau plan est-il prévu? Comment expliquez-vous cette augmentation? Quelle est la répartition entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises? L'augmentation du temps de travail des conducteurs ne provoque-t-elle pas une perte d'attention et donc l'augmentation des dépassements de signaux?

24.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le plan sera évalué tout prochainement et conduira ou non à mettre en œuvre un nouveau plan.

Les explications de ces dépassements interviendront en parallèle.

La relation entre le temps de travail des conducteurs, l'attention et les dépassements incombe aux entreprises ferroviaires.

L'incident est clos.

25 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cellule ferroviaire wallonne" (n° 8243)**

25.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Selon la cellule ferroviaire wallonne, le plan 2014 de la SNCB pénalise les navetteurs wallons en allongeant les temps de parcours de 10 % en Wallonie, contre un peu plus de 3 % en moyenne. Les demandes formulées par le gouvernement wallon seraient délaissées et on atteindrait un seuil défavorable à l'utilisation du train.

Dans le cadre du nouveau PPI, une nouvelle consultation des instances wallonnes est-elle prévue? Que comptez-vous faire pour prendre en compte les intérêts wallons? Que pensez-vous des recommandations de l'administration wallonne?

25.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La Région wallonne participe à la cellule qui étudie les programmes d'investissement d'Infrabel et de la

bestudeert. Samen met de SRWT maakt het deel uit van het intermodaliteitsplatform dat in het kader van het toekomstige vervoersplan van december 2017 op poten werd gezet.

Op 15 oktober jongstleden hebben de NMBS en vertegenwoordigers van de TEC en het Waals Gewest al om de tafel gezeten. Een tweede ontmoeting volgt in februari. Bij de uitwerking van het vervoersaanbod in december 2017 zal er in voorkomend geval met hun eisen rekening worden gehouden.

De NMBS stelt vast dat meer mensen gebruik maken van de trein. Blijkbaar is vooral de kwaliteit van de dienstverlening, meer bepaald de stiptheid, toe aan verbetering. De NMBS spant zich in om dat te verwezenlijken.

Twee van de vijf aanbevelingen uit het rapport van 19 september 2015 stroken met de strategische visie die ik in juli heb voorgesteld. De multimodale studie van de verplaatsingen past in mijn concept van de mobiliteitsketen waarvan de trein de centrale schakel is.

De overige aanbevelingen zullen worden besproken tijdens de volgende ontmoetingen van het intermodaal platform.

Ik vraag me af of het nuttig is om een 'test'-IC per uur voor te stellen in 200 Waalse steden. Het lijkt me niet nuttig een aanbod te creëren zonder voorafgaande studie over de vraag.

25.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik hoop dat de kwestie van de Thalys op een serene wijze zal kunnen worden onderzocht.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 8291 van de heer Cheron wordt uitgesteld.

26 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de N-VA voor de splitsing van de NMBS en de ontubbeling van de lijn Antwerpen-Charleroi en Oostende-Luik" (nr. 8294)

26.01 David Geerts (sp.a): De voorzitter van de N-VA zegt dat de grote lijnen Antwerpen-Charleroi, Oostende-Luik en dergelijke vast en zeker gesplitst kunnen worden. Hij werd hierin bijgevallen door – waarschijnlijk zijn belangrijkste adviseur hierin – ex-spoorbaas Descheemaeker.

SNCB. Avec la SRWT, elle fait partie de la plateforme d'intermodalité mise en place dans le cadre du futur plan de transport de décembre 2017.

La SNCB a déjà rencontré des représentants des TEC et de la Région wallonne, le 15 octobre dernier. Une deuxième rencontre sera organisée en février. Leurs revendications seront, le cas échéant, intégrées dans l'offre de transport de décembre 2017.

La SNCB observe un renforcement de la fréquentation des trains. Il semble que c'est avant tout la qualité du service, en particulier la ponctualité, qui doit être améliorée. C'est ce qu'elle s'efforce de faire.

Parmi les cinq recommandations formulées dans le rapport du 19 septembre 2015, deux convergent avec la vision stratégique que j'ai présentée en juillet. L'étude multimodale des déplacements s'inscrit dans mon concept de chaîne de mobilité dont le train est le maillon central.

Les autres recommandations seront débattues lors des prochaines rencontres de la plate-forme intermodalité.

