

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 JANUARI 2015

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 21 JANVIER 2015

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

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

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 840)

- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 1249)

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

- M. **Wouter Raskin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 840)

- M. **Peter Vanvelthoven** 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 dossier du Rhin de fer" (n° 1249)

**01.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, het nieuwe recente vervoersplan van de NMBS voorziet in een structurele verbinding tussen Antwerpen en Hamont. Op langere termijn kan de verbinding naar het Nederlandse Weert worden doorgetrokken. Hierover zouden in het verleden al gesprekken gevoerd zijn.

Mevrouw de minister, zijn er gesprekken met de Nederlandse autoriteiten gepland? In uw beleidsverklaring hebt u aangegeven veel belang te hechten aan het overleg met de deelstaten en de door hen als prioritair bestempelde spoorverbindingen.

Een van die verbindingen is de IJzeren Rijn. Zult u dit dossier ter sprake brengen tijdens toekomstige contacten met Nederland? Wat is de huidige stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn?

**01.02** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, eind oktober, begin november kreeg u uw eerste vraag over de IJzeren Rijn. U hebt toen in de commissie gezegd dat u het dossier van de IJzeren Rijn een belangrijk dossier vond dat u de volgende weken zou bekijken. U zou ook een gesprek aanknopen met de betrokken buurlanden Nederland en Duitsland.

Wij zijn nu eind januari. Hoe ver staat het met dossier van de IJzeren Rijn? Hoe ver staat het met de gesprekken met de buurlanden? Hoe ver staat het met de gesprekken met de deelstaten?

**01.03** Minister **Jacqueline Galant**: Wat mijn contacten met de buurlanden betreft, heb ik u tijdens de commissie van begin november inderdaad beloofd dat ik contact zou opnemen met de verantwoordelijken van de betrokken buurlanden. Ik ga u meegeven dat mevrouw Catherine Trautmann, Europees coördinator van de Core Network Corridor North Sea Baltic eind december 2014 haar werkplan heeft voorgesteld voor deze corridor.

Dit plan, dat door de lidstaten moet worden geanalyseerd, getekend op 22 februari 2013, moet de implementatie van deze corridor mogelijk maken. In dit werkplan wordt het project van de IJzeren Rijn vermeld als een verbinding van groot belang voor de haven van Antwerpen en het Belgische hinterland die

men in overweging moet nemen, ondanks het feit dat het project strikt genomen geen deel uitmaakt van de corridor.

Wat de meer factuele elementen betreft, is het doortrekken van de verbinding Antwerpen-Hamont tot in het Nederlandse Weert op dit moment niet voorzien in het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode 2015-2017.

In de rand van de opdracht van de commissie van onafhankelijke deskundigen heeft de analyse naar de vraag naar reizigersvervoer op dit tracé richting Weert in 2007 al eens aangetoond dat deze vraag erg beperkt was.

Zoals ik in de commissie voor de Infrastructuur van 5 november jongstleden aan de heer Peter Vanvelthoven geantwoord heb naar aanleiding van een soortgelijke vraag, is het nodig eerst klaarheid te scheppen over de berichtgeving rond het alternatieve tracé in Duitsland alvorens opnieuw met Nederland rond de tafel te gaan zitten.

Ik had op 3 december de kans om in de rand van de Transportraad mijn Nederlandse collega's Schultz van Haegen en Mansveld over dit dossier te spreken. Nieuwe contacten met Nederland liggen in het vooruitzicht. Zowel in het raam van de ontwikkeling van de Europese corridor voor competitief goederenvervoer per spoor North Sea Baltic die de Noordzeehavens verbinden met de Oost-Europese landen, als van het eerder gedefinieerde transeuropese netwerk voor vervoer, wordt de IJzeren Rijn erkend als een ontbrekende schakel. De realisatie ervan zal de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer over die corridor en dat netwerk verhogen. Het is dan ook in dat raam dat het project op Europees niveau een constant gespreksonderwerp blijft.

Het tracé van de IJzeren Rijn is weliswaar niet opgenomen in het kernnetwerk van het TEN-V, maar staat wel op de lijst van voorgeïdentificeerde projecten van dat kernnetwerk. Het blijft aldus vatbaar voor mogelijke TEN-V-financiering van voorstudies.

**01.04 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin ik heel veel vage zaken hoor.

Ik wil vooral verwijzen naar het standpunt dat door Vlaanderen wordt ingenomen. Het betreft een dossier dat al jaren aansleept en van heel groot belang is, niet alleen voor Vlaanderen maar ook voor de rest van het land. Minister-president Bourgeois heeft al heel concrete initiatieven genomen. Hij heeft contacten gelegd. Minister Weyts doet momenteel hetzelfde. Midden februari 2015 komt er een *high level*-werkgroep met vertegenwoordigers van de verschillende regeringen bij elkaar. U bent daarvan wellicht op de hoogte.

Ik herhaal dat het dossier al heel lang in het slop zit. De nieuwe Vlaamse regering heeft de absolute ambitie om eindelijk vaart achter het dossier te zetten. Het is immers, zoals ik al heb vermeld, van heel groot belang voor de Vlaamse havens. De IJzeren Rijn vormt bovendien een belangrijke schakel in het SALK-plan dat erop gericht is het economische herstel van Limburg te bewerkstelligen.

Mevrouw de minister, hopelijk kan u vanuit de federale regering en de NMBS op een positieve manier aan het dossier meewerken. Het dossier nog langer laten aanslepen is nefast voor de havens, voor de mobiliteit in de regio alsook voor de economie en de welvaart van alle regio's in dit land.

Ik dank u alvast voor uw begrip.

**01.05 Peter Vanvelthoven (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de omschrijving van het economische belang van de IJzeren Rijn.

Ik noteer dat u in de tweeënhalve maand die zijn verstreken na uw laatste antwoord een contact heeft gehad met uw Nederlandse collega's, maar het is mij niet duidelijk wat dit contact heeft opgeleverd. U hebt blijkbaar nog geen contact gehad met Duitsland alhoewel u dit de vorige keer prioritair achtte en vond dat dit het eerste was wat u moest doen.

**01.06 Minister Jacqueline Galant:** Maandag.

**01.07 Peter Vanvelthoven (sp.a):** Ik zou u willen vragen om voor uzelf en het Parlement een timing van

gesprekken en beslissingsmomenten op te stellen zodat wij dit goed kunnen opvolgen. Op die manier kunnen ook goede afspraken worden gemaakt met de regio's en Vlaanderen in het bijzonder. Ook Limburg moet hierbij worden betrokken omdat dit dossier belangrijk is voor de Antwerpse haven, maar vooral ook in het raam van de economische ontwikkeling die werd afgesproken in de context van het SALK-dossier.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hecke, mevrouw Lijnen komt niet.

**01.08 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, wij hebben gehoord dat mevrouw Lijnen in Cambodja zit. Ik zal mijn vraag dan ook omzetten in een schriftelijke vraag. Ik weet dit nog maar vijf minuten. Ik zal niet wachten tot zij terug is uit Cambodja.

De **voorzitter**: Vraag nr. 835 van mevrouw Lijnen wordt uitgesteld. Vraag nr. 1246 van de heer Van Hecke wordt eveneens uitgesteld.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**02 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit" (nr. 893)**

**02 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 "le Comité exécutif des ministres de la Mobilité" (n° 893)**

**02.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, om de samenwerking tussen het federale bestuursniveau en de Gewesten te versterken werd in 2002 het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit opgericht. Dit comité heeft als opdracht de coördinatie van het openbaar vervoer te onderzoeken en de Gewesten een stem te geven in de uitwerking en uitvoering van het meerjareninvesteringsplan van zowel NMBS als Infrabel. Ondanks de goede bedoelingen zou het overlegorgaan zelden samenkomen.

Hoe vaak is dat comité de voorbije vijf jaren samengekomen? Zijn er op korte termijn nieuwe vergaderingen gepland?

Welke initiatieven heeft het comité genomen? Hebben de conclusies en opmerkingen van die groep reeds tot concrete acties geleid?

Lijkt het u zinvol om het comité op meer regelmatige basis te laten samenkomen?

Vlaams minister Ben Weyts zou reeds aangedrongen hebben op een frequentere werking van het comité, zeker in het kader van het meerjareninvesteringsplan waarvan de voorbereiding in de opstartfase zit. Werd er met de Gewesten reeds overleg gepleegd over die investeringen?

**02.02 Minister Jacqueline Galant**: Volgens de informatie die ik via mijn administratie ontving, hebben mijn voorgangers tijdens de vorige legislatuur het ECMM nooit officieel bijeengeroepen. Bij de voorbereiding van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 zijn evenwel interkabinettenwerkgroepen samengekomen in het kader van het ECMM. Dit heeft geleid tot een lijst van prioritaire gewestelijke projecten, goedgekeurd door de gewestelijke deelregeringen en mee te nemen in het meerjarenplan 2013-2025.

In het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor een eerste herziening van het meerjareninvesteringsplan zijn twee studies besteld die onder toezicht van het ECMM worden opgevolgd. De eerste studie beoogt het bestuderen van de praktische modaliteiten om een overleg rond mobiliteitsthema's te lanceren tussen de verschillende deelstaten van het land. De tweede studie heeft als doel het identificeren van verschillende mogelijkheden om de bediening in en rond Brussel te bevorderen.

Ik ben ervan overtuigd dat een meer doorgedreven overleg tussen het federaal niveau en de deelstaten meer dan ooit noodzakelijk is, gezien de zesde staatshervorming. Ik heb hiertoe reeds de eerste contacten gelegd met mijn gewestelijke collega's en zal niet nalaten met hen de praktische modaliteiten te onderzoeken om op een zo efficiënt mogelijke manier de overlegmiddelen zoals het ECMM en het ICMIT

aan te wenden.

Mijn wens is om op korte termijn een globaal debat over mobiliteit te lanceren binnen het ECMM en zodoende werk te maken van een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod waarin het spoorvervoer zich inschrijft.

De NMBS en Infrabel werken op dit moment volop aan de voorbereiding van de eerste herziening van het glijdend meerjareninvesteringsplan. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de noord-zuidverbinding maar ook aan de investeringen die door de Gewesten als prioritair zijn aangeduid. Het spreekt voor zich dat deze voorstellen, van zodra ze gekend zijn, zullen worden besproken met mijn gewestelijke collega's, om zo te komen tot het sluiten van een nieuw samenwerkingsakkoord.

**02.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, ik begrijp dat u in tegenstelling tot uw voorgangers wel degelijk meer dynamiek wil brengen in deze overlegstructuur. Wij zijn het er samen over eens, u hebt dat reeds meermaals gezegd, dat het belangrijk is om alle Gewesten zoveel mogelijk hierbij te betrekken, dat is de enige goede manier om tot een effectief en efficiënt geïntegreerd spooraanbod te komen.

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

**03 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benoeming van de vertegenwoordigers van de Gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS" (nr. 894)**

**03 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 "la nomination des représentants des Régions dans les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB" (n° 894)**

**03.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, dit is een soortgelijke vraag. In februari 2014 werd een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd dat de vertegenwoordiging van de Gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS regelt. Elk Gewest mag voortaan een vertegenwoordiger aanduiden in elk van de beide raden van bestuur. In totaal gaat het dus om zes vertegenwoordigers, die dezelfde bevoegdheden en dezelfde stem zullen hebben als de andere leden van de raad.

Ik heb daarover twee concrete vragen.

Ten eerste, de Vlaamse regering heeft ondertussen haar twee vertegenwoordigers aangeduid. Er is echter nog geen KB uitgevaardigd om de benoeming te regelen. Wat is de reden voor die vertraging?

Ten tweede, in uw beleidsverklaring gaf u aan veel belang te hechten aan een goede samenwerking met de Gewesten. Daarom is het aangewezen dat de benoeming van de vertegenwoordigers zo snel mogelijk plaatsvindt. Grondig overleg met de deelstaten is immers essentieel, onder meer met het oog op de uitwerking van een nieuw vervoersplan.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het KB? Wanneer zal de benoeming van de vertegenwoordigers voltooid worden?

**03.02 Minister Jacqueline Galant:** Ik heb vanzelfsprekend het voornemen om de zesde staatshervorming loyaal toe te passen, ook met betrekking tot de vertegenwoordiging van de Gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS.

Het KB waarnaar u verwijst bepaalt dat de Gewesten zelf de namen van hun vertegenwoordigers binnen deze organen voorstellen.

Tot nu toe heeft alleen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de namen voorgelegd. Pas wanneer de drie Gewesten elk hun voorstellen zullen hebben meegedeeld, zal ik de nieuwe samenstelling kunnen evalueren en een voorstel tot benoeming van de gewestelijke vertegenwoordigers bij de Koning kunnen indienen.

**03.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, ik begrijp dat een en ander strop zit omdat alleen de namen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest u hebben bereikt. Dit klopt alleszins niet met de informatie die ik heb.

Er zouden op 4 april 2014 door de Vlaamse regering twee bestuurders zijn aangeduid, Filip Boelaert voor de raad van bestuur van de NMBS en Herman De Bode voor Infrabel.

Dat is een beslissing van de regering die op 7 april werd meegedeeld, weliswaar aan uw voorganger. Dat zit blijkbaar ergens strop. Bij dezen bent u daarvan op de hoogte. Ik zal mijn contacten op het Vlaamse niveau vragen om u opnieuw formeel van deze afvaardiging in kennis te stellen.

Ik stel ook voor dat u de Gewesten die achterblijven aanspoort om hun verantwoordelijkheid in die zin op te nemen.

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

**04 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbestedingsprocedure voor nieuwe dubbeldektreinen" (nr. 895)**

**04 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 "la nouvelle procédure d'adjudication relative aux nouveaux trains à double étage" (n° 895)**

**04.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bijna een jaar geleden schreef de NMBS een Europese aanbesteding uit voor duizend nieuwe dubbeldekstreinen die in de periode 2017 tot 2025 een deel van het bestaande rijkspark moeten vervangen en de toekomstige reizigersgroei helpen opvangen.

De opdracht is voorzien in het meerjarig investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep. De waarde van het contract, circa 3 miljard euro, zou meteen een van de grootste bestellingen ooit van de NMBS zijn.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Wat is de huidige stand van zaken van de aanbestedingsprocedure? In welke fase bevindt men zich momenteel? Hebt u er een idee van wanneer deze afgerond zal zijn?

Ten tweede, na een jaar is er nog geen zicht op een contract. Waarom kan de procedure niet op een vlottere en meer efficiënte manier afgehandeld worden? Zult u stappen ondernemen om een snellere afhandeling in de toekomst mogelijk te maken?

Ten slotte, de nieuwe treinen zouden vanaf 2017 geleidelijk ingezet worden. Mijn vraag is of deze planning nog wel gehaald zal worden?

**04.02 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, ik geef een stand van zaken met betrekking tot de procedure.

De raad van bestuur heeft tijdens de vergadering van 12 mei 2014 de selectie van de kandidaten goedgekeurd. Op basis van de vermelde selectiecriteria werd de vereniging Bombardier-Alstom als enige kandidaat geselecteerd.

Op 18 juli 2014 heeft de raad van bestuur de krachtlijnen van het bestek goedgekeurd en gevraagd om de voorwaarden van het bestek te finaliseren. Zodra dat is gebeurd, zal het bestek ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad van bestuur.

Het is nog niet mogelijk om de einddatum van de procedure exact te bepalen. Die datum zal immers afhangen van het standpunt dat de raad van bestuur zal innemen over de voortzetting van het proces, het al dan aanvaardbare karakter van de offerte die Bombardier-Alstom indient en de verenigbaarheid ervan met de beschikbare investeringstoelagen.

Het project is zowel op operationeel als op financieel vlak heel belangrijk. Bovendien is de procedure erg complex, waardoor er zich een maximum aan voorzorgmaatregelen opdringt.

De planning moet ook rekening houden met twee elementen die naar voren kwamen, nadat de eerste beslissingen over het project werden genomen. De procedure van een beroep tot niet-nuttigverklaring van de selectiebeslissing bij de Raad van State is nog lopende. Het nieuw budgettaire kader dat voor Infrabel en de NMBS werd vastgelegd, zou een invloed kunnen hebben. De NMBS en Infrabel moeten echter een efficiënt plan uittekenen alvorens men zich op dat punt kan uitspreken.

Over de leveringsplanning van het materiaal werd nog niet met de geselecteerde kandidaat onderhandeld. De datum waarop de eerste voertuigen zullen worden geleverd, ligt dus nog niet vast. Het is echter niet erg waarschijnlijk dat zij in 2017 in dienst zullen kunnen worden genomen.

**04.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, ik vreesde al een beetje voor uw conclusie. Alles sleept al een hele tijd aan en blijkbaar zal de deadline niet worden gehaald.

Het is natuurlijk een democratisch gegeven. Wij moeten echter met zijn allen een manier vinden, om de aanbestedingsprocedures eenvoudiger, transparanter en efficiënter te laten verlopen. De problematiek leidt tot onzekerheid. Wij horen klachten van overbevolkte treinen. Wanneer wij ter zake stappen in de richting van een gedeeltelijke oplossing kunnen zetten, moeten wij daar meer en beter op inzetten.

Ik meen u ook te mogen vragen de commissie voor de Infrastructuur op de hoogte te houden van de stand van zaken, zodat wij met zijn allen kunnen volgen of de noodzakelijke aanpassingen binnen een aanvaardbare termijn kunnen worden gerealiseerd.

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

**05 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale staking van 15 december" (nr. 907)**

**05 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la grève nationale du 15 décembre" (n° 907)**

**05.01 Inez De Coninck (N-VA):** Op maandag 15 december 2014 was er een nationale staking. Hieraan gingen meerdere provinciale en andere aangekondigde stakingen vooraf. In de maand oktober mocht de reiziger ook al hinder ondervinden door enkele wilde stakingen. Nu blijkt dat er bij de staking van 15 december 2014 onregelmatigheden zijn vastgesteld en dat de toegang voor werkwillige werknemers bij meerdere syndicale acties door vertegenwoordigers van de vakbond werd geweigerd.

