



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

01-04-2015

Voormiddag

Mercredi

01-04-2015

Matin

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

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

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

INHOUD

- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam" (nr. 2644)
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de malus voor NMBS Logistics wegens laattijdige leveringen van goederen" (nr. 2645)
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Laurent Devin 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 gunning van de opdracht voor het ETCS-veiligheidssysteem voor treinen" (nr. 2662)
- Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassingen aan het vervoersplan en de oprichting van een taskforce" (nr. 2847)
- Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor grensoverschrijdende treinritten" (nr. 2848)
- Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant,* minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 2849)

SOMMAIRE

- Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison entre Brussels Airport et Amsterdam" (n° 2644)
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le malus imposé à la SNCB Logistics pour retard de livraison de marchandises" (n° 2645)
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de l'attribution du marché de sécurisation du rail ETCS par le Conseil d'État" (n° 2662)
- Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les adaptations du plan de transport et la création d'une task force" (n° 2847)
- Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière" (n° 2848)
- Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant,* ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 2849)

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

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het loonverlies voor de treinbegeleiders" (nr. 3084)

9

Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de rémunération des accompagnateurs de train" (n° 3084)

9

Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de mogelijkheden inzake het stadsspoorwegverkeer voor de twee Waalse agglomeraties" (nr. 3301)

10

Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude du potentiel de desserte ferroviaire des deux agglomérations wallonnes" (n° 3301)

10

Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 3350)

12

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

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 libéralisation du transport intérieur de voyageurs" (n° 3350)

12

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

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overleg met de Gewesten over de prioritaire spoorprojecten" (nr. 3351)

13

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

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 concertation avec les Régions concernant les projets ferroviaires prioritaires" (n° 3351)

13

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit met betrekking tot de overtreding die automobilisten begaan doordat ze de letter B op hun nummerplaat vervangen door de letters VL" (nr. 3142)

15

15

- mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbrengen van VL-stickers op wagens" (nr. 3156)

15

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

Questions jointes de
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal portant sur les infractions commises par les automobilistes remplaçant le 'B' par 'VL' sur leur plaque minéralogique" (n° 3142)

14

14

- Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application d'autocollants 'VL' sur les véhicules" (n° 3156)

14

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

- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der Gebouwen, over "de administratieve afhandeling van minnelijke schikkingen" (nr. 3379) 16
- Sprekers:* **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karin Temmerman au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des Bâtiments, sur "le traitement administratif des règlements transactionnels" (n° 3379) 17
- Orateurs:* **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dure pilotenopleiding" (nr. 3305) 18
- Sprekers:* **Veli Yüksel**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'onéreuse formation des pilotes" (n° 3305) 18
- Orateurs:* **Veli Yüksel**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kabinet van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (nr. 3348) 19
- Sprekers:* **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cabinet du président du conseil d'administration de la SNCB" (n° 3348) 19
- Orateurs:* **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfrijdende wagens" (nr. 3361) 20
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures autonomes" (n° 3361) 20
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnen 43 en 162 en in het bijzonder de verbindingen tussen Jemelle en de provincie Luik" (nr. 3210) 23
- Sprekers:* **Caroline Cassart-Mailleux**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les lignes 43 et 162 et plus spécifiquement la correspondance entre la province de Liège et Jemelle" (n° 3210) 23
- Orateurs:* **Caroline Cassart-Mailleux**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe boetesysteem van de NMBS" (nr. 3365) 25
- Sprekers:* **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau système des amendes de la SNCB" (n° 3365) 25
- Orateurs:* **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het diversiteitsbeleid" (nr. 3370)	26	Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de diversité" (n° 3370)	26
<i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de park-and-ride in Stockem" (nr. 3373)	28	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet 'Park and Ride' à Stockem" (n° 3373)	28
<i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de overweg in Stockem" (nr. 3374)	29	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du passage à niveau à Stockem" (n° 3374)	29
<i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uittredingsregeling voor de leden van het directiecomité" (nr. 3464)	30	Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le régime de départ des membres du comité de direction" (n° 3464)	30
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de autoparking aan het station van Ternat" (nr. 3465)	32	Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Ternat" (n° 3465)	32
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van de AIP's op 2 april 2015" (nr. 3472)	33	Question de M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en oeuvre des AIP le 2 avril 2015" (n° 3472)	33
<i>Sprekers:</i> Georges Dallemagne, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Georges Dallemagne, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van - de heer Benoit Hellings aan de minister van	35 35	Questions jointes de - M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité,	35 35