Je m'interroge sur l'opportunité de proposer un IC "test" toutes les heures, dans 200 villes wallonnes. Je ne vois pas l'intérêt de créer de l'offre sans étude préalable sur la demande.

25.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): J'espère que la question du Thalys pourra être examinée en toute sérénité.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 8291 de M. Cheron est reportée.

26 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise de position de la N-VA en faveur de la scission de la SNCB et du dédoublement des lignes Anvers-Charleroi et Ostende-Liège" (n° 8294)

26.01 David Geerts (sp.a): Le président de la N-VA prétend que les grandes lignes Anvers-Charleroi, Ostende-Liège et d'autres lignes de ce type peuvent certainement être scindées. Il a trouvé dans ce dossier un allié – qui est sans doute aussi son principal conseiller – en la personne de l'ancien

patron du rail, M. Descheemaecker.

Volgens mobiliteitsexpert Van Steenwegen zou het echter veel meer geld kosten aan de spoorwegmaatschappijen en minder comfort bieden aan de reiziger. Tevens zou er op de noord-zuidverbinding een capaciteitsprobleem zijn.

Wat vinden de minister en de regering van de oproep tot ontubbeling? Is het technisch mogelijk om de noord-zuidverbinding door te knippen en de treinen ergens te laten keren? Bestaan er studies omtrent de voor- en nadelen? De heer Descheemaecker zegt dat hij dat in het verleden heeft voorgesteld. In het kader van de openbaarheid van bestuur vraag ik de minister om die studies aan het Parlement te bezorgen.

Zal de minister het voorstel laten onderzoeken, indien dat nog niet is gebeurd?

26.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Een dergelijk voorstel is niet opgenomen in het regeerakkoord.

De NMBS heeft er alle belang bij de spoorverbindingen van en naar Brussel door te trekken. Het doortrekken leidt tot een efficiënter gebruik van de beperkte spoorcapaciteit van de noord-zuidverbinding. Indien de NMBS alle verbindingen over de taalgrens doorknipt in Brussel is daar gewoonweg onvoldoende capaciteit. Het knippen van treinverbindingen veroorzaakt bovendien lange stilstanden aan de perrons. De Brusselse stations beschikken over te weinig perroncapaciteit om die verlengde stilstanden te verwerken. Een voordeel is dat er geen beïnvloeding van het ene landsdeel op het andere zou zijn bij regionale stakingen. Een nadeel is bijvoorbeeld de verzadiging van de perrons in Brussel-Zuid en Brussel-Noord. De bedoeling moet zijn de bezetting van de treinen op de noord-zuidverbinding te verhogen. Volgens de NMBS is een ontubbeling altijd duurder. Zij zal leiden tot hogere kosten. Een detailstudie zou dit moeten uitwijzen.

Over de splitsing van lijnen zijn er geen studies bekend binnen de NMBS. De lijnvoering wordt bestudeerd in het raam van de opmaak van het transportplan 2017.

26.03 **David Geerts** (sp.a): Ik deel de visie van de minister, maar het debat binnen de meerderheid is niet zo onschuldig als het lijkt.

Selon l'expert en mobilité Van Steenwegen, une telle scission coûterait toutefois beaucoup plus cher à la SNCB et réduirait le confort des voyageurs. Dans le même temps, il se poserait un problème de capacité sur le tronçon nord-sud.

Quel est l'avis de la ministre et du gouvernement concernant cet appel en faveur d'un dédoublement? Est-il techniquement possible de couper la liaison nord-sud et de faire faire demi-tour aux trains ailleurs? Existe-t-il des études concernant les avantages et inconvénients d'une scission éventuelle? M. Descheemaecker dit avoir fait une proposition en ce sens dans le passé. Dans le cadre de la publicité de l'administration, je demande à la ministre de communiquer ces études au Parlement.

La ministre demandera-t-elle que la proposition soit examinée, si cela n'a pas encore été fait?

26.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): L'accord de gouvernement ne contient aucune proposition en ce sens.