De gevolgen van de staking zijn zeer zwaar, vooral voor de reizigers: fileleed, mobiliteit, economie enzovoort. ACOD diende intussen een stakingsaanzegging in van onbepaalde duur.

Werden er effectief onregelmatigheden vastgesteld door het stakend personeel? Kunt u dat even toelichten?

Kunt u een raming geven van het aantal werknemers van de NMBS-Groep dat wilde staken?

Wat is het verlies aan inkomsten van de NMBS-Groep ten gevolge van de nationale staking?

Heeft deze staking nog extra kosten veroorzaakt voor de NMBS-Groep? Wat zijn hiervan de geraamde kosten?

**05.02 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw De Coninck, er werden geen onregelmatigheden vastgesteld bij het NMBS-personeel dat mee staakte op 15 december. Er waren 6 152 stakers bij de NMBS en 3 072 bij Infrabel.

In totaal verloor de NMBS 2,3 miljoen euro aan inkomsten door de nationale staking van 15 december 2014, waarvan 1,189 miljoen euro minder inkomsten uit het nationaal reizigersverkeer, 0,463 miljoen euro minder inkomsten uit het internationaal reizigersverkeer en 0,593 miljoen euro minder variabele verkeersgebonden toelagen.

Infrabel registreerde een ontvangstenderving van 906 446 euro, wat overeenstemt met de heffing die niet kon worden gefactureerd aan de spoorwegoperatoren ten gevolge van de staking van 15 december en van

de onbeschikbaarheid van de infrastructuur die er het gevolg van was.

De NMBS heeft 18 250 extra kosten gemaakt naar aanleiding van de staking van 15 december.

**05.03 Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik onthoud vooral dat er iets meer dan 9 100 stakers waren bij beide groepen samen. Wetende dat er bij de spoorwegen zo'n 34 000 personeelsleden werken, heeft ongeveer 27 % van het personeel effectief gestaakt. Het lijkt ons dan ook dringend tijd om te werken aan een voorstel over de gegarandeerde dienstverlening. Met zo'n groot aantal werkwilligen kan volgens mij ook op stakingsdagen zeker een dienstverlening worden georganiseerd.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget 2015 d'Infrabel" (n° 999)**

**06 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de begroting 2015 van Infrabel" (nr. 999)**

**06.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, le budget 2015 d'Infrabel a, semble-t-il, été récemment approuvé par son conseil d'administration. C'est en tout cas ce que la presse libre – et louons la liberté de la presse de ce pays – nous apprend.

Annonçant une réduction des dépenses à hauteur de 170 millions d'euros pour 2015 par rapport à 2014, le communiqué d'Infrabel annonce notamment des coupures dans les frais internes et les recrutements. En ce qui concerne le personnel, Infrabel dit vouloir économiser 25 à 30 millions d'euros et ce à titre "tout à fait exceptionnel" en ralentissant le rythme des recrutements.

Ma première question est donc la suivante. Comment cette mesure peut-elle être exceptionnelle, alors que les économies demandées à Infrabel par le gouvernement sont, elles, structurelles et récurrentes?

Par ailleurs, le même communiqué évoque des mesures qui nous semblent être peu stratégiques à long terme, et qui méritent de plus amples explications. Pourriez-vous nous éclairer sur les économies projetées sur le report d'entretien de bâtiments et ouvrages d'art et le report de l'acquisition de matériel?

Enfin, Infrabel annonce sans ambages que "plusieurs grands chantiers seront également ralentis. Pour ce qui concerne le sud du pays, les travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg, de la mise à 4 voies de la ligne Ottignies-Bruxelles du RER subiront un glissement dont il est encore prématurité de définir l'ampleur."

Trois questions se posent.

Est-il normal que les plus grands et les plus emblématiques chantiers en Wallonie soient apparemment sacrifiés par Infrabel sur base des économies? Ces chantiers sont tout à fait prioritaires pour la Wallonie et le RER ne peut souffrir d'un nouveau retard.

Le communiqué évoque les économies d'investissement pour le sud du pays. Peut-on connaître les projets qui seront impactés par les économies à Bruxelles et en Flandre?

Je suis étonné par une version néerlandaise du communiqué d'Infrabel, qui ne correspond pas tout à fait à la version française. Cela n'a pas l'air d'être un problème de qualité de la traduction. Ce paragraphe détaillant les projets d'investissements qui seront ralentis au Sud du pays a disparu purement et simplement de la version néerlandaise. Comment interpréter cette différence entre les communications d'Infrabel dans les deux langues? Ou alors doit-on en faire une lecture encore plus intrigante? Mais je ne vais pas m'avancer plus dans cette première intervention.

**06.02 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, les mesures d'économies prises par Infrabel portent sur une série de réductions budgétaires ponctuelles, ainsi que sur une réduction structurelle de ses frais de fonctionnement. L'équilibre entre ces deux types de mesures a été, pour 2015, fortement conditionné par les possibilités de réductions budgétaires à court terme.

À plus long terme, Infrabel pourra envisager de dégager davantage d'économies structurelles.

À ce stade, il serait quelque peu prématuré de dire si l'une ou l'autre mesure envisagée aura effectivement un caractère récurrent. Cela sera examiné dans le cadre des travaux visant à examiner un plan d'efficience ainsi que sur le rapport des groupes de travail qui vous sera, normalement, communiqué à la mi-2015.

Certains travaux de renouvellement de l'infrastructure ont été reportés, tout en veillant à préserver toutes les fonctionnalités du réseau. D'autres reports ont également été envisagés concernant les moyens de production, étant donné le caractère relativement peu critique à court et moyen terme de ce type d'investissements. Il s'agit notamment de l'acquisition d'engins lourds, de travaux de renouvellement de bâtiments et de certains développements informatiques.

Les grands chantiers wallons n'ont été que très faiblement impactés par des mesures d'économies prises par Infrabel en 2015. Une modération proportionnelle sur les travaux de renouvellement de l'infrastructure a également été appliquée en Flandre et à Bruxelles. Les efforts sont donc répartis sur l'ensemble du pays, selon la clé de répartition traditionnelle. Aucune interprétation particulière ne doit être donnée aux différences existant entre les deux communiqués de presse qui ne sont *in fine* que de simples choix rédactionnels.

**06.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre réponse.

Cela dit, en tant que parlementaire, je m'interroge sur l'accès au budget d'Infrabel et de la SNCB. Je ne m'étendrai pas sur la question. J'aurais sans doute l'occasion de revenir sur ce point. Mais force est de constater que le parlementaire que je suis n'a pas légalement accès au budget d'Infrabel qui, semble-t-il, a été adopté par son conseil d'administration. Il en va de même pour la SNCB.

Je sais que je m'exprime ici dans le cadre de ma réplique, mais j'estime que cela vaut la peine de s'interroger sur cet état de fait.

Toujours est-il que je dépends totalement du communiqué de presse d'Infrabel dans les deux langues. En tant qu'historien qui a développé son esprit critique, j'ai essayé de comparer les deux textes. J'en suis arrivé à la conclusion qu'il y a effectivement un choix rédactionnel différent. Cela est un peu intrigant quand on ne connaît pas la réalité du budget. J'attire donc l'attention de l'ensemble de mes collègues parlementaires sur le travail qui est le nôtre et qui est notamment d'interroger le gouvernement. En effet, dans ce cas, nous nous trouvons face à des entreprises publiques sur lesquelles nous n'avons pas beaucoup de prise ni même d'informations transparentes sur leurs budgets approuvés. Depuis lors, la SNCB a également approuvé son budget en conseil d'administration. Les parlementaires que nous sommes sont totalement dépendants des informations que ces sociétés veulent bien nous transmettre dans l'une ou l'autre langue.

J'ose espérer qu'il n'y a qu'un seul budget de la SNCB. Un jour peut-être le saurons-nous.

La **présidente**: Nous avons effectivement demandé les budgets mais il nous a été répondu que ceux-ci étaient confidentiels. Le secrétariat ne peut pas les obtenir. Néanmoins, comme des auditions de nos administrateurs délégués, que nous voyons régulièrement d'ailleurs, sont programmées, nous aurons l'occasion de poser certaines questions sur cette problématique.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de besparingen op het meerjareninvesteringsplan van Infrabel" (nr. 920)**

**07 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'incidence des économies sur le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel" (n° 920)**

**07.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS zal tegen 2019 663 miljoen euro moeten besparen. Zo'n besparing zal zeker gevolgen hebben voor het meerjareninvesteringsplan van Infrabel. Zo heeft u al aangekondigd dat er in 2015 een grootschalige



investeringsbesparing zal doorgevoerd worden.

Ik heb hierover een aantal concrete vragen.

Zijn er spoorinfrastructuurprojecten in het Vlaamse Gewest waarvan de uitvoering vertraging zal oplopen? Zijn er gelijkaardige vraagprojecten die uitgesteld en geschrapt zullen worden? Kan er ten slotte gewaarborgd worden dat alle projecten gericht op de spoorwegexploitatieveiligheid onverkort uitgevoerd worden? In dit verband speelt het automatische treincontrolesysteem ETCS een belangrijke rol. Wat is de stand van zaken wat betreft de voortgang van het project?

**07.02** Minister **Jacqueline Galant**: De besparingsmaatregelen die Infrabel heeft genomen in het raam van het opstellen van zijn investeringsbudget voor het werkjaar 2015 heeft geen impact gehad op de indienstelling van specifieke projecten in Vlaanderen noch op prioritaire projecten in Vlaanderen waarvan de aanvang niet voorzien is voor 2017. Er is nooit sprake van geweest om te besparen op investeringen gelinkt aan de verbetering van de exploitatieveiligheid op het spoornet waar het ETCS deel van uitmaakt.

Wat Infrabel betreft, zit de uitrol van het ETCS op schema. Eind 2014 was 899 kilometer spoor uitgerust met het ETCS-niveau 1. In 2015 wordt 305 kilometer bijkomend uitgerold zodat de corridor C eind 2015 volledig is uitgerold zoals voorzien in het ETCS-Masterplan en een trein in ETCS kan rijden van Athus tot in de Antwerpse haven. Dit vertegenwoordigt ongeveer 19 % van het netwerk.

De ETCS-projecten in verband met het rollend materieel van de NMBS verlopen zoals gepland. Voor de 449 motorstellen die met het ETCS uitgerust moeten worden, is er een constructeur aangesteld, en zijn de studies van start gegaan. Het prototype voor de motorrijtuigen van het type break moet klaar zijn in de loop van 2016. Met betrekking tot de activering van het ETCS op de I11-rijtuigen en de T13-locomotieven zijn er technische en commerciële besprekingen aangevat met Alstom met het oog op de bestelling. Het homologatieproces voor het prototype loopt. Begin 2016 worden attesten voor indiensthouding afgeleverd en worden de wijzigingsteksten voor de M6-stuurrijtuigen opgestart.

Wat de activering van het ETCS op de T18-locomotieven betreft, worden de homologatie en de opstart van de wijzigingsteksten in de loop van 2016 verwacht.

**07.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Heel kort, mevrouw, dank u voor uw antwoord.

We zitten absoluut op dezelfde lijn. Ik denk dat ik voor heel veel collega's kan spreken wanneer we zeggen dat die besparingen op geen enkel moment geplande veiligheidsingrepen mogen belemmeren. We volgen dat met z'n allen op, maar ik denk niet dat daar veel conflict over zal ontstaan.

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

#### **08** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Egbert Lachaert** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn 204 Gent-Dampoort-ArcelorMittal/Zelzate" (nr. 912)

- mevrouw **Karin Temmerman** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 998)

- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personenvervoer op spoorlijn 204 Gent-Dampoort - Zelzate" (nr. 1210)

#### **08** **Questions jointes de**

- M. **Egbert Lachaert** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204 Gand-Dampoort-ArcelorMittal/Zelzate" (n° 912)

- Mme **Karin Temmerman** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 998)

- M. **Veli Yüksel** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transport de voyageurs sur la ligne 204 Gand-Dampoort - Zelzate" (n° 1210)

**08.01** **Egbert Lachaert** (Open Vld): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de bereikbaarheid per spoor

van de Gentse zeehaven.

Wij weten allemaal dat de Gentse haven een van de belangrijkste economische aantrekkpolen is voor de Gentse regio, maar ook voor de Vlaamse regio in haar geheel. In de Gentse havenzone werken ongeveer 70 000 mensen, en toch is zij bijna enkel te bereiken met de wagen. Er is heel weinig openbaar vervoer voor de talrijke werknemers in de havenzone.

In Gent zelf, in de bedrijfswereld maar ook in de politieke wereld, dringt men aan op de ontsluiting van die zone voor het personenvervoer per trein. Reeds in 2009 werd in een studie aangetoond dat 15 % van de werknemers in de kanaalzone met een treinverbinding geholpen kan worden. Het gaat dan specifiek over spoorlijn 204, die Gent en Zelzate verbindt en waar passagiersvervoer mogelijk gemaakt zou moeten worden.

Die ontsluiting is als Vlaamse prioriteit opgenomen in het federaal plan van de NMBS. Vandaar mijn vraag. Samen met mij wachten de Gentse gemeenschap en de Gentse haven op het antwoord.

Werd deze Vlaamse prioriteit inzake de Gentse haven daadwerkelijk ingeschreven in de geplande investeringen of acties van de NMBS voor de komende jaren? Indien ja, wat is de timing? Welke praktische stappen moeten daarvoor ondernomen worden?

Indien niet, wat zijn de argumenten? Kan het op langere termijn?

**08.02 Veli Yüksel (CD&V):** Mevrouw de minister, onze collega heeft het probleem al geschetst. Spoorlijn 204 loopt door het Gentse havengebied en verbindt Gent met Zelzate, maar op dit moment wordt die lijn enkel gebruikt voor het goederentransport. De 70 000 mensen die in de haven voor tientallen bedrijven werken, zijn aangewezen op eigen vervoer. Ook busverbindingen zijn er nauwelijks. Kortom, de mensen kunnen zich enkel verplaatsen met de auto of de fiets, wat niet evident is.

De openstelling van lijn 204 voor passagierstreinen zou de ontsluiting van het havengebied aanzienlijk verbeteren. Ook voor de bereikbaarheid van de Gentse deelgemeenten op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen zou het een aanzienlijke stap vooruit betekenen.

Wij hebben deze vraag in het verleden samen met de havengemeenschap en met de Gentse gemeenteraad meermaals gesteld. De Vlaamse overheid heeft de uitbouw van spoorlijn 204 als prioriteit opgenomen in haar spoorstrategie.

Mevrouw de minister, belangrijk is dat uit een studie van 2012 uitgevoerd door de NMBS blijkt dat de passagierstrein op die lijn rendabel zou kunnen zijn. Ik meen dat dit ongelooflijk belangrijk is.

Ik heb dan ook enkele vragen.

Welke plannen heeft de NMBS op dit punt? Ten tweede, wat is uw standpunt in dit dossier? Bent u eigenlijk bereid om de kar te duwen om personenvervoer mogelijk te maken op spoorlijn 204? De sporen zijn er en de klanten zijn er ook. Waar wacht u op?

**08.03 Minister Jacqueline Galant:** Het huidige meerjareninvesteringsplan 2013-2025, goedgekeurd door de Ministerraad op 19 juli 2013, voor een totaal bedrag van om en bij de 26 miljard euro voorziet wel in een enveloppe van 2,5 miljard euro toe te wijzen aan specifieke projecten, rekening houdend met de prioriteiten van de Gewesten. Vlaanderen gaf zijn prioriteiten aan de minister te kennen op 16 juli 2013. Het project inzake de reactivering voor het reizigersvervoer van spoorlijn 204 Gent-Zelzate en de doorkoppeling met lijn 58 Gent-Eeklo werd door het Vlaams Gewest wel degelijk gedefinieerd als een van die prioritaire projecten.

De Ministerraad van 19 december 2013 heeft beslist om de selectie van de gewestelijke projecten door te voeren, rekening houdend met hun investerings- en exploitatiekosten, hun sociaaleconomische impact en hun afstemming op de federale spoorstrategie. Deze oefening werd in het najaar van 2013 opgestart door de FOD Mobiliteit. De samenwerking met de Vlaamse administratie is nog lopende.

In de eerste maanden van 2015 zullen de NMBS en Infrabel een efficiëntieplan moeten opstellen. Dit zal toelaten de beschikbare middelen voor de investeringen te bepalen. Pas dan zal een volledige herziening

van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 plaatsvinden. Bij de opmaak van het investeringsbudget 2015 van Infrabel werd voorrang gegeven aan de projecten die maximaal bijdragen aan het verhogen van het veiligheidsniveau van het spoorwegnet. We stellen vast dat globaal gezien de impact op Oost-Vlaanderen eerder beperkt is gebleven.

**08.04 Egbert Lachaert** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

De regio Gent kijkt echter echt wel uit naar de concretisering van het plan. Zoals gezegd, is het als een gewestelijke prioriteit opgegeven. U hebt de stappen gegeven die al zijn doorlopen. Niettemin blijft het wachten op een echt concrete finalisering van het dossier.

Ik zal er toch op blijven aandringen dat het de komende tijd vooruitgaat, zodat wij echt werk kunnen maken van het toegankelijk maken van het Gentse havengebied via het openbaar vervoer.

**08.05 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij kijken uit naar de opmaak van het efficiëntieplan. Ik zou graag de timing ervan willen kennen. U had het over de eerste maanden van 2015.

Ook zou ik de koppeling aan de prioriteitenstelling van het Vlaams Gewest en een prioritaire aanpak en prioritaire behandeling door u willen bepleiten, omdat het dossier een aanzienlijke verbetering voor de reizigers zal betekenen. Het is ook een prioriteit van de huidige regering om het bedrijven gemakkelijker te maken om op werk en werkgelegenheid in te zetten.

Ik weet natuurlijk wel dat naar de impact op de veiligheid van het goederentransport en het personenvervoer moet worden gekeken. Op dat vlak moet naar een evenwicht worden gezocht. Niettemin mag dat geen probleem vormen om het plan concreet te implementeren.

Ik kijk dus uit naar de timing van het efficiëntieplan.