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitvoering van de verordening (EU) nr. 598/2014" (nr. 3510)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "structurele oplossingen voor de hinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer vanuit Brussels Airport" (nr. 3511)

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderhandelingen over de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 3473)

Sprekers: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op het spoor tussen Neerpelt en Hamont" (nr. 3509)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 3522)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overname van NMBS Logistics" (nr. 3554)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan treinbegeleiders" (nr. 3538)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitrollen van het GEN-aanbod in het Brussels

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre du règlement (UE) n° 598/2014" (n° 3510)

- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre de solutions structurelles aux nuisances générées par le trafic aérien au départ de Bruxelles-National" (n° 3511)

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

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 négociations relatives au service garanti" (n° 3473)

Orateurs: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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'incident sur le réseau ferroviaire entre Neerpelt et Hamont" (n° 3509)

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

Questions jointes de
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de la SNCB Logistics" (n° 3522)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rachat de la SNCB Logistics" (n° 3554)

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

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie d'accompagnateurs de train" (n° 3538)

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

Question de M. Emir Kir à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déploiement de l'offre du RER en Région

Gewest" (nr. 3558)

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

bruxelloise" (n° 3558)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 3291) 47

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

Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 4e paquet ferroviaire" (n° 3291) 47

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het begrotingsconclaaf en de financiering van Belgocontrol" (nr. 3556) 49

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

Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conclave budgétaire et le financement de Belgocontrol" (n° 3556) 49

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

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 1 APRIL 2015

Voormiddag

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

du

MERCREDI 1 AVRIL 2015

Matin

La séance est ouverte à 10.30 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 10.30 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Madame la ministre, nous essayerons d'avancer aussi loin que possible dans l'agenda. Nous pourrions nous réunir jusqu'à 13 h 00. Qu'en pensez-vous?

Jacqueline Galant, ministre: C'est un plaisir d'être avec vous!

La **présidente**: Je demande à chacun de respecter son temps de parole, de sorte que nous puissions avancer.

01 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison entre Brussels Airport et Amsterdam" (n° 2644)

01 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam" (nr. 2644)

01.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, nous allons passer une partie de la fin de la semaine ensemble. J'imagine que cela vous réjouit tout autant que moi.

Récemment, nous apprenions que la ligne ferroviaire qui relie Brussels Airport à Amsterdam en passant par Rotterdam, La Haye et Schiphol aurait dû voir le jour en décembre dernier à la suite de l'accord donné par le Service de sécurité et d'interopérabilité des Chemins de fer, l'autorité nationale belge, relatif au matériel roulant supplémentaire construit pour assurer ce trafic. Grâce à une collaboration efficace, les locomotives seront affrétées par la SNCB alors que les wagons seront mis à disposition par les chemins de fer bataves. Seize trains relieront désormais Brussels Airport à Amsterdam chaque jour.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Cette liaison ferroviaire est-elle désormais opérationnelle? Si oui, après plusieurs semaines d'utilisation, avez-vous déjà obtenu certains retours à cet égard? Quels sont les taux de remplissage? Si vous ne disposez pas de ces chiffres en ce moment, quand pensez-vous pouvoir les obtenir? Comptez-vous porter une attention particulière à l'analyse de cette ligne ferroviaire?

01.01 **Laurent Devin** (PS): Normaal gesproken zou de spoorverbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam in december 2014 in gebruik genomen worden. Dankzij een efficiënte samenwerking worden de locomotieven door de NMBS geleased en worden de rijtuigen door de Nederlandse Spoorwegen ter beschikking gesteld. Dagelijks zouden er 16 treinen op die verbinding rijden.

Is die verbinding effectief in gebruik genomen? Wat is de bezettingsgraad op die lijn?

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la relation Bruxelles-Amsterdam avec un arrêt à Bruxelles Airport est effective depuis le 14 décembre 2014, à raison de 16 allers-retours quotidiens, comme annoncé en septembre 2013. Le matériel voyageur se compose d'anciennes rames néerlandaises rénovées. Cette relation rencontre un succès: les chiffres de vente sont en constante évolution. Le taux d'occupation moyen pour janvier 2014 atteignait plus de 60 % en 2^e classe. Nous constatons surtout une fréquentation en hausse.

Au même titre que les autres lignes internationales, ce trafic bénéficie d'un suivi journalier et d'un contrôle du respect des normes de performance. Cependant, des études de satisfaction de la clientèle et une étude de volumétrie sont en cours et permettront de mieux connaître les attentes des clients, de prendre en compte leurs impressions pour évaluer au mieux l'évolution future du marché belgo-néerlandais et d'ajuster, si besoin est, l'offre à ces différents paramètres.