La SNCB a tout intérêt à ce que les liaisons ferroviaires au départ de et vers Bruxelles soient prolongées. Un prolongement permet une utilisation plus rationnelle de la capacité ferroviaire limitée de la liaison nord-sud. Si la SNCB interrompt à Bruxelles toutes les liaisons ferroviaires au-delà de la frontière linguistique, la capacité ferroviaire y sera tout simplement insuffisante. La coupure des liaisons ferroviaires entraînerait par ailleurs de longues immobilisations le long des quais. Les gares bruxelloises disposent d'une capacité en quais insuffisante pour digérer ces immobilisations prolongées. L'avantage serait qu'en cas de grève régionale, une action menée dans une partie du pays n'affecterait pas l'autre. Un inconvénient serait par exemple la saturation des quais à Bruxelles-Midi et à Bruxelles-Nord. L'objectif doit être de maximiser l'occupation des trains sur le tronçon nord-sud. Selon la SNCB, un dédoublement coûte toujours plus cher. Il engendrerait des coûts plus élevés. Une étude détaillée doit examiner tous ces aspects.

Quant à la scission des lignes, aucune étude n'est connue au sein de la SNCB. La gestion des lignes sera étudiée dans le cadre de la confection du Plan transport 2017.

26.03 **David Geerts** (sp.a): Je partage le point de vue de la ministre mais le débat au sein de la majorité n'est pas aussi innocent qu'il en a l'air.

De voorzitter van de N-VA heeft gezegd dat het communautaire debat heropend zal worden. In welke mate zullen die uitspraken ook een impact hebben in het kader van het meerjareninvesteringsplan? Ik vrees dat er veel middelen zullen wegvloeien.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 8349, 8421 en 8450 van de heer Raskin, 8431 van de heer Van den Bergh en 8436 van juffrouw Van Camp worden omgezet in schriftelijke vragen.

Voorzitter: de heer David Geerts.

27 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de wegcode" (nr. 8339)

27.01 Laurent Devin (PS): U wilt de wegcode herzien in overleg met de Gewesten.

Wat zijn de krachtlijnen van deze herziening? Wanneer zullen de wijzigingen van toepassing zijn?

27.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het is de bedoeling om de wegcode duidelijker te maken, bepaalde artikelen anders te formuleren, een aantal artikelen en verkeersborden te moderniseren, rekening te houden met de technologische vooruitgang en aandacht te besteden aan de zwakke weggebruikers.

De Gewesten, federaties, verenigingen en mijn FOD zijn de stakeholders in dit dossier. Het is te vroeg om een lijst van de gewijzigde artikelen mee te delen.

27.03 Laurent Devin (PS): Deze ochtend hebben we verschillende actoren gehoord, onder wie verantwoordelijken van de politierechtbanken. Zij hadden het onder meer over de strafuitvoering. Ik vraag uw aandacht voor die kwestie, zodat er een maximale efficiëntie kan worden bereikt.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de annulering van de bobcontroles" (nr. 8340)

Le président de la N-VA a déclaré que le débat communautaire serait rouvert. Dans quelle mesure ces déclarations auront-elles un impact dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel? Je crains que d'importants moyens ne soient réaffectés.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 8349, 8421 et 8450 de M. Raskin, 8431 de M. Van den Bergh et 8436 de Mlle Van Camp sont transformées en questions écrites.

Président: M. David Geerts.

27 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 révision du code de la route" (n° 8339)

27.01 Laurent Devin (PS): Vous voulez entamer une révision du code de la route auquel les Régions seront associées.

Quelles sont les grandes lignes de cette révision? Quand les modifications seront-elles d'application?

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Il s'agit de mieux structurer le code de la route dans un objectif de clarté, de reformuler certains articles, d'actualiser certains articles et signaux routiers, de tenir compte des progrès technologiques en étant attentifs aux usagers faibles.

Les parties prenantes sont les Régions, les fédérations et associations et mon SPF. Il est prématuré de donner une liste des articles modifiés.

27.03 Laurent Devin (PS): Nous avons entendu ce matin divers intervenants dont des responsables de tribunaux de police, notamment sur l'application des peines. Je vous invite à y être attentive pour une efficacité maximale.

L'incident est clos.

28 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'annulation des contrôles Bob" (n° 8340)

28.01 **Laurent Devin** (PS): Bij de aftrap van de jongste bobcampagne heeft de minister van Binnenlandse Zaken verklaard dat verkeersveiligheid ongeacht de terreurdreiging een prioriteit blijft.

Niettemin werd de bobcampagne gecancelled wegens het aanhoudende dreigingsniveau 3.