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

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "te snelle elektrische fietsen" (nr. 960)
- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 995)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrische fiets" (nr. 1350)

#### **09 Questions jointes de**

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques trop rapides" (n° 960)
- Mme Leen Dierick à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 995)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 1350)

**09.01 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, eigenlijk sluiten beide vragen misschien nauw op elkaar aan. Wij hebben in de haven van Zeebrugge immers enorm geïnvesteerd in fietspaden. Dat is misschien een tip voor de Gentse haven: heel wat mensen maken meer en meer gebruik van een elektrische fiets om naar hun werk te gaan. Een veilige haven heeft ook veilige fietspaden. Dat is misschien iets om mee te nemen naar de Vlaamse regering.

Het gebruik van elektrische fietsen stijgt wel degelijk, niet enkel bij onze senioren, maar ook bij jongeren en mensen die naar hun werk gaan met de elektrische fiets. Wij merken echter dat die elektrische fietsen soms snelheden halen van meer dan 25 kilometer per uur. Onderzoek heeft uitgewezen dat ook in ons land modellen te koop worden aangeboden die meer dan 25 kilometer per uur halen, tot zelfs 45 kilometer per uur. Wij zien ook dat het aantal ongevallen met fietsers sterk stijgt. Het BIVV heeft gewezen op het feit dat de populariteit van de elektrische fiets daarmee te maken kan hebben.

Mevrouw de minister, moeten wij niet eens nagaan of hier geen sprake is van een juridisch vacuüm? De snelheid van de elektrische fiets kan invloed hebben op de veiligheid, wat is uw standpunt daarover? Denkt u dat er initiatieven moeten worden genomen om daarover meer reglementering te krijgen?

**09.02 Leen Dierick** (CD&V): Mevrouw de minister, collega Dumery heeft de situatie goed geschetst.

Er zijn heel wat vragen met betrekking tot de snelheid van elektrische fietsen. Eerder heb ik al vragen gesteld over de kwaliteit van de elektrische fietsen, want ook dat was een probleem: er kwamen heel wat klachten binnen bij de FOD Economie. De inspectie heeft controles uitgevoerd op de kwaliteit van de fietsen en van de batterijen, op dat vlak wordt dus al actie ondernomen. Uiteraard gaan mijn vragen nu over de snelheid van de elektrische fietsen en de veiligheid op het wegdek.

Graag had ik vernomen welke specifieke problemen reeds zijn vastgesteld op het gebied van het overtreden van de wegcode door fietsers met een elektrische fiets. Hebt u zicht op het aantal elektrische fietsen in België? De cijfers daarover variëren.

Hebt u ook zicht op het aantal ongevallen met elektrische fietsen de afgelopen drie jaar? Weet u dan ook iets over de snelheid daarbij en de veiligheid in het verkeer? Zult u acties ondernemen voor betere bescherming, zowel van de fietsers zelf als van de andere bestuurders?

Het is altijd aanpassen als er opeens een elektrische fiets aankomt. Wij zijn het soms niet gewoon dat een fiets zo snel kan rijden en ons zo snel inhaalt. Ik zou graag weten wat uw visie daaromtrent is en of u maatregelen zult nemen.

**09.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, volgens bepaalde bronnen zouden er in 2013 50 000 elektrische fietsen verkocht zijn in ons land. Vorig jaar zou het globale aandeel van de elektrische fiets op onze fietsmarkt zijn toegenomen tot 23 % van de in totaal 430 000 verkochte fietsen, dus iets minder dan 100 000.

De collega's hebben al gewezen op het stijgend aantal fietsongevallen. Uit een eerste administratieve controle van de FOD Economie blijkt dat heel weinig gecontroleerde elektrische fietsen in orde zijn met de administratieve verplichtingen. Veel modellen zouden te snel gaan. Over de batterijen werd hier al gesproken. De FOD Economie kondigde aan u en uw collega-minister Peeters om een uitgebreid technisch onderzoek te vragen.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Klopt het dat de populariteit van de elektrische fiets nog steeds stijgt? Kunt u de getallen die ik heb genoemd bevestigen?

Werd de vraag van de FOD Economie naar een uitgebreid technisch onderzoek al op tafel gelegd? Wat is de stand van zaken daaromtrent?

Hoe reageert u in afwachting van het resultaat van dat onderzoek?

**09.04 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw Lahaye-Battheu, er zijn geen officiële cijfers beschikbaar over het aantal elektrische fietsen dat wordt verkocht. Wij kunnen er echter niet omheen dat elektrische fietsen meer en meer in het straatbeeld verschijnen.

Door het groeiend succes van snelle elektrische fietsen bekijkt mijn administratie momenteel in samenspraak met de Gewesten en in overleg met Belgische en Europese instanties en belangengroepen, verkopers en invoerders van elektrische fietsen, de verzekeringssector en het BIVV voor welke aspecten van het verkeersreglement het eventueel aangewezen zou kunnen zijn om bepaalde types van elektrische fietsen gelijk te stellen met een rijwiel. Overeenkomstig een nieuwe Europese verordening bereidt mijn administratie de organisatie voor van het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, waartoe ook snelle elektrische fietsen worden gerekend.

Er werd reeds contact opgenomen met de FOD Economie die verantwoordelijk is voor het markttoezicht op elektrische fietsen met een maximumsnelheid van minder dan 25 kilometer per uur om in de eerste plaats de mededelingen aan het publiek over elektrische fietsen te harmoniseren en voor een toekomstige

controlecampagne van elektrische fietsen, zodat de elektrische fietsen met een maximumsnelheid van minder dan 25 kilometer per uur kunnen worden gecontroleerd op hetzelfde moment als de elektrische fietsen met een snelheid van boven 25 kilometer per uur.

Zowel de huidige Europese richtlijn als de nieuwe verordening die de Europese richtlijn vanaf 1 januari 2016 vervangt, bepalen dat een elektrische fiets die met behulp van een motor een snelheid van meer dan 25 kilometer per uur kan halen, een bromfiets is.

Wanneer de snelheid is beperkt tot maximum 50 kilometer per uur, mag men kiezen tussen de rijbaan en het fietspad, op voorwaarde dat men de andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden niet in gevaar brengt. Dit zorgt ervoor dat bestuurders van snelle elektrische fietsen in functie van de verkeersomstandigheden, hun rijvaardigheid en de gewenste snelheid, de plaats op de openbare weg waar ze zich het veiligst voelen kunnen kiezen.

Wanneer er een hogere snelheidsbeperking geldt moeten ze het fietspad volgen. Het snelheidsverschil tussen de andere voertuigen en een elektrische fiets is op die plaatsen immers te groot.

Er is geen specifiek cijfermateriaal over elektrische fietsen beschikbaar om informatie te verkrijgen over het aantal ongevallen waarbij elektrische fietsen betrokken zijn. Wel is het verkeersongevallenformulier aangepast zodat de politie kan aanduiden wanneer er een elektrische fiets in het ongeval is betrokken.

Het is de bedoeling van de politie om vanaf begin 2015 van deze mogelijkheid gebruik te maken.

**09.05 Daphné Dumery (N-VA):** Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat er zeker een initiatief komt om de wetgeving duidelijker te maken, in samenspraak met de verschillende belangengroepen die met fietsen en verkeer bezig zijn.

Meten is weten. De verkeersformulieren zijn aangepast. Statistieken kunnen toch op iets wijzen. Tegelijk moet men ook erkennen dat het onveiligheidsgevoel verschuift naar de andere gebruikers van het fietspad, zijnde de andere fietsers, wanneer een elektrische fiets, die minder lawaai maakt dan een bromfiets, op een fietspad aan een tamelijke snelheid voorbijkomt.

Ik kijk alleszins uit naar het wetgevend initiatief.

**09.06 Leen Dierick (CD&V):** Mevrouw de minister, ik hoor positieve elementen in uw antwoord.

Het is goed dat u met alle sectoren rond de tafel zit. Het gaat om veel aspecten. Met de FOD Economie praat u over het product op zich en de productnorm. Ook de veiligheid, de wegcode en de verzekeringsaspecten zijn belangrijk genoeg om mee aan tafel te nemen.

Het is mij nog niet duidelijk of er een deadline is voor het overleg. Kunt u dat nog verduidelijken?

Het is belangrijk dat u zegt dat de verschillende soorten sensibilisering op elkaar worden afgestemd. Ook in dat verband neemt u contact op met de FOD Economie en uw collega, minister Peeters, om de informatie naar de consumenten en de gebruikers van de fietsen op elkaar af te stemmen. Dat is momenteel nog niet het geval.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10 Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Charleroi" (n° 858)**

**10 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aansluiten op het spoornet van de luchthaven van Charleroi" (nr. 858)**

**10.01 Véronique Caprasse (FDF):** Madame la ministre, je reviens sur un dossier à propos duquel mon parti est intervenu à plusieurs reprises au cours de la précédente législature. Début novembre 2013, le gouvernement wallon avait décidé de considérer parmi les projets prioritaires du rail wallon, le projet de

connexion ferroviaire avec l'aéroport de Charleroi dans le Plan prioritaire d'investissement de la SNCB.

C'est ainsi qu'il serait prévu la construction d'une gare en surface, qui nécessitera un branchement à la ligne 124 Charleroi-Luttre-Bruxelles ainsi qu'un raccordement vers la ligne Nord Fleurus-Ottignies, avec une opérationnalité fixée à 2027. À cet égard, Infrabel avait estimé les travaux à 480 millions d'euros et la dépense a été inscrite dans les prévisions budgétaires.

Le Gouvernement wallon a effectivement confirmé ce projet dans sa déclaration de politique régionale. Il est patent que l'absence d'une liaison ferroviaire pourrait constituer un handicap pour le développement de l'aéroport, dont les perspectives en augmentation du trafic voyageurs sont substantielles à l'horizon 2020.

L'administrateur délégué de l'aéroport de Charleroi avait, en juillet dernier, mis en avant le fait qu'on pourrait envisager une gare en cul-de-sac étant donné que la fin des travaux n'était pas annoncée avant 2026-2027. Eu égard aux liaisons ferroviaires déjà consenties au bénéfice de l'aéroport de Bruxelles-National, il serait très certainement opportun de ne pas méconnaître l'amélioration potentielle de la desserte de l'aéroport de Charleroi.

En conséquence, madame la ministre, quel est l'état d'avancement du projet de connexion ferroviaire à l'aéroport de Charleroi tel que fixé dans le PPI? Des aménagements temporaires seraient-ils néanmoins prévus afin de juguler l'afflux de nouveaux voyageurs à l'aéroport, dans l'hypothèse d'un retard dans les travaux ou les investissements?

**10.02 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 d'Infrabel, officialisé en 2013, prévoit d'affecter une enveloppe budgétaire complémentaire pour permettre la réalisation de projets prioritaires régionaux dont la mise à disposition est progressivement répartie sur la période 2017-2025.

Les projets prioritaires sélectionnés par les trois Régions doivent faire l'objet d'une évaluation de type socioéconomique pilotée par le SPF Mobilité et Transports, tel que demandé par le gouvernement fédéral sous la précédente législature. Cette évaluation est en cours.

Parallèlement, une actualisation du plan pluriannuel d'investissement doit être réalisée en 2015 afin d'y intégrer l'état d'avancement des différents chantiers d'infrastructure ainsi que les nouvelles perspectives d'investissement, compte tenu du contexte budgétaire de l'époque.

**10.03 Véronique Caprasse** (FDF): Madame la ministre, vous parlez tellement vite qu'on n'a pas le temps de vous suivre. Si les trains allaient aussi vite que vous, que serait la SNCB?

Toujours est-il que je vous remercie pour votre réponse.

**10.04 Jacqueline Galant**, ministre: (...)

**10.05 Véronique Caprasse** (FDF): Contrairement à moi, vous n'avez pas de pitié pour les traducteurs.

La **présidente**: Vous pourrez lire le compte rendu, madame Caprasse.

**10.06 Véronique Caprasse** (FDF): Sachez quand même que je ne suis pas totalement satisfaite de la réponse de Mme la ministre.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Antwerpse GEN" (nr. 971)**

**11 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 RER d'Anvers" (n° 971)**

**11.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb niet de bedoeling om telkens een vraag te stellen als ergens in een gemeenteraad, ook al is het die van Antwerpen, een motie is

goedgekeurd. Uiteindelijk heeft de motie daar wel een grotere regionale impact op de ontsluiting van de stad zelf en op de fileproblematiek in de ganse regio.

In het regeerakkoord staat ingeschreven dat men wenst te bekijken of een gewestelijk netwerk of GEN-netwerk rond andere steden zoals Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik kan worden uitgewerkt. Als men die intentie heeft, dan kan ik – en anderen, zoals uit de motie van de Antwerpse gemeenteraad blijkt – moeilijk begrijpen dat bijvoorbeeld spoorlijnen die tot die GEN-netwerkstructuur zouden kunnen behoren, afgebouwd zouden worden.

Men kan niet zeggen dat men wil bekijken of er een GEN-netwerk rond Antwerpen kan worden uitgebouwd en tegelijkertijd de capaciteit die er op dit moment al is voor dat GEN-netwerk afbouwen. Ik heb eerder al gezegd, in het kader van de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen, dat een verdere afbouw van het treinaanbod in die regio nefast is.

Wat is de visie omtrent het al dan niet ontwikkelen of afbouwen van lijn 52 in het kader van dat Antwerpse GEN-netwerk?

**11.02** Minister **Jacqueline Galant**: De sluiting van lijnen is niet aan de orde. Een structurele verbetering van lijn 52 is niet gepland. Zie hieronder voor de toekomstige bediening van deze lijn.

De NMBS deelt mij mee dat op 22 december laatstleden een ontmoeting plaatsvond tussen de GEN-dienst van de NMBS en de stad Antwerpen, die vertegenwoordigd werd door de schepen van Mobiliteit. De NMBS benadrukt het constructief, ambitieus, maar tevens pragmatisch karakter van deze ontmoeting. Deze vergadering was het sluitstuk van een eerste fase waarbij contacten werden gelegd met de vier grote agglomeraties Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

De NMBS heeft de context, de aanpak en een eerste uitvoeringsplanning van de GEN-studie voorgesteld.

De bediening van lijn 52 zal door de NMBS worden bestudeerd in het kader van de uitrol van een voorstedelijk spoorwegaanbod in de zone Antwerpen. De NMBS deelt mij in dat kader eveneens mee dat de studie rond de haalbaarheid van *lightrail* de bediening van lijn 52 omvat door een verbinding van Zottegem met Aalst, Dendermonde, Puurs en Antwerpen. De NMBS verbindt zich ertoe met alle parameters rekening te houden die essentieel zijn voor de ontwikkeling van een GEN met een optimale voorstedelijke bediening door het spoor.

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

Er zijn goede intenties uitgesproken, maar het is belangrijk dat men duidelijkheid schept. Als men zegt dit te bestuderen, moet men zeker en vast de bestaande structuur behouden en deze niet afbouwen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12** **Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Mouscron" (n° 976)**

**12** **Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Moeskroen" (nr. 976)**

**12.01** **Daniel Senesael** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la vie parlementaire a ceci de magnifique qu'on se retrouve dans des milieux différents toujours avec beaucoup de bonheur. Hier, j'étais aux côtés de la ministre pour la signature du Traité Benelux. Parmi les trois priorités, il y avait la sécurité et la mobilité. En tant que président du groupe PS du Benelux, madame la ministre, c'est bien volontiers que, pendant cette année, on pourra se rencontrer pour échanger afin de travailler à l'amélioration de cette mobilité dont il est beaucoup question du fait de ce nouveau plan de transport de la SNCB.

En décembre, la presse régionale de Wallonie picarde et des membres de comités venus me rencontrer – non pas parce que c'est Daniel Senesael mais parce qu'en tant que parlementaire, on se doit de relayer le poulx du peuple au sein de cette assemblée – disaient que les guichets de la gare de Mouscron seraient supprimés, en plus des différentes mesures qui ont déjà impacté cette gare de Mouscron à la suite de ce

plan de transport

Madame Galant, en tant que ministre mais aussi bourgmestre en titre, vous savez que l'on s'inquiète très vite dans une région lorsqu'on y change les habitudes, surtout lorsqu'il s'agit de mobilité, qu'elle soit urbaine ou rurale.

Madame la ministre, quelle est la volonté de la SNCB quant à cette suppression, la fermeture de la gare d'Herseaux étant, elle, déjà effective? On s'inquiète dans la région quant à la volonté de la SNCB et au suivi qui sera apporté à cette inquiétude. Cela provoque l'ire de nombreux navetteurs, que l'on entend quand on prend le train. Je sais que vous l'avez fait avant que vous soyez ministre et à vos débuts en tant que ministre pour vous en rendre compte.

Madame la ministre, je souhaiterais vous poser deux questions bien claires et bien précises. Qu'en est-il réellement de l'avenir de la gare de Mouscron? Infirmez-vous la fermeture à plus ou moins long terme des guichets de cette gare? Je l'espère. S'agit-il simplement de rumeurs non fondées? À la suite de vos entretiens avec la SNCB, pouvez-vous garantir la pérennité de cette gare et de ses guichets?

**12.02 Jacqueline Galant**, ministre: Je vous rassure, monsieur le député: pour la SNCB, la fermeture du guichet de la gare de Mouscron n'est pas à l'ordre du jour.

La SNCB demande en revanche aux autorités locales qu'elles prêtent une plus grande attention à la fréquentation des installations de gare et de leurs environs, car certains individus perturbateurs sont susceptibles de rebuter la clientèle à utiliser ces services. Ce n'est peut-être pas le cas de Mouscron, mais je sais que M. Jo Cornu a écrit à votre collègue M. Rudy Demotte, bourgmestre en titre de Tournai, parce qu'il y a des perturbateurs aux alentours de la gare de Tournai qui posent de plus en plus de problèmes et qui rebutent les clients potentiels de la gare.

**12.03 Daniel Senesael** (PS): Madame la présidente, je suis rassuré de la position de Mme la ministre, qui nous assure et confirme que la fermeture du guichet de la gare n'est pas à l'ordre du jour. Comment les différentes personnes responsables de la sécurité du rail et des chemins de fer pourraient-elles intervenir et collaborer de manière efficace avec les services de police concernés?