01.03 Laurent Devin (PS): Je vous remercie, madame la ministre, pour votre réponse.

Nous sommes attentifs aux liaisons internationales qui sont si importantes pour nos régions et notre pays.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le malus imposé à la SNCB Logistics pour retard de livraison de marchandises" (n° 2645)

02 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de malus voor NMBS Logistics wegens laattijdige leveringen van goederen" (nr. 2645)

02.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, récemment, nous apprenions que le groupe SNCB Logistics, filiale indépendante de la SNCB, écopait d'un malus de quelque 600 000 euros à payer à l'État belge. Ce montant correspond à un malus lié aux retards de livraison de marchandises subis par ses clients, conséquence des règles de bonus-malus élaborées par le gouvernement fédéral. Tous les opérateurs ferroviaires sont logés à la même enseigne, nous l'entendons bien, mais votre cabinet a annoncé votre volonté de modifier le système de bonus-malus élaboré pour le secteur ferroviaire belge car celui-ci serait inadapté.

Madame la ministre, qu'en est-il du paiement du malus réclamé à B-Logistics? Est-il en suspens pour l'instant? L'objectif est évidemment d'éviter que des mesures contre-productives ne viennent handicaper l'avenir d'un secteur, celui du fret ferroviaire qui se bat pour sa survie. À ce propos, quelles mesures envisagez-vous de mettre en place en remplacement de ces règles de bonus-malus? Quels sont les organismes qui collaborent avec votre cabinet à ce sujet? Enfin, envisagez-vous de venir présenter les avancées de ces discussions au sein de cette commission de l'Infrastructure? Si oui, pouvez-vous nous communiquer un agenda?

01.02 Minister Jacqueline Galant: De verbinding Brussel-Amsterdam is sinds 14 december 2014 weer in gebruik en is redelijk succesvol: de gemiddelde bezettingsgraad bedroeg in januari 2015 meer dan 60 procent in tweede klasse en het aantal treinreizigers beweegt zich in stijgende lijn. Er worden tevredenheidsonderzoeken en een volumestudie uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de verwachtingen van de klanten en het aanbod daarop af te stemmen.

02.01 Laurent Devin (PS): B.logistics, een onafhankelijke dochteronderneming van de NMBS, moet de Belgische Staat 600 000 euro betalen wegens laattijdige levering van goederen, overeenkomstig de door federale regering uitgewerkte bonus-malusregeling. Uw kabinet heeft aangekondigd dat u van plan bent die regeling te wijzigen, omdat ze inadequaat zou zijn.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de betaling die van B.logistics wordt geëist? Is ze hangende? Het doel is te voorkomen dat contraproductieve maatregelen de sector van het vrachtvervoer per spoor handicappen, omdat die zich vandaag maar nauwelijks staande

kan houden. Door welke regels wil u de bonus-malusregeling vervangen? Met welke instellingen werkt u in dat kader samen? Zal u onze commissie informeren hoever het met de besprekingen staat? Zo ja, wanneer?

02.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, le système d'amélioration des performances appelé également "système bonus-malus", mis en place par le gouvernement précédent afin de se conformer à la directive européenne 2001/14/CE, est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2015. Le but du système est d'inciter les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à limiter de façon maximale les perturbations et à améliorer les prestations du réseau ferroviaire.

Pendant sa première année d'application, à savoir 2013, onze parties prenantes au système ont eu droit à un bonus, tandis que cinq parties prenantes, dont la SNCB Logistics, devaient payer un malus. Cette dernière a versé une partie du malus; le recouvrement du solde est en cours.

L'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui a instauré le système bonus-malus prévoit que le SPF Mobilité et Transports évalue le système après les deux premières années civiles de son application. Cette évaluation a été réalisée par le SPF Mobilité et Transports en étroite collaboration avec le service d'Infrabel qui intervient comme arbitre en cas de contestation de l'attribution des retards.

Le rapport d'évaluation contient des simulations d'amélioration du système, qui me permettront de proposer d'ici peu une modification de l'arrêté royal précité à la délibération en Conseil des ministres.

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

Les deux ans sont bien écoulés, vous avez les premiers éléments. J'imagine que d'ici mai ou juin, vous présenterez une nouvelle proposition.

Madame la présidente, il serait bien que l'on puisse réserver un moment au dossier SNCB Logistics, si les collègues sont d'accord.