De bobcampagne werd in de hoofdstad dus geannuleerd; hoe zit dat elders in het land? Werden er in het kader van die campagne controles uitgevoerd? Zal er in Brussel op een ander ogenblik een bobcampagne worden uitgevoerd? Werden er tijdens die periode meer ongevallen met bestuurders onder invloed vastgesteld dan in de voorgaande jaren?

28.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De bobcampagne loopt van 27 november 2015 tot 25 januari 2016. Tussen 27 november en 25 december werden er 170.405 controles uitgevoerd, waarvan 8.885 in het Brussels Gewest. Voor het operationele aspect verwijs ik u naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Aangezien preventiecampagnes een gewestbevoegdheid zijn, kunnen de Gewesten er ook buiten de bobcampagne opzetten.

De controles op het rijden onder invloed van alcohol en drugs zijn een prioriteit van de federale politie en de lokale politie. De plannen voorzien in acties buiten de bobcampagnes.

Aangezien de campagne nog niet is afgelopen, kan ik er geen objectieve analyse van maken.

Het incident is gesloten.

29 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitspalen in Wallonië" (nr. 8341)**

29.01 **Laurent Devin** (PS): Volgens de baas van het bedrijf dat de automatische onbemande camera's heeft geplaatst langs de Waalse autosnelwegen, flitsen deze radars overdag vanaf 150 km/u en 's nachts vanaf 172 km/u. Om dit te verdoezelen flitsen ze af en toe vanaf 120 km/u. Deze limieten zouden zijn opgelegd door de parketten om een te hoge werklast tegen te gaan.

Hoe wil de regering, met dergelijke snelheden, het aantal verkeersdoden in Wallonië tegen 2020 terugbrengen tot 200? Via welke maatregelen zult u

28.01 **Laurent Devin** (PS): Lors du lancement de la dernière campagne Bob, le ministre de l'Intérieur a dit que la sécurité routière restait une priorité que la menace terroriste n'impacterait pas.

Et pourtant, la campagne Bob a été annulée suite au maintien du niveau 3 d'alerte.

La campagne Bob annulée dans la capitale, qu'en est-il ailleurs dans le pays? Des contrôles ont-ils eu lieu dans le cadre de cette campagne? Une campagne Bob sera-t-elle organisée à un autre moment à Bruxelles? A-t-on constaté davantage d'accidents suite à l'ébriété au cours de cette période par rapport aux années précédentes?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La campagne Bob court du 27 novembre 2015 au 25 janvier 2016. Du 27 novembre au 25 décembre, 170 405 contrôles ont été effectués, dont 8 885 dans la Région de Bruxelles-Capitale. Je vous invite à interroger mon collègue de l'Intérieur pour l'aspect opérationnel.

Les campagnes préventives étant régionalisées, les Régions peuvent en mener en dehors de la campagne Bob.

Les contrôles de la conduite sous influence de l'alcool et de drogues sont une priorité pour la police fédérale et la police locale. Les plans prévoient des actions en dehors des campagnes Bob.

La campagne n'étant pas terminée, je ne peux en faire une analyse objective.

L'incident est clos.

29 **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 radars fixes wallons" (n° 8341)**

29.01 **Laurent Devin** (PS): D'après le patron de la firme qui a équipé en radars fixes automatiques les autoroutes wallonnes, le seuil de déclenchement de ces radars est réglé à 150 km/h le jour, 172 km/h la nuit, 120 km/h de temps à autre uniquement pour donner le change. Ces limites seraient imposées par les parquets afin de combattre la surcharge de travail.

Avec de telles vitesses, comment le gouvernement compte-t-il réduire à deux cents le nombre de tués sur les routes wallonnes pour 2020? Par quelles

snelheidsovertredingen harder aanpakken? Hoe komt het dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Frankrijk, waar er 2.000 vaste flitscamera's zijn, met meer dan de helft is gedaald, terwijl dat aantal in België slechts is gedaald van 1.347 tot 840? Wat wilt u doen om de situatie te verbeteren?

29.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De opmerkingen over de afstelling van de flitscamera's zijn voor rekening van de baas van dat bedrijf. De federale politie heeft deze aantijgingen ontkend.

Mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie en ik nemen de nodige maatregelen om aan onze Europese verplichtingen te voldoen – maximaal 420 verkeersdoden in 2020. De hervorming van de procedure voor de onmiddellijke inning van boetes zal het werk van de politiediensten verlichten, en het betalingsbevel dat wordt verstuurd aan overtreeders die niet ingaan op een voorstel voor een minnelijke schikking, zal de werklust van de parketten verminderen.