**12.04 Jacqueline Galant**, ministre: C'est justement ce que demande l'administrateur délégué M. Cornu, à savoir qu'il y ait une véritable collaboration entre les différents services de sécurité, la police locale, la police des chemins de fer, Securail, parce qu'il y a vraiment des problèmes, notamment à Tournai. Je ne sais pas pourquoi Tournai.

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

**13 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorboekjes met de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 982)**

**13 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 "le nouvel indicateur des chemins de fer" (n° 982)**

**13.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, sta mij toe om een wel heel erg lokaal getinte vraag te stellen, maar dit gaat over mensen die dagelijks gebruikmaken van de trein.

De nieuwe dienstregeling vond ingang half december. De treinreizigers konden de nieuwe regeling eenvoudig raadplegen via de website of op de gele affiches in de stations. Wie niet zo handig was met een computer, kon ook een papieren spoorboekje vragen aan het loket.

Ik kreeg de opmerking van een treinreiziger uit Bilzen dat hij in zijn station geen spoorboekje kon verkrijgen.

Op mijn eerste vraag heeft de tijd mij een antwoord gegeven, daarop hoeft u niet meer te antwoorden.

Mijn tweede vraag blijft wel relevant. Aan de invoering van een nieuwe dienstregeling gaat een lange periode van voorbereiding vooraf, opdat er zo weinig mogelijk chaos zou ontstaan. Via spoorboekjes kunnen reizigers op voorhand raadplegen welke wijzigingen werden aangebracht aan het traject.



Waarom waren de boekjes niet sneller in de stations te verkrijgen en waarom waren ze in sommige gevallen op het moment van mijn vraag, half december, nog steeds niet te verkrijgen? Ik kan mij onmogelijk voorstellen dat in een proces dat zo langdurig wordt voorbereid, zulke voorvallen kunnen ontstaan. Dat moet echt vermeden worden.

**13.02** Minister **Jacqueline Galant**: Dit jaar werden de spoorboekjes vanaf 2 december te koop aangeboden in alle stations in België. Er werden meer dan vierhonderdduizend lijnfolders gedrukt. Dit hoge aantal volstond blijkbaar niet, want de vraag was groter dan het aanbod. In sommige stations van het land waren ze heel vlug uitgeput. De NMBS heeft ondertussen nieuwe lijnfolders laten drukken die in de week van 20 januari beschikbaar zouden moeten zijn.

De NMBS is zich ervan bewust dat deze nieuwe dienstregeling een grote verandering is voor de reizigers. Daarom heeft zij sinds 22 september naast de spoorboekjes een groot aantal andere infokanalen met dienstregelingen ter beschikking gesteld waarop de reizigers een traject kunnen raadplegen, zoals [www.nmbs.be/reisplanner](http://www.nmbs.be/reisplanner), met een gepersonaliseerde brochure die de mensen zelf kunnen printen, mobiele apps en info aan de loketten.

Tegelijkertijd liep er sinds 22 september een grootschalige informatiecampagne "Wat verandert er voor mij? Ontdek het op [www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)" in heel België. Vanaf 2 december werden bijkomende kanalen ter beschikking gesteld: de spoorboekjes in alle stations, de spoorboekjes online, de blauwe affiches en infostanden in de grote stations in gans België.

**13.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, ik betwijfel niet dat de NMBS er alles aan gedaan heeft om via verschillende kanalen zoveel mogelijk mensen concreet te informeren. Daar sta ik ook helemaal achter. We moeten echter toch rekening houden met een aantal categorieën van mensen, zoals kansarmen en oudere mensen, die beperkt zijn tot die spoorboekjes. Wij moeten absoluut vermijden dat wij bij een volgende keer deze categorie van mensen uit het oog verliezen. Klantvriendelijkheid is hier het essentiële woord, mevrouw de minister.

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

**14** **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling van de NMBS voor het verstoord treinverkeer tijdens de nationale staking van 15 december 2014" (nr. 983)**

**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 "le régime de compensations de la SNCB relatif aux nombreuses perturbations du trafic ferroviaire lors de la grève nationale du 15 décembre 2014" (n° 983)**

**14.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, op de website van de NMBS staat te lezen dat de spoorwegmaatschappij geen compensaties zal toekennen voor het verstoord treinverkeer tijdens de nationale stakingsdag van 15 december 2014. Bij de provinciale stakingen, die ook voor veel hinder zorgden, konden treinreizigers onder bepaalde voorwaarden wel aanspraak maken op een schadevergoeding.

Hoe motiveert de NMBS haar beslissing om voor de nationale staking een andere compensatieregeling te hanteren dan voor de provinciale stakingen?

Is deze beslissing niet strijdig met de vervoersvoorwaarden van de NMBS? Is de NMBS niet verplicht om treinreizigers te vergoeden indien zij beschikken over een abonnement of een ticket dat gekocht werd vooraleer de staking publiek werd aangekondigd?

Kunt u garanderen dat de reizigers die aan de compensatievoorwaarden voldoen en een aanvraag hebben ingediend, alsnog een schadevergoeding zullen ontvangen?

**14.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de stakingen van 24 november, 1 december, 8 december en 15 december werden ruim op voorhand aangekondigd en waren intersectoraal. Voor de stakingen van 24 november, 1 december en 8 december was het gezien de configuratie van het net en het systeem van de beurtstakingen voor de NMBS onmogelijk om voor elke reiziger van wie de trein werd

afgeschaft of vertraging had, de exacte situatie te voorspellen op basis van de provincie waarin hij zich bevond of die hij doorkruiste tijdens zijn treinreis. Bijgevolg compenseert de NMBS de reizigers die een aanvraag indienden.

Voor de staking van 15 december konden de gevolgen voor het treinverkeer voorzien worden. Er zou geen enkele trein rijden en er zouden geen maatregelen kunnen worden genomen om een vervoersalternatief mogelijk te maken, omdat het volledige land zou platliggen. Gezien de intensiteit van de situatie was het voor de NMBS onmogelijk om de vervoersdiensten die dag te behouden. De NMBS compenseert de betrokken reizigers bijgevolg niet.

De gebruikelijke compensatieregeling is van toepassing voor 24 november, 1 december en 8 december en niet voor de staking van 15 december.

**14.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, wie recht heeft op een compensatie moet die compensatie kunnen ontvangen. Er kan altijd met woorden en zinnen worden geschermd om te stellen dat bepaalde mensen geen recht op een compensatie hebben. Ik vind dat het niet kan dat reizigers wel worden vergoed voor hinder op sommige stakingsdagen en op andere stakingsdagen niet.

De Europese Unie zegt ook expliciet dat reizigers recht hebben op een compensatie als zij te kampen hebben met een vertraging van een bepaalde duur. In situaties van overmacht hebben reizigers geen recht op een schadevergoeding. In mijn ogen is een staking geen overmacht.

Ik heb ook genoteerd dat de ombudsvrouw voor de treinreizigers, mevrouw Van der Linden, al heeft laten weten dat ze niet begrijpt waarop de beslissing van de NMBS is gebaseerd. Ik denk dus dat wij dit opnieuw in vraag moeten stellen.

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

**15 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "onregelmatigheden met de rekeningen bij de NMBS-vervoersmaatschappij" (nr. 992)**

**15 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les irrégularités dans les comptes de l'opérateur de transport SNCB" (n° 992)**

**15.01 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag opgesteld omdat u tijdens het begrotingsdebat op een bepaald moment hebt gezegd dat de financiële toestand bij de NMBS er nog slechter uitziet dan u eerst had gedacht. U zei letterlijk dat de rekeningen in het verleden niet correct werden afgesloten.

Ik heb u toen onmiddellijk gelijk gegeven want reeds in 2011 heb ik ter zake vragen ingediend. Ik was toen op de hoogte van het feit dat de bedrijfsrevisoren de rekeningen niet wilden goedkeuren. Mijn stelling was dat de toenmalige CEO geld voor de openbare dienstverlening had aangewend voor commerciële doeleinden. Dit werd ook vastgesteld door de revisoren. Ook de Europese Commissie heeft nu een aantal uitspraken in die zin gedaan.

Ik kom dan tot mijn vragen.

Welke bijkomende verborgen schulden hebt u ontdekt? Overweegt u om via uw regeringscommissaris in de raad van bestuur klacht in te dienen wegens onregelmatigheden in de rekeningen? Wie viseert u in dat geval?

**15.02 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, de opgeworpen vragen zullen worden behandeld in het raam van de opmaak van het efficiëntieplan dat de NMBS in de loop van het eerste semester van 2015 dient op te stellen.

**15.03 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, met een dergelijk antwoord ben ik ervan overtuigd dat de agenda tegen 17 u 00 zal zijn afgehandeld.

Mevrouw de minister, als een minister in functie in een begrotingsdebat een uitspraak doet over het niet correct afsluiten van de rekeningen dan heeft dit implicaties. Ik moet vervolgens mijn job als parlementslid ten volle uitvoeren en vragen stellen over die uitspraak. Ik zal de vraag misschien nog eens schriftelijk stellen naar aanleiding van het efficiëntieplan, maar dit verdient toch verdere opvolging.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**16** **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onregelmatigheden bij de totstandkoming van de tweeledige structuur NMBS - Infrabel" (nr. 1026)**

**16** **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les irrégularités dans la mise en place de la structure bicéphale SNCB - Infrabel" (n° 1026)**

**16.01** **Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij de vraag van collega Geerts. Tijdens het begrotingsdebat in de Kamer haalde u aan dat de financiële toestand bij de NMBS nog slechter is dan gedacht. U hekelde tevens wantoestanden, zoals de activiteiten van dochteronderneming Eurostation in exotische oorden als Sri Lanka.

Ik ben blij dat u waakzaam bent over de toestand van de NMBS en dat u volledige transparantie van de financiële stromen nastreeft. Bovendien steun ik het standpunt om zeer kritisch te zijn ten opzichte van de vele dochterondernemingen en te focussen op kerntaken. Het lijkt er steeds meer op dat er bij de oprichting van de tweeledige structuur, zijnde de NMBS en Infrabel, op financieel gebied onduidelijke en mogelijk zelfs incorrecte zaken zijn gebeurd.

Daarom heb ik de volgende concrete vragen voor u.

Hoe is de operatie met betrekking tot de opmaak van de beginbalans NMBS/Infrabel verlopen? Hoe is de schuldafbouw verlopen waarvoor de NMBS-Holding als juridische vorm is blijven bestaan?

Zijn er bij de schuldafbouw ontsparingen vast te stellen? Ik denk bijvoorbeeld aan toxische kredieten, die mee geleid hebben tot de huidige financiële situatie. Hoe werden alle activa en passiva van de voormalige nv NMBS overgedragen naar de nieuwe structuur?

Hoe zult u de wantoestanden, zoals u aanhaalde, bij Eurostation en meer bepaald de activiteiten in exotische oorden aanpakken?

**16.02** **Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, de volledige herstructurering van de NMBS-Groep vond plaats in nauwe samenwerking tussen de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel en verliep in meerdere stappen.

Ten eerste, over de vereenvoudigde fusie moeder-dochter tussen de NMBS-Holding en de NMBS, met de NMBS-Holding als overnemende vennootschap, het volgende. In het licht van die fusie ging het volledig vermogen van de NMBS in continuïteit en onder algemene titel over op de NMBS-Holding zonder uitgifte van nieuwe aandelen. Rekening houdend met de financieringen die werden aangegaan bij buitenlandse financiële instellingen, werd de rechtsvorm van de NMBS-Holding behouden. De aldus gefuseerde vennootschap nam vanaf dat ogenblik de naam NMBS aan.

Het tweede punt is de partiële splitsing van de nieuwe NMBS naar Infrabel. In het licht van die partiële splitsing ging een deel van het vermogen van de nieuwe NMBS in continuïteit en onder algemene titel over op Infrabel, tegen de uitreiking van nieuwe Infrabel-aandelen aan de aandeelhouders van de nieuwe NMBS.

Die splitsing maakte het volgende mogelijk. Ten eerste, om aan Infrabel de activa en passiva over te dragen die nodig zijn voor zijn nieuwe activiteitenperimeter, zoals beoogd door de wet van 30 augustus 2013. Ten tweede, om de financiële schuld van de groep te verdelen die in de voormalige holdingstructuur volledig door de NMBS-Holding werd aangehouden en verdeeld moest worden onder de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder. Ten derde, om de participatie die de NMBS-Holding in Infrabel aanhield, los te koppelen via de overdracht van de volledige aandelenparticipatie aan Infrabel. Ten vierde, om de activiteiteninformatie aan de reizigers van Infrabel naar de nieuwe NMBS over te dragen, conform artikel 9

van het koninklijk besluit van 7 november 2013. Enerzijds, betekent dit het geheel van activa en passiva in human resources in te brengen die de activiteiten human resources uitmaken en die voorheen werden aangehouden door de NMBS-Holding, anderzijds, een inbreng in geld ten bedrage van 10 miljoen, respectievelijk door de nieuwe NMBS en Infrabel.

Op 31 december 2013 bedroeg de financiële schuld van de NMBS-Groep 4 857,9 miljoen, tegenover 2 056,7 miljoen op 1 januari 2005, hetzij een toename met 2 801,2 miljoen. De belangrijkste evoluties waren de volgende. Ten eerste, een schuldtoename met 1 624,9 miljoen in het raam van de financiering van investeringen, waarvan de intresten en de terugbetaling gedekt zijn door een specifieke dotatie van de Staat.

Een schuldtoename met 1 141,7 miljoen door de *cash drain* bij de NMBS tussen 1 januari 2005 en 31 december 2013, ondanks de kapitaalsverhogingen ten bedrage van 530 miljoen tijdens dezelfde periode. Het saldo vloeide voort uit de *cash flows* van Infrabel en de NMBS-Holding na aftrek van de kapitaalsverhogingen door de NMBS-Holding in de NMBS voor een bedrag van 540 miljoen.

De verdeling van de schuld berustte op twee grote principes.

Ten eerste, de door de groep aangegane schulden in het kader van de investeringen voor rekening en ten laste van de Staat zijn rechtstreeks aan New NMBS en Infrabel toegewezen volgens de aard van de investeringen, net zoals de aangegane schulden voor het stellen van waarborgen in het licht van de *credit support annex*.

Ten tweede, de verdeling van het saldo van de netto financiële schuld naar rato van 55 % voor New NMBS en 45 % voor Infrabel, waarbij tegelijk rekening wordt gehouden met bepaalde specificiteiten, zoals de gewestelijke cofinancieringen, de op 1 januari 2014 verschuldigde werkgeversbijdragen enzovoort.

**16.03 Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Ik ben blij dat u wilt voort werken aan de financiële gezondmaking van het bedrijf. Dat stond ook in uw beleidsnota.

U zult ook focussen op de kerntaken, zijnde veilig en stipt treinverkeer. Wij menen dat alleen op die manier de toekomst van het bedrijf gegarandeerd kan blijven en de enorme schuld kan worden afgebouwd.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**17 Question de M. Aldo Carcaci à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance des licences pilote privé EASA" (n° 1047)**

**17 Vraag van de heer Aldo Carcaci aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitreiking van EASA PPL's" (nr. 1047)**

**17.01 Aldo Carcaci (PP):** Madame la présidente, madame la ministre, j'élève un peu le débat: ma question ne concerne pas la SNCB mais les licences de pilote.

Madame la ministre, le président du SPF Mobilité bloque actuellement la délivrance des licences de pilote privé EASA (Agence européenne pour la Sécurité aérienne) pour le motif qu'il ne veut pas appliquer l'arrêté royal du 19 mars 1914 quant à l'usage des langues. Cet arrêté stipule que sont autorisées soit l'anglais ou la langue locale du pays, soit le français dans le cas de l'aérodrome de Spa La Sauvenière. De ce fait, plusieurs pilotes sont bloqués parce qu'ils n'ont pas passé le test de langue ou pour d'autres raisons.

Dans l'espace aérien non contrôlé, c'est-à-dire situé à moins de 4 000 pieds, c'est le français qui est la langue usuelle. Parmi les membres du club de Spa, un pilote breveté international pourrait quitter l'aérodrome de Spa et rejoindre le Midi de la France avec sa seule licence EASA, en français, puisqu'en France, seule la langue française est requise.

**17.02 Jacqueline Galant, ministre:** Madame la présidente, chers collègues, à l'heure actuelle, il n'existe pas de licence de pilote privé AESA dont la délivrance soit bloquée par la DG Transport aérien.

En ce qui concerne les tests de langue, la DG Transport aérien ne reconnaît les déclarations de compétence

linguistique que si elles sont délivrées sur la base d'un test objectif. Des certificats délivrés sur la base d'une déclaration sur l'honneur de connaissance de la langue maternelle ne sont pas valables et ne peuvent donc pas être utilisées pour obtenir une mention de compétence linguistique sur la licence.

Les certificats de compétence linguistique reconnus en Belgique sont ceux qui concernent une langue des États membres de l'Union européenne pour autant que le certificat en question ait été délivré soit par un centre agréé d'une autorité compétente d'un État membre de l'EASA et sur la base d'un test objectif, et que ce test soit spécifique aux épreuves de radiotéléphonie conformément aux exigences que sont les moyens acceptables de conformité et selon la législation européenne.

**17.03 Aldo Carcaci (PP):** Madame la présidente, madame la ministre, quand nous essayons de joindre le service compétent, nous tombons aux abonnés absents. De nombreux pilotes sont depuis presque un an, en attente de passer l'examen; ils pourraient le passer en français puisque, dans certaines conditions et pour la France en particulier, la langue française est suffisante. Pourquoi alors ne permet-on pas à ces pilotes de passer leur examen de langue en français plutôt qu'en anglais?

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen in Bilzen" (nr. 1065)**

**18 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 "la suppression des passages à niveau à Bilzen" (n° 1065)**

**18.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, sta mij toe om u even mee terug in de tijd te nemen, naar 2012.

In 2012 sloten de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, Infrabel, het Vlaams Gewest en de Stad Bilzen een overeenkomst over de afschaffing van zeven overwegen op het grondgebied van Bilzen.