Ik vind het een goed idee dat de parketten informatie over overtredingen gebruiken die beschikbaar is in de ANG Verkeer van de federale politie, om overtreeders te dagvaarden die er al te vaak van afkomen met een onmiddellijke inning.

Tussen 2000 en 2014 is het aantal verkeersdoden in Frankrijk gedaald met 58 procent, maar in België met 51 procent.

In 2014 heeft het BIVV het aantal verkeersdoden per mobiliteitstype geanalyseerd: de inzittenden van personenwagens en vrachtwagens en de motorfietsers en hun passagier zijn vaker het slachtoffer van een dodelijk ongeval in Frankrijk dan in België, terwijl het omgekeerde geldt voor de voetgangers en fietsers. Volgens die studie zouden de Belgen minder moeite hebben met risicogedrag, zoals dronken rijden en het niet respecteren van de snelheidsbeperkingen. Het is moeilijk om te achterhalen waarom de landen precies zo verschillend scoren. De strijd tegen overdreven snelheid kan niet alles verklaren.

Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 15 december heb ik de volgende maatregelen voorgesteld: nultolerantie voor alcohol voor beginnende bestuurders, doeltreffendere aanpak van recidive, verplichting om een alcoholslot in te bouwen, verbetering van de databanken om de objectieve en subjectieve pakkans te verhogen, systematisch gebruik van ANPR-camera's, verbetering van de drugs- en

mesures pénaliserez-vous davantage les infractions liées à la vitesse? Pourquoi le nombre de décès sur les routes a-t-il diminué de plus de moitié en France, où il y a 2 000 radars fixes, alors que chez nous on passe de 1 347 tués à 840? Comment comptez-vous améliorer la situation?

29.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je laisse les propos tenus sur le réglage des radars à leur auteur. La police fédérale a démenti ces allégations.

Avec mes collègues de l'Intérieur et de la Justice, nous prenons les mesures nécessaires pour atteindre nos engagements européens – maximum 420 tués en 2020. La réforme de la procédure de perception immédiate allègera le travail des services de police et l'ordre de paiement envoyé aux contrevenants qui ne réagissent pas aux propositions de transactions diminuera la charge de travail des parquets.

Je suis favorable à l'utilisation, par les parquets, des informations relatives aux infractions qui se trouvent dans la banque de données BNG Circulation de la police fédérale afin de pouvoir citer les contrevenants qui s'en tireraient trop souvent en payant la perception immédiate.

Entre 2000 et 2014, le nombre de tués a baissé de 58 % en France mais de 51 % en Belgique.

En 2014, l'IBSR a analysé le nombre de décès par mode de transport: les occupants de voiture, de poids lourds et les deux-roues motorisés sont plus souvent touchés en France qu'en Belgique, les piétons et les cyclistes davantage en Belgique qu'en France. Selon cette étude, le Belge aurait une attitude plus conciliante vis-à-vis de comportements à risque tels que la conduite en ayant consommé de l'alcool ou le dépassement des limites de vitesse. Il reste difficile de connaître toutes les causes de la différence de performance entre pays. La lutte contre la vitesse excessive n'explique pas tout.

Lors des États généraux de la sécurité routière, le 15 décembre, j'ai présenté les mesures suivantes: tolérance zéro à la consommation d'alcool pour les conducteurs novices, lutte plus efficace contre la recidive, obligation d'éthylotest anti-démarrage, amélioration des bases de données pour augmenter le risque objectif et subjectif d'être contrôlé, usage systématique des caméras ANPR, amélioration des contrôles alcool et drogue, lutte

alcoholcontroles, strijd tegen de straffeloosheid.

contre l'impunité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de Waalse treinreizigers" (nr. 8344)

30 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 désavantages du plan de transport de la SNCB pour les navetteurs wallons" (n° 8344)

30.01 Laurent Devin (PS): De Cellule ferroviaire wallonne is van oordeel dat het vervoersplan 2014 bijzonder nadelig uitvalt voor de Waalse pendelaars. De reistijd tussen de grote Waalse steden en het eerste Brusselse station zou gemiddeld met 10 procent zijn toegenomen.

30.01 Laurent Devin (PS): La Cellule ferroviaire wallonne estime que le plan de transport 2014 pénalise particulièrement les navetteurs wallons. Les temps de parcours entre les grandes villes wallonnes et la première gare bruxelloise se seraient allongés de 10 % en moyenne.

Hoe verklaart u dat grote verschil tussen het Noorden en het Zuiden van het land? Welke oplossing ziet u?

Comment expliquez-vous une telle différence entre le Nord et le Sud du pays? Comment remédier à ces problèmes?

30.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Er is geen sprake van een verschillende behandeling tussen het Noorden en het Zuiden. De planning van de dienstregeling voor het hele spoornet wordt opgesteld rekening houdend met de kenmerken van de infrastructuur en van het rollend materieel en met de beperkingen die verband houden met aan de gang zijnde werken.

30.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Il n'y a aucune différence de traitement entre le Nord et le Sud. La planification des horaires se fait, sur l'ensemble du réseau, en tenant compte des caractéristiques de l'infrastructure, du matériel roulant et des limites nécessaires pour les travaux.

De Cellule ferroviaire wallonne vergelijkt enkel het snelste traject voor en na de invoering van het vervoersplan 2014 en maakt daaruit algemene gevolgtrekkingen voor alle reizigers op het hele traject.

La Cellule ferroviaire de la Région wallonne ne compare que le trajet le plus rapide, avant et après le plan de transport 2014, et en déduit un impact général pour tous les voyageurs de toute la ligne.

In onze methode wordt uitgegaan van de reële impact voor alle reizigers op die lijn. We nodigen de Cellule ferroviaire wallonne uit om kennis te nemen van die methode en om een standpunt in te nemen in het kader van het intermodale platform, waarin de stakeholders van de NMBS die betrokken zijn bij het opstellen van het vervoersplan 2017 vertegenwoordigd zijn.

Notre méthodologie considère l'impact pour tous les voyageurs de la ligne. Nous invitons la Cellule ferroviaire de la Région wallonne à en prendre connaissance et à se positionner au sein de la plate-forme intermodale qui réunit les différents *stakeholders* de la SNCB dans la construction du futur plan de transport 2017.

Ik heb de NMBS gevraagd alles in het werk te stellen om de rijtijden zo kort mogelijk te maken.

J'ai demandé à la SNCB de s'attacher à réduire autant que possible les temps de parcours.

Sinds 14 december 2015 wordt er op de lijn Binche-La Louvière 's morgens en 's avonds een extra P-trein ingelegd naar Brussel en om de aansluiting in Eigenbrakel te halen.

Depuis le 14 décembre 2015, les navetteurs de Binche-La Louvière disposent d'un train P supplémentaire le matin et le soir pour rejoindre Bruxelles et la correspondance à Braine-le-Comte.

30.03 Laurent Devin (PS): Voor Jurbeke en 's Gravenbrakel is de situatie verbeterd, maar dat is in mindere mate het geval voor andere streken van Wallonië.

30.03 Laurent Devin (PS): Jurbise et Braine-le-Comte bénéficient d'améliorations mais c'est moins le cas pour d'autres régions de Wallonie.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opnieuw inzetten van de gerenoveerde treinstellen van het type MR75" (nr. 8345)

31.01 Laurent Devin (PS): Sinds januari 2016 zijn de eerste door de NMBS gerenoveerde MR75-motorrijtuigen, die dateren van eind de jaren 1970, opnieuw in bedrijf. De renovatie van de rijtuigen loopt nog tot in 2020, zal 147 miljoen euro kosten, en zal de levensduur van het materieel met 15 tot 20 jaar verlengen.

Hoeveel motorrijtuigen werden er opnieuw in dienst genomen? Op welke lijnen worden ze gebruikt? Wat werd er precies gerenoveerd? Wat is het geplande tijdpad voor het opnieuw in bedrijf stellen van alle gerenoveerde motorrijtuigen?

31.02 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Het eerste gerenoveerde motorrijtuig werd op 11 januari 2016 in gebruik genomen. Het wordt vooral ingezet op de verbinding Turnhout-Binche. In totaal zullen er 44 motorrijtuigen worden gerenoveerd. De verflaag, bekabeling, isolatie, binnenafwerking en ramen worden vernieuwd, en de rijtuigen krijgen onder meer ook een nieuw verwarmingssysteem en nieuwe schermen voor reizigersinformatie.