Voor Infrabel paste dat perfect in een strategisch plan om tegen 2015 alle overwegen op dat segment van de spoorlijn te vervangen door bruggen of tunnels. Dat zal de verkeersveiligheid zeker ten goede komen. Ook vormt de afschaffing van de overwegen op lijn 34 een absolute voorwaarde voor de realisatie van sneltramlijn 1 in het kader van het Spartacusproject.

De overeenkomst voor de afschaffing van de zeven overwegen in Bilzen werd in september 2012 goedgekeurd door de gemeenteraad van Bilzen. Waarom heeft Infrabel de overeenkomst nog altijd niet ondertekend? Wat is de reden voor het uitstel? Wanneer zal de ondertekening door Infrabel plaatsvinden?

Wat is de huidige stand van zaken betreffende de afschaffing van de overwegen op spoorlijn 34 in Bilzen? Wanneer zal Infrabel de noodzakelijke werken uitvoeren? Welke timing wordt vooropgesteld?

Zal de vertraging in het dossier gevolgen hebben voor de aanleg van de sneltramlijn Hasselt-Maastricht? Plant u hierover overleg met het Vlaams Gewest?

**18.02 Minister Jacqueline Galant:** Mijnheer Raskin, op het moment is de overeenkomst enkel en alleen ondertekend door de gemeente Bilzen. In het najaar van 2014 heeft Infrabel de overeenkomst ontvangen van AWW met de vraag dat Infrabel zou tekenen. Vervolgens zal De Lijn ondertekenen, waarna AWW als laatste de overeenkomst zal ondertekenen.

Recentelijk heeft De Lijn echter vernomen dat het sneltramproject op Nederlands grondgebied kampt met technische problemen en een hogere kostprijs dan initieel geraamd. De impact hiervan op de verdere realisatie van het sneltramproject op Belgisch grondgebied kan momenteel nog niet worden ingeschat. Zolang er geen duidelijkheid is over de situatie op Nederlands grondgebied en de impact van de besparingen in 2016-2019, zal het voor Infrabel dus moeilijk zijn om zich door middel van een overeenkomst te engageren tot de realisatie van het project.

Het technische overleg in verband met de afschaffing van de overwegen op spoorlijn 34 en de integratie in het sneltramproject van De Lijn is volop bezig. De aanbestedingsprocedure bij De Lijn is opgestart en de

eerste offertes werden verkregen. De procedure zal worden voortgezet, zodra er zekerheid bestaat over het Nederlandse deel van het sneltramproject Hasselt-Maastricht.

De werken zouden medio 2015 starten en in de loop van 2018 beëindigen. Afhankelijk van de ondertekening van de bovenvermelde overeenkomst zal de planning zeker moeten worden herbekeken. Zolang de belemmeringen om de overeenkomst te ondertekenen niet zijn weggewerkt, is het moeilijk om de concrete gevolgen in te schatten. Zodra de belemmeringen zijn weggewerkt, zal de timing van de dossiers van Infrabel en De Lijn opnieuw op elkaar worden afgestemd.

**18.03 Wouter Raskin (N-VA):** Dat is heel duidelijk, mevrouw de minister.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**19 Question de M. David Clarinval à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation continue pour les conducteurs professionnels avec un permis de conduire des groupes C et D" (n° 1063)**

**19 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nascholing voor beroepschauffeurs met een rijbewijs C of D" (nr. 1063)**

**19.01 David Clarinval (MR):** Madame la présidente, madame la ministre, l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle est un document complémentaire au permis de conduire obligatoire que tous les conducteurs professionnels avec un permis de conduire des groupes C et D doivent obtenir après avoir suivi des formations continues pendant cinq ans. Certains conducteurs n'ont cependant pas besoin de l'aptitude professionnelle pour leurs activités de transport s'ils sont concernés par une série de dispenses énumérées par le SPF Mobilité. C'est aussi le cas pour les conducteurs de véhicules ou combinaisons de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés aux conducteurs dans l'exercice de leur métier. Quand le véhicule se déplace sur le territoire belge, ils ne sont pas concernés par cette obligation de formation. Cependant, selon mes informations, en Europe, pour ces déplacements, l'exonération de formation n'existerait pas.

Madame la ministre, un camionneur qui bénéficie de l'exonération en Belgique est-il couvert s'il franchit les frontières de notre pays? Doit-il suivre une formation à partir du moment où il doit se déplacer en dehors de la Belgique?

**19.02 Jacqueline Galant, ministre:** Madame la présidente, monsieur Clarinval, la directive 2003/59 introduit un certain nombre de dispenses prévues en son article 2. Cette directive, en ce compris les dispenses de l'article 2, a été transposée en Belgique par l'arrêté royal du 4 mai 2007. Les États membres sont tenus par le principe de la directive européenne, ils ne peuvent pas introduire dans leur législation des dispenses que cette directive ne contient pas. Un conducteur pourrait donc être considéré en infraction par un autre État membre s'il n'a pas suivi la formation nécessaire au transport qu'il effectue, dans le cas où cet État membre exige une formation pour laquelle la Belgique a, de son côté, prévu une dispense.

Lorsqu'un conducteur est amené à franchir les frontières de notre pays dans le cadre de l'activité de conduite qu'il effectue, il faut donc qu'il vérifie si l'autre État membre par lequel il transite a introduit les mêmes dispenses que la Belgique dans sa législation.

**19.03 David Clarinval (MR):** Madame la ministre, c'est ce que je craignais. Cela complique terriblement la vie des entreprises frontalières. À titre d'exemple, un entrepreneur de ma commune qui se rend à Viroinval, doit traverser la botte de Givet et est donc susceptible d'être arrêté. C'est une situation compliquée!

Je ne demande pas qu'on supprime les exonérations en Belgique mais j'imaginai qu'il y avait moyen que les autres pays reconnaissent nos exonérations. Malheureusement, ce n'est pas le cas et je le regrette.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**20 Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organe de contrôle des activités aériennes"**

(n° 1074)

**20 Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het controleorgaan voor de luchtvaartactiviteiten" (nr. 1074)**

**20.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Madame la présidente, madame la ministre, depuis un certain temps déjà, il est question, en Belgique, de créer un organe capable d'objectiver la réalité des survols des avions et surtout de contrôler l'effectivité des décisions prises en la matière, particulièrement lorsqu'il s'agit de décollages et d'atterrissages de et en direction de l'aéroport de Bruxelles-National.

Présente dans l'accord gouvernemental de 2008 et reprise par celui de 2010, la mesure n'a jamais pu être appliquée. Pourtant, aujourd'hui, toutes les parties se rendent compte de l'importance de cette objectivation.

Par ailleurs, l'on constate que nombre de conflits et insatisfactions proviennent d'écarts et d'applications approximatives des routes et phases de vols prévues par la législation. La création d'un organe capable d'évaluer et de contrôler tous ces aspects apparaît être une mesure raisonnable et qui pourrait ramener une certaine sérénité dans les débats. On pourrait considérer qu'il s'agit d'un arbitre impartial auquel on pourrait se fier.

Madame la ministre, la création d'un tel organe est-elle toujours envisagée et, si oui, quelle forme pourrait-il prendre?

**20.02 Jacqueline Galant, ministre:** Comme vous l'avez dit, l'accord de gouvernement prévoit, en concertation avec les Régions, la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, installée à l'initiative de la Direction générale Transport aérien.

Cette autorité veillera à lutter de manière transparente et coordonnée contre les nuisances engendrées par le transport aérien dans cette zone. Elle disposera de compétences propres et mènera des missions de contrôle, de sanction et de consultation.

Cet organe est réclamé depuis de nombreuses années par les associations de riverains. Dans le cadre de ce dossier extrêmement sensible, il me semble être un outil objectif et essentiel. Le travail préparatoire et d'analyse est en cours.

**20.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Madame la ministre, je vous remercie. Je suis ravie d'entendre que c'est en cours. Avez-vous déjà une idée du timing?

**20.04 Jacqueline Galant, ministre:** Le plus vite possible.

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

**21 Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schorsing door de Raad van State van de toekenning van het ETCS-contract aan Siemens-Cofely Fabricom" (nr. 1077)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schorsing door de Raad van State van de toekenning van het ETCS-contract aan Siemens-Cofely Fabricom" (nr. 1511)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure van Siemens bij de Raad van State betreffende het spoorveiligheidscontract tussen Infrabel en Alstom" (nr. 1479)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure betreffende het ETCS-contract bij de Raad van State" (nr. 1483)

**21 Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension par le Conseil d'État de l'attribution du contrat ETCS à Siemens-Cofely Fabricom" (n° 1077)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension par le Conseil d'État de l'attribution du contrat ETCS à Siemens-Cofely Fabricom" (n° 1511)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure initiée par Siemens auprès du Conseil de l'État relative au contrat de sécurité ferroviaire entre Infrabel et Alstom" (n° 1479)
- 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 procédure relative au contrat ETCS auprès du Conseil d'État" (n° 1483)

**21.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, eind december 2014 velde de Raad van State een arrest over de toekenning van het laatste contract voor de installatie van het Europese spoorveiligheidssysteem ETCS door Infrabel aan Siemens-Cofely-Fabricom. Deze toekenning werd geschorst omdat Infrabel het beginsel van gelijke behandeling zou hebben geschonden door het lastenboek te wijzigen nadat de kandidaatstelling geopend was. Er zouden onder meer technische en financiële eisen aangepast zijn, alsook de berekeningswijze van de prijs.

Ten eerste, waarom werd de aanbesteding gewijzigd na de openstelling? Hoe is die beslissing tot stand gekomen?

Ten tweede, de criteria van de aanbesteding kunnen sterk bepalend zijn voor het bedrijf en het Gewest die het contract binnenhalen. Het aanpassen van die criteria wekt dan ook een schijn van partijdigheid. Hoe kan dat in de toekomst vermeden worden? Zult u werk maken van een objectievere aanbestedingsprocedure?

Ten derde en tot slot, de procedure zal niet volledig moeten worden overgedaan. Infrabel meent daarom dat de toekenning van het contract tegen de zomer afgerond zal kunnen worden. Is die timing realistisch, mevrouw de minister? Heeft een eventuele vertraging gevolgen voor de verdere uitrol van het ETCS-systeem?

**21.02 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de minister, collega Raskin heeft de situatie al geschetst.

Ik heb zelf arrest nr. 20/296 nog eens bekeken. De Raad van State zegt daarin dat er geen intentionele schending van het gelijkheidsbeginsel is geweest, maar dat er door de vele wijzigingen aan het aanvankelijk bestek eventueel een schending kan zijn van het gelijkheidsbeginsel. De hele procedure zou blijkbaar niet opnieuw moeten worden doorlopen, men zou enkel een nieuwe offerte moeten kunnen indienen op basis van het gewijzigde bestek.

Waarom zijn die wijzigingen gebeurd? Wat waren de redenen daarvoor? Welke andere offertes werden ingediend? Wat is het gevolg van de opschorting? Wat is dan de timing?

**21.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik sluit mij uiteraard aan bij de inleiding en de vragen van de collega's.

Het gaat over een heel grote en belangrijke aanbesteding in het kader van het ETCS-Masterplan, dat tegen 2022 moet zorgen voor het meest veilige spoorwegnet in Europa bij wijze van spreken. Dat is een heel belangrijke aanbesteding van meer dan een half miljard euro. Het is dan ook niet ongebruikelijk dat er na toekenning allerlei gerechtelijke procedures worden gestart door verliezende verenigingen. Minder gebruikelijk is dat zij ook gelijk halen.

Als je de motivatie van het arrest waarnaar collega Geerts ook al verwees, leest, zitten daar wel opmerkelijke passages in waarbij enkele vragen rijzen. Ik heb een reactie van Infrabel gehoord waarbij men de zaak wat minimaliseerde en stelde dat de procedure niet moest worden overgedaan en waarbij men de indruk gaf dat het allemaal zo erg niet was. Als je het arrest van de Raad van State leest, is dat toch wel betekenisvol. De vraag die rijst is hoe het mogelijk is dat een bedrijf als Infrabel, dat toch een goede reputatie heeft en sterk bemand is, dergelijke fouten heeft gemaakt.

Zal de aanbestedingsprocedure ook binnen Infrabel onderzocht en geëvalueerd worden? Zo ja, hoe en wanneer?

Zoals de collega's reeds vroegen: wat is het gevolg voor deze aanbestedingsprocedure? Kan dit zonder dat de doelstellingen en de timing van het plan inzake ETCS verder op de helling worden gezet? Welke concrete



stappen zullen nu worden gezet?

Met de aanbestedingsprocedure werd gestart in 2011. We zijn ondertussen vier jaar verder. Het is toch belangrijk hier zo weinig mogelijk tijd te verliezen.

**21.04** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, zonder evenwel de opportuniteit van de controle door de Raad van State, noch het belang van de naleving van de toepasselijke reglementeringen inzake overheidsopdrachten opnieuw in vraag te stellen, kan Infrabel alleen maar de gevolgen betreuren van het verzoekschrift dat in deze aangelegenheid werd ingediend en betreurt zij meer in het algemeen de toename van verzoekschriften, uitgaande van de niet-weerhouden leveranciers.

Hoewel de aanpak van de beslissing nog in detail bestudeerd worden, is het in dit dossier immers zo dat het arrest van de Raad van State van 23 december 2014 tot bijna twee jaar vertraging zou kunnen leiden op de vooropgestelde kalender voor de gezamenlijke implementatie van het ETCS-Masterplan door Infrabel en de NMBS. In ruimer opzicht beschouwt Infrabel de veralgemening van het indienen van verzoekschriften door de niet-weerhouden leveranciers als een ontsporing van een systeem dat erop is gericht de vrijemarktconcurrentie te garanderen, maar waarvan de gevolgen, en onder andere de veroorzaakte vertraging, er toe bijdragen dat het systeem in conflict met algemene belangen komt te staan.

De gedetailleerde beschrijving van de procedure is nogal lang. Ik stel u dan ook voor, als u wilt, om u onmiddellijk een afschrift daarvan te bezorgen.

**21.05** **Wouter Raskin** (N-VA): Het is een pijnlijke zaak dat een lang aanslepend dossier zou kunnen leiden tot vertragingen van nog eens twee jaar. U schetst correct dat het een ontsporing is van een systeem waarbij het garanderen van een vrije markt in conflict komt met het algemeen belang.

Erger is dat het hier gaat over een veiligheidssysteem waar we allemaal met dezelfde stem over spreken. Er is een brede consensus dat we hier absoluut moeten op inzetten. Er is een fout in het systeem. Ik stel voor dat we in deze commissie bekijken hoe we deze zaken in de toekomst kunnen vermijden.

**21.06** **David Geerts** (sp.a): Ik snap dat er in dit geschil vertrouwelijkheid is en zeker in een lopende procedure. Ik vond de appreciatiebevoegdheid van Infrabel naar aanleiding van de opstelling van het gunningsbestek wel opmerkelijk om te horen.

Ik zal uw antwoord rustig nalezen en nadien terugkoppelen. Dit is juridisch gezien te belangrijk.

**21.07** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik begrijp dat een bedrijf als Infrabel zich wil verdedigen in deze procedure. Ik vind het toch wrang om de bal terug in het kamp van de bedrijven te leggen. Zij zouden geen verzoekschriften mogen indienen.

De uitspraak bewijst dat het bedrijf gelijk had, er waren redenen om een verzoekschrift in te dienen. Anders zou de Raad van State die uitspraak, waarin ze een uitstel van het hele plan mee in haar overweging heeft genomen, niet gedaan hebben.

Het is betreurenswaardig dat men niet erkent dat er ergens iets is fout gelopen en dat men niet snel, zoals de Raad van State zelf suggereert, de procedure heropstart zonder ze helemaal vanaf nul te beginnen. Daarom betreur ik uw antwoord.

**21.08** **Jacqueline Galant**, ministre: C'est pour cela qu'on vous a donné directement plus de détails par écrit. Revenez vers moi sans hésiter. Il y a beaucoup de détails dans la réponse qui a été transmise.

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

**22** **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betaling door Belgocontrol van het wachtgeld tussen de disponibiliteitsregeling en het rustpensioen" (nr. 1101)**

**22** **Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'accord conclu avec les contrôleurs aériens en ce qui concerne le paiement par Belgocontrol du traitement d'attente entre le régime de disponibilité et la**

## **pension de retraite" (n° 1101)**

**22.01 Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, in juni 2014 was er veel ongerustheid bij de luchtverkeersleiders omwille van het samengaan van de pensioenhervorming met het koninklijk besluit van 14 september 1997, waarin wordt bepaald dat zij in disponibiliteit moeten worden gesteld in de maand na hun vijfenvijftigste verjaardag tot de maand na hun zestigste verjaardag en dus hun functie niet langer kunnen of mogen uitoefenen. Hierdoor ontstond een vacuüm tussen de leeftijd van 60 jaar en de wettelijke pensioenleeftijd.

Dit werd tijdelijk opgelost door een protocolakkoord waarbij Belgocontrol het wachtgeld uitbetaalt voor de verkeersleiders die in 2014, 2015 of 2016 op disponibiliteit worden gesteld.

Het is momenteel niet geheel duidelijk hoe dit systeem verder dient te evolueren omdat het een tijdelijk systeem is. Ik denk dat wij moeten trachten om de nodige onzekerheid weg te nemen en daar moeten proberen duidelijk in te zijn.

Mevrouw de minister, hoe evalueert u de regeling die in 2014 werd afgesproken rond deze problematiek? Welke pistes volgt u om te komen tot een duurzame oplossing? Is het uw bedoeling om in dezelfde lijn verder te werken of onderzoekt u ook andere mogelijkheden? Op welke termijn plant u de nodige initiatieven om tot een regeling te komen?

**22.02 Minister Jacqueline Galant:** Deze regeling betreft een tussenoplossing. Er wordt momenteel gezocht naar een structurele langetermijnoplossing. Andere mogelijkheden worden uiteraard onderzocht.

In dit stadium is het moeilijk om de exacte impact te berekenen, omdat dit zal afhangen van de maatregelen die in de nieuwe pensioenhervorming zullen worden genomen.

Een structurele oplossing dient zo snel mogelijk te worden gevonden. Het is mijn bedoeling om dit niet terzijde te laten liggen. Ik zal er effectief werk van maken om een structurele oplossing te vinden binnen een zo kort mogelijke termijn.

**22.03 Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik denk dat het verstandig is om die onzekerheid zo snel mogelijk weg te nemen en duidelijkheid te verschaffen. Ik denk dat wij daar allemaal baat bij hebben. Wij weten dat dit een moeilijke sector is met heel specifieke werkuren, een heel specifieke omgeving, een heel specifieke internationale reglementering.

Ik zal u in elk geval steunen om zo snel mogelijk tot een degelijke oplossing in dit verhaal te komen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

## **23 Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 1109)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 1113)

## **23 Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 1109)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 1113)

**23.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, een tweetal weken geleden werd in de pers gemeld dat de NMBS haar tijd om de financiële toekomst van haar goederenfiliaal veilig te stellen bijna had opgebruikt. De onderhandelingen over de inbreng van vers kapitaal slepen al een hele tijd aan en de concurrentie van het Duitse spoorbedrijf Deutsche Bahn leidt tot een daling van de omzet.

Ik heb daarover de volgende concrete vragen.

Ten eerste, Jo Cornu werkt al geruime tijd aan een plan om NMBS Logistics een doorstart te geven als zelfstandig bedrijf met verschillende aandeelhouders. Naast de NMBS worden ook de SNCF, de Vlaamse havens en gewestelijke investeringsmaatschappijen genoemd. Hoewel de heer Cornu zich publiekelijk geëngageerd had om voor het eind van vorig jaar een volledig en goedgekeurd plan op tafel te leggen, blijft een akkoord nog steeds uit. Waarom is het niet gelukt om de onderhandelingen af te sluiten? Wat is de huidige stand van zaken van dat plan-Cornu? Kan er op korte termijn een akkoord gesloten worden?

Ten tweede, de heer Cornu wil de Vlaamse havens overtuigen om mee te investeren in NMBS Logistics. Zij stellen echter twee belangrijke voorwaarden: er moet een geloofwaardig sociaal plan komen en het bedrijfsplan moet geactualiseerd worden. Vandaag is aan die voorwaarden niet voldaan. Heeft het plan van de heer Cornu kans op slagen indien de Vlaamse havens er hun steun niet aan zouden verlenen?

Ten derde, zijn er andere partners, die wel wensen te investeren? Op welke manier en onder welke voorwaarden? De investeringsmaatschappij Gimv zou ogenschijnlijk weinig zin hebben om risico's te nemen. Hoe kan die terughoudendheid om te investeren weggenomen worden? Welke toekomstvisie kan aan de kandidaat-investeerders geboden worden?

Ten vierde, de vorige NMBS-topman Marc Descheemaeker bewandelde een ander spoor. Hij zocht namelijk toenadering tot de Deutsche Bahn. Dat Duitse spoorbedrijf vormt vandaag de grote concurrent van NMBS Logistics en jaagt actief op haar klanten. Het kan daarom verstandig zijn om die concurrent als partner in huis te halen. Wat hield het voorstel van de Deutsche Bahn eind 2013 in? Werd daarover het afgelopen jaar nog onderhandeld? Bent u van plan de denkpiste van de Deutsche Bahn opnieuw te bekijken? Indien neen, waarom niet?

**23.02 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega Raskin heeft reeds zeer veel gezegd.

De bezorgdheid gaat uit naar de toekomst van dat bedrijf, maar ook naar de impact op de NMBS als dusdanig. Wij hebben gezien dat de beperkte winst van 2013, na jaren van verlies, opnieuw teniet zou gedaan worden in 2014 en dat er een structureel scenario dient uitgewerkt te worden.

Het scenario Deutsche Bahn werd reeds aangehaald, de inbreng van de havens en investeringsmaatschappijen als Gimv en Sogepa zijn andere pistes die bewandeld worden. De haven van Antwerpen heeft gezegd dat ze het waarschijnlijk niet gaat doen, dat ze de twee voorwaarden bekijkt, het volwaardig sociaal plan en de actualisering van het bedrijfsplan.

Graag had ik een stand van zaken gekregen. Ik pas mijn vragen een beetje aan ten opzichte van de schriftelijke neerslag omdat er ondertussen een andere realiteit is.

Welke scenario's liggen vandaag op tafel?

Hoeveel publieke middelen zullen er opnieuw in een commerciële activiteit gestopt worden en welke impact heeft dit op de NMBS zelf?

**23.03 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, het gaat hier over een commerciële activiteit uitgevoerd door NMBS Logistics, een 100 %-dochtermaatschappij van de NMBS. NMBS Logistics opereert in een concurrentiële markt en is volledig onderworpen aan alle wettelijke bepalingen voor een naamloze vennootschap van privaatrecht. De algemene houding is om geen commerciële informatie te geven over activiteiten uitgeoefend in een concurrentiële omgeving.

Voor 2014 zal NMBS Logistics de financiële ommekeer die in 2013 gerealiseerd is, bevestigen en voor het vijfde jaar op rij zal NMBS Logistics haar operationeel resultaat verbeteren. Het resultaat voor 2014 zal beter zijn dan de positieve ebitda van drie miljoen euro van 2013.

De filialisering van NMBS Logistics begin 2011 heeft het onmogelijk gemaakt om het even welke middelen die voorbehouden zijn voor publieke dienstverlening naar de commerciële activiteit, waaronder NMBS Logistics, over te dragen. Rekeninghoudend met de nodige financiële versterking van NMBS Logistics en de groeiende internationale consolidatie van de markt, heeft de NMBS-Groep eind 2012 beslist om de mogelijke pistes te onderzoeken. Naar aanleiding daarvan zijn er in 2013 gesprekken gevoerd met één buitenlandse vrachtspooroperator, namelijk Deutsche Bahn. Eind 2013 heeft DB een non-binding

offer neergelegd. Spijtig genoeg waren de financiële voorwaarden van het bod heel negatief voor de NMBS en bijgevolg de belastingbetaler. Bijgevolg heeft de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS begin 2014 het proces ter verstrekking van NMBS Logistics heropend.

Momenteel lopen de discussies in verband met dit dossier verder. Het spreekt vanzelf dat er in dit proces veel aandacht moet worden besteed aan volgende aspecten: het behouden van een concurrentiële situatie op de Belgische markt en het verder uitbouwen van het vervoer op nationaal en internationaal niveau, de financiële gevolgen voor de NMBS en het bereiken van een sociaal akkoord met de erkende organisaties.

Zoals bepaald in het regeerakkoord zal ik een verdere financiële ondersteuning van de overheid voor een intermodaal en verspreid vervoer laten bestuderen om zo een *level playing field* te creëren dat als basis dient voor de verdere ontwikkeling van deze transportmodi en het realiseren van een *modal shift* naar het spoor.

**23.04 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, sta mij toe te zeggen dat ik eigenlijk weinig concrete antwoorden van u krijg. Dat bevestigt eigenlijk mijn vermoeden dat er niet zo geweldig goed...

**23.05 Minister Jacqueline Galant: (...)**

**23.06 Wouter Raskin (N-VA):** Dat doet mij wel vermoeden dat het er niet zo geweldig goed uitziet.

Er gaan ook geruchten dat we, ondanks het feit dat de resultaten de afgelopen jaren de goede kant uitgingen, vanaf maart 2015 opnieuw richting de rode cijfers gaan. Ik meen dat een oplossing zich opdringt en dat we dit dossier niet verder mogen laten aanslepen.

NMBS Logistics is een belangrijke speler die in grote mate bijdraagt aan de economie van dit land. Een aantal sectoren in de havens is grotendeels afhankelijk van Logistics voor het goederenvervoer. In die zin heeft dit een impact op de totale Belgische economie en op de werkgelegenheid. Ik meen dat we kunnen stellen dat dit dossier te lang laten aanslepen geen optie is.

**23.07 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Collega Raskin, in het verleden zijn er op vragen hierover veel kortere antwoorden gegeven. Ik dank de minister dus omdat ze toch een aantal elementen meedeelt. U zegt dat het aanbod van Deutsche Bahn niet gunstig was voor de NMBS en derhalve ook niet voor de belastingbetaler. Dat is een belangrijk statement.

Laten we hopen dat er een oplossing kan worden gevonden waarin de NMBS niet al te veel centen moet stoppen, daarrond draait onze controle.

**23.08 Jacqueline Galant, ministre:** Vous comprenez que les négociations sont toujours en cours et que je ne peux donner plus d'éléments. Sachez qu'il s'agit d'un dossier très important que nous suivons quotidiennement de très près. Il y a des investissements importants qui ont été faits, notamment le Liefkenshoek à Anvers. Je n'ai pas envie que cela devienne des travaux inutiles.

Nous suivons de très près SNCB Logistics qui est très important pour notre pays.

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

**24 Question de M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 44" (n° 1121)**

**24 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 44" (nr. 1121)**

**24.01 André Frédéric (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, je sais que la ligne 44 est un chiffre dans votre tête, mais ce doit aussi être un souvenir mémorable, puisque nous l'avons pratiquée ensemble, il y a à peine quinze jours.

Ma question est un peu pointue; j'avais d'ailleurs eu l'occasion de la poser à vos collaborateurs, qui

m'avaient dit étudier le problème. J'y reviens de façon formelle en commission.

Depuis la mise en œuvre des nouveaux horaires de la SNCB, les navetteurs n'ont plus la possibilité de prendre la correspondance à Pepinster lors de leur trajet Bruxelles-Liège-Spa. Cela concerne des milliers de navetteurs chaque semaine. Lorsque les voyageurs se rendent sur le site "RailTime", il apparaît qu'ils ont 4 minutes entre l'arrivée du train Liège-Pepinster et le départ de celui de Pepinster vers Spa. Or, les accompagnateurs de train certifient que dans leur "livre de bord", il est clairement stipulé que les trains ne font plus correspondance à Pepinster pour le trajet Liège-Spa, ce qui implique que le train Pepinster-Spa n'est pas tenu d'attendre les voyageurs qui viennent de Liège.

La conséquence en est qu'un retard de quelques minutes du train en provenance de Bruxelles et Liège peut engendrer un allongement du temps de parcours d'une heure. Comment pouvez-vous expliquer cette discordance entre les informations fournies par le site internet et les agents de la SNCB? Quelles solutions pouvez-vous apporter à cette situation? Vous comprendrez aisément l'inconfort pour les voyageurs qui doivent attendre une heure sur les quais de la gare de Pepinster, dont le hall est maintenant fermé en permanence.

**24.02 Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, comme j'ai eu l'occasion de vous l'expliquer lors de l'information que j'ai donnée à Spa, en règle générale, il est question de correspondance lorsqu'il y a au minimum 5 minutes entre l'arrivée et le départ des deux trains en correspondance. Toutefois, dans le cas présent, le nouveau plan de transport prévoit des correspondances en 4 minutes à Pepinster entre les trains L venant de Liège et les trains L vers Spa, compte tenu des contraintes liées aux voies uniques prévues en raison des travaux sur la ligne 37. Il s'agit d'une situation temporaire ou celle qui existe de manière permanente sur la ligne 44. Cette information est bien mentionnée dans le portable Ibis des accompagnateurs. Un délai d'attente de 2 minutes est prévu officiellement en cas de retard des trains L venant de Liège. Par ailleurs, le règlement ne prévoit pas que l'accompagnateur émette des annonces concernant les correspondances dans les trains L; seuls les trains IC sont concernés par cette mesure. Cela ne l'empêche toutefois pas de communiquer l'information au voyageur qui lui poserait la question.

Afin de garantir la correspondance à Pepinster, la SNCB m'assure qu'elle va porter une attention particulière à la régularité des trains L entre Liège-Guillemins et Verviers.

**24.03 André Frédéric** (PS): Madame la présidente, je remercie la ministre pour sa réponse.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**25 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het project 'Concentratie seinhuizen'" (nr. 1131)**

**25 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 "le projet de centralisation des cabines de signalisation" (n° 1131)**

**25.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, voor de start van het investeringsproject Concentratie Seinhuizen kende het Belgisch spoornet een grote verscheidenheid aan seinposten. Ze verschilden niet alleen in ouderdom maar ook in aangewende technologie. Met dit concentratieproject wilde Infrabel hierin verandering brengen. Het was de bedoeling om de honderden seinhuizen te herleiden tot 31 concentratieseinposten, waarin bovendien één enkele technologie zou worden geïnstalleerd.

Er zijn talrijke voordelen verbonden aan het project. In de eerste plaats zou de veiligheid op het spoorwegnet er wel bij varen. Daarnaast moet het project een efficiëntieverbetering realiseren door het aantal seingevers en de beheerskosten te verminderen. Een meer geïntegreerd beheer van het net en een betere coördinatie van de seinsturing zou ten slotte ook positieve gevolgen hebben voor de stiptheid van het treinverkeer.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

De planning van Infrabel voorzag dat er 286 seinposten geconcentreerd zouden worden tegen 31 december 2014. Het project zou echter al maanden vertraging hebben opgelopen. Medio 2014 waren er

263 seinposten geconcentreerd. Heeft het project de vooropgestelde timing gehaald? Indien nee, wanneer zal het afgerond zijn? Wat is de reden voor de vertraging?

Wat zijn de financiële implicaties? Wat is de impact op het vlak van besparing van personeelseffectieven?

In 2011 werd een tweede fase van het concentratieproject opgestart onder het investeringsprogramma New Traffic Management. De bedoeling was om het aantal seinposten tegen 2020 te herleiden tot tien. Wat is de stand van zaken van dat programma?

De planning van het concentratieproject is nauw verbonden met die van het ETCS-systeem. Heeft een eventuele vertraging van het concentratieproject gevolgen voor de implementatie van dat systeem op het spoorwet? Tegen wanneer zal het project ETCS-niveau 2 worden geïmplementeerd?

**25.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, eind december 2014 werden er 263 seinposten geconcentreerd. De vooropgestelde planning om tegen eind 2014 286 seinposten te concentreren, werd dus inderdaad niet gehaald.

Momenteel is er een zeker tekort aan personeel met een specifieke technische competentie inzake seininrichting.

Er is geen directe financiële impact. De aandacht voor het project is niet veranderd. De investeringskosten zullen meer gespreid worden in de tijd. Een veilige exploitatie van het spoorwegwet dient steeds verzekerd te blijven. De niet-geconcentreerde seinposten zullen dus gedurende langere tijd bemand blijven.

Het investeringsprogramma New Traffic Management verloopt nog steeds volgens schema.

Er zijn momenteel geen gevolgen op de planning voor de implementatie van ETCS. De Raad van State heeft op 23 december de toekenning van het contract over ETCS-niveau 2 aan Siemens geschorst. Op dit moment is het nog niet mogelijk mee te geven wanneer de implementatie van ETCS-niveau 2 van start zal gaan.

**25.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, het concentratieproject wordt gekwalificeerd als een investeringsproject ter verbetering van de spoorwegexploitatieveiligheid en men wil ook een efficiëntievermindering realiseren door een vermindering van seinposten en personeel.

Dit project is nog niet helemaal afgerond, er zit een zekere vertraging op maar ik denk dat het de juiste weg is. Dit zijn twee vliegen in een klap, in die zin dat de veiligheid erop vooruit gaat en dat het concentreren van de seinposten kostenbesparend is.

Wij zullen erop blijven toezien dat het project correct en zoveel mogelijk binnen de vooropgestelde termijnen zal worden uitgevoerd.

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

**26** **Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS, meer bepaald de Turnhout-Binche connectie" (nr. 1139)**

**26** **Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux horaires de la SNCB et notamment la connexion Turnhout-Binche" (n° 1139)**

**26.01** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de spoorverbinding tussen de Kempen en de grootstad, Turnhout-Brussel. Dat is onze enige rechtstreekse treinverbinding met de hoofdstad, en er rijdt maar een trein per uur.

Pendelaars van Turnhout en Herentals, waaronder ikzelf, hebben een rechtstreekse trein naar Brussel. Reizigers uit Mol, Olen, Geel, Grobbendonk en Berlaar bereiken Brussel via dezelfde lijn maar moeten overstappen in Herentals. Het is niet zo bekend, maar de Kempen vormen de poort tot het arrondissement Turnhout en tellen zo'n 400 000 inwoners, waarvan zo'n 20 000 in Brussel of de Vlaamse Rand rond Brussel

werken. Het is dus een cruciale spoorlijn.

Vorig jaar stelde de NMBS ons haar nieuwe vervoersregeling voor. Toen bleek dat de verbinding Turnhout-Brussel opnieuw zou worden doorgetrokken tot in Wallonië, dit keer tot in Binche. Voor 2006 liep de lijn tot Manage, maar ze werd verkort tot Brussel, omdat de doortrekking tot heel wat vertragingen leidde.

Wij hebben op de voorstelling onze bezorgdheid geuit dat de nieuwe verlenging tot Binche, nog verder weg dan Manage, opnieuw vertragingen zal opleveren. Jo Cornu heeft ons in augustus, op mijn verjaardag, in een persoonlijk schrijven verzekerd dat de verlenging van de verbinding Turnhout-Brussel tot Binche niet tot een slechtere regelmaat zou leiden. Wij hebben de praktijk afgewacht, maar die heeft helaas het tegendeel bewezen. Wij hebben week na week vertragingen ervaren.

Een tweede probleem vormen de treinstellen zelf. Het waren moderne dubbeldekkers van het type M6, die in de spits om 6 u 12 naar Brussel reden, en om 17 u 37 terug naar Turnhout. Zij werden vervangen door 40-jaar oude MR70-stellen. Buiten de spits zijn de moderne MS80-varianten ook vervangen door een minder moderne variant, die in de pers wel eens "de varkensneus" werd genoemd.

Oudere stellen vallen vaker in panne en vertonen sneller defecten. Ook dat hebben wij gevoeld tijdens de eerste weken van de nieuwe dienstregeling. Pannes en geblokkeerde deuren hebben tot de nodige vertragingen en afschaffingen geleid. Concreet betekent dit dat de Kempische reiziger telkens een uur vertraging oploopt, daar de volgende rechtstreekse trein pas een uur later rijdt.

Ik kom tot mijn vragen.