In 2016 zullen er vier motorrijtuigen worden afgewerkt. Tijdens de volgende jaren zal dat cijfer op 10 motorrijtuigen per jaar worden gebracht.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verminderen van het aantal verlofdagen bij de NMBS" (nr. 8346)

32.01 Laurent Devin (PS): De directies van NMBS, Infrabel en HR-Rail hebben de sociale maatregelen voor de door u opgelegde verhoging van de productiviteit van de spoorwagearbeiders erdoor gedrukt. De vakbonden hebben de stakingsaanzegging van 48 uur voor 6 en 7 januari dus niet ingetrokken.

De Nationale Paritaire Commissie heeft onder meer de verhoging van het aantal effectieve werkdagen en de vermindering van het aantal vakantiedagen tijdens het jaar waarin de werknemer met pensioen

L'incident est clos.

31 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 remise en service des automotrices rénovées de type MR75" (n° 8345)

31.01 Laurent Devin (PS): Les premières automotrices MR75 datant de la fin des années 70, rénovées par la SNCB, refont leur apparition depuis janvier 2016. Cette opération de rénovation se poursuivra jusqu'en 2020 pour un coût de 147 millions d'euros et offriront quelque 15 à 20 années de vie supplémentaire au matériel.

Combien d'automotrices ont-elles été remises en service? Sur quelles lignes sont-elles utilisées? Pouvez-vous détailler les rénovations apportées? Quel est l'agenda prévu pour la remise en service de la totalité des automotrices rénovées?

31.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La première automotrice rénovée a été mise en service le 11 janvier 2016. Elle assure principalement la relation Turnhout-Binche. Au total, 44 automotrices seront rénovées. Outre le renouvellement de la peinture, du câblage, de l'isolation, de l'intérieur et des fenêtres, les systèmes de chauffage et d'information aux voyageurs ont notamment été renouvelés.

En 2016, quatre automotrices seront terminées. Les années suivantes, ce nombre sera porté à dix automotrices par an.

L'incident est clos.

32 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 diminution du nombre de jours de congé à la SNCB" (n° 8346)

32.01 Laurent Devin (PS): Les directions des filiales SNCB, Infrabel et HR-Rail ont fait passer en force les mesures sociales devant augmenter la productivité des cheminots que vous avez imposée. Les syndicats ont donc maintenu le préavis de grève de 48 heures déposé pour les 6 et 7 janvier.

La Commission paritaire nationale a notamment approuvé l'augmentation du nombre effectif de jours de travail et la réduction du nombre de jours de congé l'année de départ à la pension.

gaat, goedgekeurd.

Is die beslissing om dat aantal vakantiedagen te verminderen onomkeerbaar? Over hoeveel vakantiedagen gaat het? Welke andere maatregelen zijn er gepland om de productiviteit van de NMBS tussen nu en 2020 te verhogen? Wanneer zullen ze in werking treden?

32.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De Nationale Paritaire Commissie heeft op 16 december 2015 drie maatregelen goedgekeurd, die in werking treden vanaf 1 januari 2016: de vermindering van het recht op vakantiedagen afhankelijk van de pensioneringsdatum; de verhoging van het aantal effectieve werkdagen, door een maatregel die moet voorkomen dat de gecumuleerde dagen van afwezigheid om een andere reden dan het compenseren van overuren, zelf recht geven op compensatiedagen, en de schrapping van de dubbele compensatie voor wettelijke en extralegale feestdagen voor sommige personeelscategorieën.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8430 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.25 uur.

Cette diminution est-elle une décision irréversible? De combien de jours de congé parle-t-on? Quelles sont les autres mesures visant à augmenter la productivité de la SNCB d'ici à 2020? Quand seront-elles mises en place?

32.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La Commission paritaire nationale a approuvé trois mesures le 16 décembre 2015, entrant en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2016: la réduction du droit aux congés en fonction de la date de la pension; l'augmentation du nombre effectif des jours de travail, par une mesure évitant que les absences cumulées pour motif autre que les jours de congé compensateur d'heures supplémentaires ne donnent droit eux-mêmes à des jours de compensation et ce, également; la suppression de la double compensation pour jours fériés légaux et extralégaux pour certaines catégories de personnel.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 8430 de M. Geerts est transformée en question écrite.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 25.