Waarom is de lijn Turnhout-Brussel opnieuw doorgetrokken tot Binche, terwijl in de jaren vóór 2006 zo geijverd is om de loskoppeling te verwezenlijken, wetend dat Binche nog een stuk verder ligt dan Manage?

Wij vroegen ons af of u ervan op de hoogte bent dat die doortrekking effectief zoals werd voorspeld tot vertragingen leidt en in dat geval vragen wij ons af wat u er concreet tegen zult ondernemen en wanneer wij verbetering mogen verwachten?

Wat het comfort en de vertraging betreft, vragen wij ons af waarom die moderne stellen van onze lijn zijn vervangen door de oude? Wij vragen ons af van welke connectie wij die oudere stellen hebben gekregen en waarheen de nieuwe stellen, die wij hiervoor hadden, zijn gegaan?

Bedankt voor uw antwoord.

**26.02** Minister **Jacqueline Galant**: Het is een feit dat vanuit alle landsdelen rechtstreekse verbindingen met Brussel gevraagd worden en het is ook een feit dat de capaciteit van de Brusselse noord-zuidverbinding beperkt is. Het is bovendien niet evident om veel treinverbindingen te laten starten of eindigen in Brussel. Dit alles maakt het noodzakelijk om een verbinding ten zuiden en ten noorden van de noord-zuidverbinding met elkaar te koppelen want hierdoor kunnen rijpaden uitgespaard worden. Hierbij wordt vooral gekeken naar verbindingen die qua dienstregeling nauw bij elkaar aansluiten.

In de richting van Binche rijden de treinen met een stiptheid van 88,5 % in vergelijking met het globale stiptheidscijfer van 90,3 % voor de periode van 14 tot 31 december 2014. In de richting van het noorden bedraagt deze stiptheid 82,7 %. Tijdens de eerste week zijn er inderdaad materieel- en tractieproblemen geweest. Deze houden echter geen verband met de doortrekking van deze verbinding.

Het is momenteel echter nog te vroeg om te stellen dat de doortrekking van deze verbinding tot Binche invloed zou hebben op de stiptheid van deze trein. De NMBS zal alles in het werk stellen om dit probleem grondig te analyseren. Om de regelmaat van het treinverkeer op termijn te verbeteren en om het aanbod beter op de vraag af te stemmen, werd een nieuw transportplan ingevoerd. Dit betekent andere treinverbindingen, andere rittijden en de facto een gewijzigde inzet van het materieel. Voor dit laatste moet ook bijkomend rekening gehouden worden met de ligging en specifieke onderhoudsmogelijkheden van de werkplaatsen.

Bij de bepaling waar het materiaal wordt ingezet, is het zo dat de M6-rijtuigen, met een hoge capaciteit, bij voorkeur worden ingezet op de drukste lijnen. Dat laat bovendien toe rijpaden te sparen in de overbelaste flessenhals van de noord-zuidverbinding van Brussel.

Om het gebruik van het materieel te optimaliseren, wordt de MR80 ingezet op andere verbindingen en vervangen door gelijkwaardig en gemoderniseerd M4-materieel. Slechts een beperkt aantal treinen in de daluren wordt met oudere vierledige of tweeledige motorstellen gereden. De vierledige en tweeledige motorstellen werden vóór 14 december 2014 vooral ingezet op verbindingen van het type IR en L.

Op de verbinding Turnhout-Binche worden nog altijd dubbeldeksrijtuigen ingezet, zij het in mindere mate. Aangezien de M6-rijtuigen NMBS-rijtuigen zijn die over een maximumcapaciteit beschikken, worden zij voornamelijk op sterk bezette treinen ingezet. Alle grote assen naar Brussel bevatten zo een bepaald aantal treinen die uit M6-rijtuigen bestaan.

**26.03 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De M6 of de MR6, zijnde de moderne dubbeldektrein, was er inderdaad tijdens de spits, maar is er op de lijn in kwestie nu niet meer, wat een van de bekommernissen is.

Wij begrijpen dat het doortrekken een extra trein bespaart, wat op bepaalde trajecten interessant kan zijn. Ik herhaal echter dat de verbinding vanuit de Kempen heel belangrijk en cruciaal is. Zij vervoert ook heel veel reizigers.

Wij zouden dan ook willen vragen dat u met dat aantal rekening houdt bij een eventuele bijsturing van de dienstregeling. Wij vragen ook te overwegen om de optie om het doortrekken van de lijn tot in Wallonië ongedaan te maken.

Wij begrijpen dat u zich in elk geval van de problematiek bewust bent en er aandacht voor wil opbrengen, dat verheugt ons. Wij helpen er ook aan mee via de oprichting van een website, waarop wij de klachten bundelen. Wij vragen reizigers ook om hun klachten via de vervoersmaatschappij in te sturen.

Wij zullen met u de problematiek verder opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**27 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door haar voorganger aangekondigde gesprekken met FABEC-partners over verschuivingen van en-routeverkeer naar hun luchtruim" (nr. 1153)**

**27 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discussions annoncées par son prédécesseur avec les partenaires du FABEC relatives aux glissements du trafic en route vers leur espace aérien" (n° 1153)**

**27.01 Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, ik keer even terug naar het vliegtuig ondanks het feit dat ik zo dadelijk normaal gezien wel de trein naar Turnhout zal nemen en ook daar de nodige observaties ga doen.

Over FABEC zijn er enige tijd geleden toch wel heel wat onrustwekkende berichten gekomen. Het is zo dat een aantal projecten zijn opgestart, die als doel hebben om het en-routeverkeer, zoals men dat noemt, te gaan hertekenen en verschuiven.

Het zijn drie projecten die ik even kort probeer te schetsen.

Het eerste is het project FABEC CBA Land Central West. Het idee is daar om luchtverkeer van Frankfurt in de richting van Groot-Brittannië en de transatlantische gebieden te verschuiven naar het Noorden, over Nederlands grondgebied. Een tweede is de SWAP 1 & 2 en wil luchtverkeer uit Reims, Frankrijk, opschuiven naar Duitsland. En een derde project dat bij mijn weten nog geen naam heeft, zou verkeer uit de richting van Groot-Brittannië richting Italië verschuiven naar het zuiden, ten zuiden in ieder geval van de Frans-Belgische grens. Het heeft eigenlijk als doel om voor de Duitsers, de Nederlanders en de Fransen de kostenefficiëntie binnen FABEC te gaan verbeteren, en die zaken worden beheerd door MUAC (Maastricht Upper Area Control).



Uw voorganger, de heer Wathélet, heeft ons bevestigd dat mogelijks meer dan 60 miljoen euro op jaarbasis zou verdwijnen uit de boeken van Belgocontrol, als die projecten doorgaan. Dit zou zeker gevolgen hebben voor onze eenheidstarieven, hetgeen we dus absoluut zouden moeten vermijden. Zijn piste was op dat moment om gesprekken op te starten met onze FABEC-partners en de gevolgen dan te gaan verminderen of vermijden, wetende dat het een zeer ongelukkige positie is om te onderhandelen met mensen die eigenlijk allemaal winnen, terwijl er maar een land is dat verliest.

Nu zou ik van u graag vernemen wat er ondertussen is gebeurd, wat is de stand van zaken van die FABEC-projecten? Werden ondertussen gesprekken gevoerd met die FABEC-partners, door u of door uw voorganger? Kan u ons daar resultaten van meedelen?

**27.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, het eerste punt van mijn antwoord gaat over de stand van zaken rond de genoemde FABEC-projecten.

Het eerste project, gekend onder de naam FABEC CBA Land Central West, wordt in twee stappen geïmplementeerd. De eerste stap is voorzien voor het vierde kwartaal van 2017 en betreft de invoering van een nieuwe sectorisatie en een nieuwe routestructuur in het noorden van Nederland en Duitsland. Een *cross border area* voor militair gebruik wordt eveneens ingevoerd in dat gebied. Dat noodzaakt een aanpassing in het beheer van het luchtruim en een aanpassing aan het routenetwerk ten zuiden van het bedoeld gebied. Een grensoverschrijdend wettelijk raam moet eveneens uitgewerkt worden. De tweede stap is voorzien voor het vierde kwartaal van 2018 en betreft de aanpassing van de luchtruimstructuur in het zuiden van Nederland, evenals de opheffing van een militair oefengebied aldaar, om zo het project volledig af te ronden.

Het tweede project, gekend onder de naam FABEC South East, omvat drie fases. In maart 2015 moet de creatie van een militair grensoverschrijdend oefengebied voor de Duitse, Franse en Amerikaanse luchtmachten plaats vrijmaken voor het burgerverkeer ten zuiden naar Luxemburg. Dat zou een rationalisatie mogelijk maken van het routenetwerk. In maart 2016 zou een einde gemaakt worden aan het dubbel kruisen van twee luchtwegen. De volledige implementatie van dat project, ten slotte, is voorzien in maart 2018, met de aanpassing aan de grenzen van het militair oefengebied en de aanvliegroute van Genève.

Het derde project, gekend onder de naam Flow Optimalisation Concept Scenario, betreft zowel een operationeel als financieel aangepast alternatief. In dat globaal project is in een algemene optimalisatie van het routenetwerk voorzien, gaande van Groot-Brittannië tot Italië. Dat moet plaatsvinden tussen 2020 en 2025.

Het tweede punt van mijn antwoord gaat over de gesprekken met de FABEC-partners.

De gesprekken inzake financiële compensatieregelingen zijn afgerond. Voor de projecten die ik zonet heb opgenoemd, is er een akkoord bereikt dat drie punten bevat. Ten eerste, de betrokken landen moeten een financiële regeling afspreken per project, beperkt tot een duur van drie jaar. Ten tweede, als de verliezende partij de nodige aanpassingen niet kan doorvoeren voor het einde van de drie jaar, wordt een oplossing gezocht tussen de verschillende FABEC-staten. Ten derde, het bedrag van de compensatie wordt jaarlijks herzien, rekening houdend met de inkomsten gegenereerd door de verkeersstroom.

**27.03** **Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, wij moeten eens goed bekijken wat de impact is, zowel op de korte als op de lange termijn, en op welk bedrag wij dreigen te landen als wij de volledige oefening maken.

Belgocontrol is op dat vlak immers een financieel zorgenkind, met verliezen van 20 miljoen euro op jaarbasis. Dat maakt het niet eenvoudiger. Wij hebben daar de afgelopen jaren heel dikwijls over gesproken. Als daar nog een pak bijkomt, wordt het een heel moeilijk verhaal en moeten wij bekijken hoe wij daarmee omgaan.

In het verleden heeft de heer Tintin zich vooral geconcentreerd op projecten als het BARE-project om zoveel mogelijk luchtruim recht boven ons land in te nemen zonder te kijken naar wat er in onze buurlanden gebeurde, wat als rechtstreeks gevolg had dat zij zich veel meer hebben verenigd dan wij. Dat kunnen wij alleen betreuren. U hebt het dossier geërfd, net zoals uw voorganger het had geërfd.

Wij moeten heel goed kijken hoe wij de relaties met onze buurlanden kunnen optimaliseren en vooral hoe wij

het FABEC-project echt vleugels kunnen geven, al is het via een tussenstap op Benelux-schaal. Dat is volgens mij een stevig breekijzer om tot de best mogelijke oplossing te komen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: La question n° 1164 de M. Vanvelthoven est reportée. La question n° 1166 de M. Geerts est transformée en question écrite. La question n° 1174 de Mme Fonck est reportée.

#### **28** Questions jointes de

- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'achèvement des travaux du RER" (n° 1201)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER en périphérie bruxelloise" (n° 1225)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du RER" (n° 1296)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard de la mise en service du RER et son impact potentiel en Brabant wallon" (n° 1418)
- M. Emir Kir à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards incessants concernant la mise en service du RER ainsi que le déficit du Fonds RER" (n° 1471)

#### **28** Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de GEN-werken" (nr. 1201)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN rond Brussel" (nr. 1225)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN" (nr. 1296)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van de indienststelling van het GEN en de mogelijke impact hiervan in Waals-Brabant" (nr. 1418)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanslepende vertragingen voor de indienststelling van het GEN en het tekort bij het GEN-Fonds" (nr. 1471)

**28.01** Olivier Maingain (FDF): Madame la présidente, madame la ministre, je me réfère à une question écrite que j'avais introduite au mois de novembre dernier sur l'état d'avancement des travaux du RER, ces derniers faisant d'ailleurs à nouveau l'objet d'une certaine information par la presse.

Dans votre réponse, vous m'affirmiez que "cet état d'avancement serait évalué d'ici à la fin de l'année afin d'envisager le scénario d'achèvement le plus favorable possible et des possibilités d'exécution sur le terrain." Le dernier état d'avancement date en effet de la fin 2013 et révèle notamment un taux d'avancement de 35 % seulement pour la ligne 124 Uccle-Nivelles et de 64 % pour la ligne Watermael-Louvain-la-Neuve, éléments qui ne sont guère de nature à nous rassurer quant au bon achèvement dans un délai raisonnable de ces deux lignes.

De même, le Fonds RER présenterait un déficit de plus de 500 millions pour assurer l'achèvement des travaux en projet.

En conséquence, pourriez-vous, madame la ministre, me faire savoir quel est l'état d'avancement des travaux du RER à la date du 31 décembre 2014. Le retard pris du fait des contraintes découlant de la clé régionale 60/40 – c'est-à-dire 60 % des investissements globaux de la SNCB en Flandre et 40 % seulement en Wallonie – pourra-t-il être résorbé d'ici 2016? Pour quand est estimée la finalisation du projet? La presse évoque en effet une mise en service à l'horizon 2025 au plus tôt, tandis que plusieurs sources proches du dossier citent l'échéance de 2030.

Un glissement budgétaire est-il prévu pour combler l'insuffisance du Fonds RER pour terminer les travaux? Dans l'affirmative, cela se fera-t-il au détriment d'un autre secteur? Des dispositifs seront-ils bientôt mis en place de manière à pouvoir activer les lignes de RER déjà finalisées ou en voie de l'être?

**28.02 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, in de beleidsnota stond onder andere dat ondanks een besparing van 2,1 miljard euro zou worden overgegaan tot de versnelde uitvoering van het GEN-project rond Brussel. Blijkbaar is dat een van de beloftes, die vroegtijdig zullen sneuvelen.

Net als collega Maingain heb ik er de pers op nageslagen en daarin stond het volgende.

Infrabel stelt dat de vertraging te wijten is aan het uitblijven van bouwvergunningen. De prijs voor de resterende werken zou oplopen tot 965,4 miljoen euro, een half miljard meer dan geraamd. De middelen van het GEN-Fonds moeten dus worden versterkt. Een andere oorzaak voor de vertragingen luidt in het artikel de 60/40-sleutel voor investeringen die bij sommige projecten wordt gehanteerd. Tot slot zouden de besparingen een impact hebben op TUC RAIL en eventueel dus ook op de werken van het GEN, omdat projecten die nog niet werden opgestart, verder vertraging zullen oplopen.

Klopt de bewering dat het GEN zal worden uitgesteld tot 2030?

U zegt in het artikel ook dat u een brief hebt verstuurd aan Infrabel en de NMBS met de vraag om uitleg. Welke oorzaken hebben zij aan u genoemd?

Klopt het dat de 60/40-verhouding ook in dit dossier heeft gespeeld, omdat het een impact heeft op de verschillende Gewesten?

Zijn er projecten, zowel in het kader van het GEN als andere, waarmee niet kan worden gestart door de afvloeiing bij TUC RAIL?

Zijn er nog andere besparingen die een impact hebben op de uitrol van het GEN?

Tijdens de vorige legislatuur hebben wij wetgeving goedgekeurd inzake het installeren van een GEN-comité en een GEN-cel. Zijn die al operationeel?

**28.03 Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik onthoud uit een antwoord op een vraag van november 2014 dat u een tekort van 500 miljoen euro hebt geërd, wat het gevolg is van hogere kosten ten opzichte van het oorspronkelijk geraamd budget.

Kunt u toelichten waarom de 60/40-verdeelsleutel voor vertraging van het GEN zorgt? Welke onderdelen moeten volgens het Vlaams Gewest voorrang krijgen?

Hebt u reeds een gesprek gehad met Pascal Smet? Zo ja, wat zijn de belangrijkste punten die u hebt verteld?

Welke beleidskeuzes zult u maken om het tekort van 500 miljoen euro te dichten?

**28.04 Stéphane Crusnière** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la mise en service du RER, c'est l'Arlésienne du rail belge.

Les travaux d'achèvement du RER devraient coûter 965,4 millions d'euros. Or, il semble que le solde disponible au sein du Fonds RER s'élève à 460 millions d'euros. Il manque donc près de 500 millions d'euros afin de finaliser l'ensemble des travaux. Certains n'hésitent pas à dire que la mise en service finale du projet du RER ne pourra pas se faire avant 2025, voire 2030.

Madame la ministre, ces retards ne sont pas sans conséquences pour les navetteurs. Je prendrai un seul exemple, celui de Louvain-la-Neuve. Les étudiants néo-louvanistes se plaignent en fait du gel des travaux du RER. En effet, beaucoup d'étudiants de l'UCL transitent par Bruxelles ou Namur pour rejoindre université. De plus, la ligne 161 est une ligne qui connaît des retards fréquents et avait besoin de rénovations de manière urgente.

Pouvez-vous, madame la ministre, nous dire quelle priorité vous donnerez au RER et plus spécifiquement à la finalisation des travaux de la ligne 161 qui ont par trop duré?

Pouvez-vous également me préciser quels seront les autres impacts du retard annoncé dans la mise en

œuvre du Plan RER pour le Brabant wallon?

**28.05 Emir Kir (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, je ne vais pas répéter les considérants de ma question; les précédents intervenants l'ayant suffisamment fait.

Madame la ministre, certaines sources proches du dossier citent à présent 2030 comme échéance pour la finalisation de ce projet. Ces informations me font voir d'un œil très inquiet vos déclarations concernant l'accélération de la mise en exploitation du RER, ainsi que son intégration dans le plan de transport 2017.

Mes questions sont les suivantes.

Quel est l'état d'avancement des différents chantiers RER au 31 décembre 2014? Avez-vous un calendrier précis de l'achèvement de ces travaux? Comment comptez-vous résoudre le déficit de financement des travaux? Et pouvez-vous nous dire si, à vos yeux, l'accélération de la mise en exploitation est toujours de mise? Dans l'affirmative, comment l'envisagez-vous?

**28.06 Jacqueline Galant, ministre:** Chers collègues, le plan pluriannuel d'investissements, en ce compris l'échéancier pour la réalisation des projets, a été approuvé par le précédent gouvernement. Ce plan prévoit une mise en service en 2025.

Faisant suite au cadre budgétaire décidé par le gouvernement fédéral, Infrabel a établi en toute hâte un budget pour 2015. La seule conclusion correcte qui peut être tirée de ce budget est un léger glissement des grands projets. À côté de cela, il convient de revoir entièrement le plan pluriannuel d'investissements sur la base des priorités régionales et fédérales. Ce travail, qui est en cours, débouchera sur un plan clair et solide pour les années à venir.

J'ai demandé des explications écrites et j'attends une réponse prochainement.

L'impact de la clé de répartition 60/40 sur le dossier du RER est fixé dans l'accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions flamande, wallonne et bruxelloise du 11 octobre 2001.

De afvloeiingen bij nv TUC RAIL zijn het gevolg van de verminderingen van de investeringen en niet omgekeerd.

Je voudrais vraiment tous vous rassurer: hier, à l'occasion d'une réunion entre Infrabel, la SNCB et mon cabinet au sujet des travaux du RER, la date de 2025 est confirmée.

**28.07 Olivier Maingain (FDF):** Bien. J'entends que vous confirmez un engagement ferme pour 2025, ce qui constitue quand même un retard conséquent.

Par ailleurs, vous ne répondez pas à la question concernant l'état d'avancement des travaux au 31 décembre 2014. J'espère que vous voudrez bien me donner cette réponse par écrit.

Enfin, nous serons attentifs au programme pluriannuel, dont vous dites qu'il est en cours de discussion, afin de vérifier si les montants qui y seront prévus couvriront le déficit du Fonds RER qui, à ce jour, n'est plus suffisamment alimenté pour poursuivre tous les travaux projetés.

**28.08 David Geerts (sp.a):** U zegt met stelligheid dat er geen vertraging zal zijn en de datum van 2025 aangehouden wordt. Dat is belangrijk.

Ik had enkel nog een vraag over de operationaliteit van het GEN-comité bij de raad van bestuur en Infrabel. Ik zal ze schriftelijk bezorgen.

**28.09 Inez De Coninck (N-VA):** Ik ben blij te horen dat de deadline van 2025 wordt bevestigd. Ik hoor van de minister dat ze vragen heeft over de prioriteiten van de Gewesten. Ik las in de krant dat collega Smet haar al had uitgenodigd voor een gesprek. Misschien heeft dat nog niet plaatsgevonden. Wij volgen het dossier alleszins op.

**28.10 Stéphane Crusnière (PS):** On peut effectivement se réjouir de cette date de 2025. Enfin, se réjouir... nous verrons d'ici là!

Je n'ai pas obtenu de réponse spécifique au sujet de la ligne 161. J'aurai donc l'occasion de vous interroger à nouveau par écrit à cet égard.

**28.11 Emir Kir (PS):** Je rejoins les demandes de mes collègues pour obtenir des réponses écrites aux questions spécifiques que nous avons posées, notamment en ce qui concerne le calendrier et l'état d'avancement des différents chantiers.

**La présidente:** Des questions écrites vous seront donc adressées, madame la ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Je vous rappelle que nous arrêterons nos travaux à 17 h 15. Je vous signale donc que nous irons jusqu'au point 65 de notre ordre du jour.

Je demande à mon vice-président, M. Van den Bergh, de bien vouloir me remplacer jusqu'à la fin de nos travaux.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

**29 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 1206)

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute 07 Rechtdoor" (nr. 1526)

**29 Questions jointes de**

- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 1206)

- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne '07 Tout droit'" (n° 1526)

**29.01 Karin Jiroflée (sp.a):** Mevrouw de minister, op 6 maart 2014 werd de zogenaamde "Leuven Rechtdoor"-route voor opstijgende vliegtuigen ingevoerd. Daarbij nemen de vliegtuigen kort na het opstijgen geen bocht meer naar rechts voor de bestemmingen in het zuiden en het oosten. Zij vliegen 15 kilometer rechtdoor, nemen dan een bocht naar rechts en vliegen laag verder, onder het aanvliegende landende verkeer door.

Volgens de regio en volgens mijzelf is er voor die nieuwe route geen enkel rationeel, operationeel of luchtvaarttechnisch argument te geven. De opstijgroute Leuven Rechtdoor is een volledig nieuwe route, sinds het ontstaan van de luchthaven.

De route gaat in tegen vijf principes van de luchthavenakkoorden die in 2008 en 2010 door de federale onderhandelaars overeengekomen zijn. Ten eerste, de route Leuven Rechtdoor is minder veilig, omdat het stijgend en dalend verkeer elkaar kruist. Ten tweede, ze veroorzaakt een lagere capaciteit van de luchthaven. Ten derde, de omleiding van bepaalde vluchten bedraagt 33 kilometer extra. Ten vierde, er is extra geluidshinder voor bewoners in dichtbevolkte gemeenten. Ten vijfde, het is een veel te complexe vliegroute, die andere routes, ook in het Europese luchtruim, verstoort.

Kortom, de route Leuven Rechtdoor voert zeggezegd een akkoord uit, maar is in de realiteit in tegenspraak met de principes van dat akkoord. Wij kunnen ook spreken van een superconcentratie. De regio onder die route krijgt namelijk 70 % van alle landend verkeer te verwerken. Daar komen nu nog de vertrekkende vliegtuigen bovenop. Dat resulteert in meer vliegtuigen dan voor welke regio dan ook rond de luchthaven.

Sinds maart 2014 is Leuven Rechtdoor ook de enige regio geworden zonder rustperiodes. In elke regio krijgen gemeenten af en toe rust. Behoudens uitzonderlijke omstandigheden wordt de regio Leuven Rechtdoor echter altijd overvlogen, ofwel door landende, ofwel door stijgende vliegtuigen. Het resultaat is een concentratie in frequentie, duur en locatie.

De route Leuven Rechtdoor wordt als heel onrechtvaardig ervaren. Er zijn geen ecologische redenen. Er is niet minder geluidshinder. Er zijn niet minder overvlogen bewoners dankzij Leuven Rechtdoor, juist integendeel. De bewoners onder de route worden dus ongelijk behandeld, in vergelijking met andere bewoners in de buurt van de luchthaven.

Verscheidene gemeenten hebben brieven aan de vorige en de huidige minister gestuurd in verband met deze materie en de gemeenteraden hebben moties in dezelfde zin goedgekeurd. Naar aanleiding van het nieuwe jaar en een pas gehouden vergadering in mijn eigen gemeente, waar mij nogmaals de boosheid van de bevolking opviel, wil ik u duidelijk om een stand van zaken vragen.

Ten eerste, hebben de gemeenten al een antwoord gekregen op hun protesten?

Ten tweede, heeft de regering al formeel of informeel een standpunt ingenomen betreffende de problematiek?

Ten derde, op welke manier gaat u verder met dit dossier? Als u nog geen standpunt ingenomen hebt, wanneer zult u dat dan wel doen? Wat is de timing?

**29.02 Bert Wollants (N-VA):** Mevrouw de minister, het luchthavenakkoord van 2010 voorzag inderdaad in de invoering van een nieuwe route 07 Rechtdoor met als bedoeling de hinder te verminderen wanneer er in de oostenwindconfiguratie wordt gevlogen. Deze invoering werd op dat moment door bijna alle partijen gesteund, maar eens ingevoerd temperde het enthousiasme aanzienlijk. In de praktijk zijn er ook heel wat nadelen opgedoken, in die mate zelfs dat er van de oorspronkelijk brede steun niet veel sprake meer is.

Het gevolg is bekend. Er is heel wat protest tegen deze nieuwe route, waarbij een aantal gemeenten ook juridische actie overwegen, of misschien zelfs de stap al hebben gezegd, om op die manier over dit probleem toch gehoord te kunnen worden.

Tegelijk zouden er sinds de invoering in maart vorig jaar ook een aantal verbeteringen aan de route zijn besproken en uitgetekend. Het is mij onduidelijk of die verbeteringen zullen leiden tot een aanvaardbare oplossing voor de omwonenden, maar daar kunt u ons wellicht een goed beeld van schetsen.

Ook aan deze wijzigingen zijn mogelijk nadelen gekoppeld, maar het lijkt me verstandig om alles op tafel te leggen zodat wij kunnen spreken van een algehele aanpak van de geluidshinder in de plaats van het louter verschuiven van geluidshinder.

Tot slot is ook het regeerakkoord belangrijk, waarin werd afgesproken om een evaluatie uit te voeren van de wijzigingen van onder andere maart 2014. Dit moet uiteraard als doel hebben om tot een aanvaardbare oplossing te komen voor alle omwonenden.

Mevrouw de minister, kunt u op het vlak van aanpassingen aan de route de huidige stand van zaken geven? Het gaat dan over het opnieuw invoeren van *de noise abatement departure procedures*, procedures om geluidshinder te verminderen bij het opstijgen, die in augustus 2013 om voor mij onverklaarbare redenen werden geschrapt. Hoe zit dat daarmee?

Kan er sprake zijn van een spreiding van het baangebruik tussen 07L en 07R? Kan er sprake zijn van een spreiding van de vertrekroutes van op de 07-banen?

Is de installatie van een *fly-over waypoint*, in de plaats van het *fly-by waypoint* dat wij vandaag hebben, om de corridor te versmallen onderzocht? Wat zijn daarvan de resultaten?

Er is sprake van het schrappen van de beperking van de opstijghoogte van 8 000 voet om te gaan naar 10 000 voet? Daar wil ik graag meer over weten.

De landingsprocedures zullen niet meer via de Florahub worden geconcentreerd, onder andere door rechtstreekse routes richting 01 en zuidelijke aanvliegroutes. Hoe plant u de evaluatie uit voeren van de wijzigingen van maart 2014, maar ook van de wijzigingen van januari 2014 betreffende de routes over de noordrand?

Kunt u zicht geven op de instanties die bij de evaluatie worden betrokken, de termijn waarop het proces rond

dient te zijn en de participatie aan het proces door bijvoorbeeld geïmpacteerde gewestregeringen?

**29.03** Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Wollants, technisch gezien is het zo dat vóór 6 maart 2014 de van op baan 07R opstijgende vliegtuigen met zuidwestelijke en zuidoostelijke bestemming een bocht naar rechts namen voor Leuven, namelijk boven de gemeenten Herent, Bertem, Kortenberg en het westen van Leuven. Op instructie van de toenmalige staatssecretaris werden deze procedures op 6 maart 2014 gewijzigd om verder in de baan van opstijgende piste 07R te blijven vliegen en pas na Leuven de bocht naar rechts te nemen.

Gevolg gevend aan de brieven van de gemeenten Haacht, Holsbeek, Aarschot en Rotselaar van 12 december 2014 werd hen bevestigd dat, conform het regeerakkoord, de routes van januari en maart 2014 het voorwerp zullen uitmaken van een evaluatie in het kader van een structurele oplossing.

Zoals al werd gezegd, kan de regering hierbij niet over een nacht ijs gaan. De beleidsstappen in het regeerakkoord impliceren immers dat er een gedegen onderzoek naar de mogelijke opties moet worden gevoerd en dat de regering de betrokken actoren, onder andere de gewestregeringen, consulteert om een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te vinden. U mag er dan ook op vertrouwen dat u in de nabije toekomst, zodra de regering de nodige voorbereidende stappen heeft kunnen zetten, zult worden geconsulteerd met betrekking tot de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde beleidsmaatregelen.

In de tussentijd dreigt elke juridische stap echter vooruit te lopen op de uitwerking van de maatregelen en de implementatie ervan aanzienlijk te bemoeilijken. Wij wensen alle betrokkenen dan ook te vragen om, in afwachting van de beoogde consultatie, voorlopig af te zien van dergelijke acties zodat de maatregelen een maximale slaagkans zouden krijgen.

**29.04** **Karin Jiroflée** (sp.a): Ik heb dit antwoord ook al in de media gehoord. Het zal het voorwerp uitmaken van een evaluatie.

Kunt u daar een preciezere timing op zetten?

Ik hoor de uitdrukking 'de nabije toekomst' wel graag, maar ze kan breed geïnterpreteerd worden.

**29.05** **Jacqueline Galant**, ministre: Ce dossier est tellement sensible que je ne m'enferme pas dans un calendrier.

**29.06** **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het is inderdaad een zeer gevoelig dossier. Dit geldt voor zowat alles in het luchthavendossier. Dat is ook de reden waarom wij er eigenlijk al zolang mee bezig zijn. Telkens opnieuw is er iemand die denkt dat hij de oplossing heeft gevonden. Zelfs de heer Schouppe zei, tijdens het leegmaken van zijn kabinet, dat hij tevreden was dat hij het luchthavendossier had opgelost. Was het maar waar, zou ik zo zeggen!

Ik meen dat het wel verstandig is om in de komende weken of maanden toch een aantal stappen die worden gezet, te verduidelijken. Het is belangrijk de evaluatie aan te kondigen, maar ik vrees dat wij op korte termijn toch iets meer antwoord zullen moeten geven aan de bezorgdheid die er bij heel veel gemeenten en actiegroepen leeft. Dit leeft trouwens op de twee plaatsen: daar waar vroeger werd gevlogen, namelijk de bocht vóór Leuven, en daar waar zij nu vliegen, namelijk in de bocht na Leuven. Op beide plaatsen leeft dit vandaag heel erg. Ik meen dat zij absoluut vragende partij zijn om betrokken te worden en te horen hoe dit probleem kan worden afgehandeld.

U heeft echter gelijk als u zegt dat dit een zeer gevoelig dossier is. Ik wens u er in ieder geval veel succes mee. Het is echter absoluut noodzakelijk dat wij een aantal stapjes zetten.

**29.07** **Jacqueline Galant**, ministre: Je sais que le dernier mot appartient au Parlement. Je voudrais simplement préciser qu'en trois mois de temps, nous avons fait plus que tous mes prédécesseurs. Nous avons au moins réussi à mettre tous les acteurs autour de la table et à donner une information. Il était vraiment important d'avoir davantage de transparence dans la gestion de ce dossier. C'était un reproche émis par l'ensemble des acteurs concernés par cette problématique.

**29.08 Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik meen dat er in het Parlement een ruime steun is om dit dossier op de best mogelijke manier aan te pakken en om zeker niet te snel te werk te gaan. Ik wil absoluut vermijden dat wij een beslissing nemen die op zich het voorwerp kan uitmaken van nieuwe juridische procedures want dat is het failliet van het luchtvaartbeleid van de voorbije jaren. Er werden altijd beslissingen genomen. Op zich was het ook goed dat er beslissingen werden genomen, maar als ze ondoordacht worden genomen dan komen wij eigenlijk in een carrousel terecht waar we al sinds Anciaux niet meer uitraken.

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

**30 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitrusting van goederentreinen met een automatisch stopsysteem" (nr. 1212)**

**30 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 trains de marchandise équipés d'un système d'arrêt automatique" (n° 1212)**

**30.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is de laatste vraag voor u vandaag.

Volgens recente cijfers van Infrabel reden er vorig jaar 66 treinen door een rood seinlicht, waarvan 38 zelfs een potentieel gevaarlijk punt bereikten. Nadat het aantal seinvoorbijrijdingen de voorbije jaren in dalende lijn ging, vindt nu opnieuw een stijging plaats. Ze zou vooral te wijten zijn aan incidenten met goederen- en werktreinen.

Ik heb twee korte vragen.

Ten eerste, sinds eind 2013 zijn alle reizigerstreinen uitgerust met het automatische stopsysteem TBL1+. Dat geldt echter niet voor goederentreinen. Wat is het aandeel van goederentreinen op het Belgische spoorwet dat op dit ogenblik wel al over het TBL1+-systeem beschikt?

Ten tweede, Infrabel gaat er bij de goederenoperators op aandringen om ook op de goederentreinen een automatisch stopsysteem te installeren. NMBS Logistics zou er al mee bezig zijn, maar kampt met grote financiële moeilijkheden, waarover wij het vandaag al hebben gehad. Wat is de impact van die moeilijkheden op de installatie van TBL1+? Kan u garanderen dat de goederentreinen van NMBS Logistics met dat systeem zullen worden uitgerust? Bestaat er al een timing voor?

**30.02 Minister Jacqueline Galant:** Mijnheer de voorzitter, op dit ogenblik is iets meer dan 40 % van het totale aantal locomotieven voor het goederenvervoer die een toelating hebben om het Belgische spoorwegwet te gebruiken, uitgerust met TBL 1+.

NMBS Logistics rust, ondanks haar financiële moeilijkheden, haar vloot volledig uit met een extra veiligheidssysteem, in eerste instantie TBL 1+. Sinds 2013 zijn alle locomotieven type 77 die gebruikt worden voor het binnenlandse goederenvervoer, voorzien van TBL 1+. Sinds eind 2014 is dit ook het geval voor alle locomotieven type 13 in eigendom van de onderneming.

Gezien de internationale activiteiten van NMBS Logistics gaat de onderneming verder dan alleen TBL 1+. De locomotieven type 13 zijn naast TBL 1+ ook uitgerust met ETCS-hardware. De homologatie en activatie van de ETCS-software zal plaatsvinden in de loop van 2016.

De uitrusting met ETCS van de locomotieven type 28, voor binnenlands verkeer en Duitsland en Nederland, en type 29, voor binnenlands verkeer en Frankrijk en Duitsland, zou dit jaar nog klaar zijn.

**30.03 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is inderdaad belangrijk om naast het personenvervoer ook verder te blijven inzetten op de veiligheid in het goederenvervoer. Ik hoor dat de cijfers in de goede richting gaan. Laat wij allemaal blijven inzetten op die veiligheid, ook voor het goederenvervoer.

*Het incident is gesloten.*



*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.14 heures.*