La **présidente**: Il est vrai que des questions ont été déposées sur la problématique. On verra si on y arrive. Sinon, on pourrait tenir un mini-débat autour du sujet à la rentrée. On peut organiser cela avec le

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Overeenkomstig de Europese richtlijn 2001/14 heeft de vorige regering een prestatieregeling of bonus-malusregeling ingevoerd met als doel de spoorweg-ondernemingen en infrastructuur-beheerder ertoe aan te zetten storingen zoveel mogelijk te beperken en hun prestaties te verbeteren.

In het eerste jaar van de regeling, 2013, kregen elf stakeholders een bonus en vijf – waaronder NMBS Logistics – een malus. B.logistics heeft een deel van de malus al gestort en zal dat weldra ook met het saldobedrag doen.

Volgens het koninklijk besluit van 9 december 2004 moet de FOD Mobiliteit en Vervoer het systeem na twee jaar evalueren. Dat is gebeurd in nauwe samenwerking met Infrabel, dat optreedt als scheidsrechter ingeval er betwisting is over het toewijzen van de vertragingen. Het evaluatieverslag bevat voorstellen om de regeling te verbeteren, op basis waarvan binnenkort een wijziging van koninklijk besluit aan de ministerraad zal worden voorgelegd.

02.03 **Laurent Devin** (PS): Er zijn nu twee jaar verlopen en u hebt de eerste resultaten. U zult weldra een nieuw voorstel formuleren. Mevrouw de voorzitter, kunnen wij daarom in onze werkzaamheden niet wat tijd uittrekken voor B.logistics?

De **voorzitter**: We zouden hierover inderdaad een debat kunnen organiseren na het

cabinet de la ministre. Évidemment, nous ne sommes pas en nombre pour établir l'ordre des travaux. Mais on peut faire une proposition par mail. C'est une bonne idée, monsieur Devin!

paasreces.

02.04 **Laurent Devin** (PS): L'accord prévoit une évaluation après deux ans. Mme la ministre peut venir proposer ses remarques, ses modifications. Je crois que ce serait bien que l'on puisse en débattre tous ensemble.

02.04 **Laurent Devin** (PS): Het zou goed zijn indien de commissie zich over de evaluatie en de voorstellen van de minister zou kunnen buigen.

La **présidente**: C'est noté. Une proposition sera faite à la commission.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de l'attribution du marché de sécurisation du rail ETCS par le Conseil d'État" (n° 2662)**

03 **Vraag van de heer Laurent Devin 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 gunning van de opdracht voor het ETCS-veiligheidssysteem voor treinen" (nr. 2662)**

03.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, récemment, nous apprenions que l'attribution d'un marché de sécurisation du rail à l'association commerciale momentanée Siemens-Cofely Fabricom par la SNCB a été jugée illégale par le Conseil d'État. Pour rappel, l'attribution de ce marché d'équipement du réseau avec le système européen de sécurité ETCS avait été approuvée par Infrabel en octobre 2014. Dans son arrêt, le Conseil d'État juge notamment que le principe d'égalité de traitement des soumissionnaires a été bafoué.

03.01 **Laurent Devin** (PS): De gunning van de opdracht voor het ETCS-spoorveiligheidssysteem door de NMBS aan de tijdelijke handelsvereniging Siemens-Cofely Fabricom werd door de Raad van State als onwettelijk aangemerkt. De gunning van die opdracht werd in oktober 2014 door Infrabel goedgekeurd. Het beginsel van de gelijke behandeling van de inschrijvers zou naar verluidt niet nageleefd zijn.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Avez-vous pris contact avec la SNCB suite à l'annonce de l'arrêt du Conseil d'État? Pouvez-vous nous informer sur les mesures prises par la SNCB et par votre cabinet suite à cet arrêt?

Pouvez-vous nous communiquer les détails de ce marché de sécurisation du rail (montant budgété, zones concernées par les installations, agenda prévu pour la mise en place du système de sécurité)?

Pouvez-vous me dire si ce marché sera relancé? Si oui, avez-vous des informations concernant l'agenda prévu pour la relance de ce marché?

Pouvez-vous également estimer le retard que cette relance de procédure provoquera inmanquablement sur l'installation du système de sécurité ETCS sur nos lignes ferroviaires?

Pouvez-vous enfin nous faire part des autres projets déjà identifiés par la SNCB et qui seront lancés au cours de la prochaine législature afin d'améliorer la sécurité des trains et du trafic et donc, de facto, des voyageurs?

Welke maatregelen worden er in het verlengde van dat arrest genomen? Komt er een nieuwe openbare aanbesteding? Tot welke vertraging zal een en ander leiden voor de uitrusting van het spoor met ETCS? Welke andere projecten staan er bij de NMBS op stapel en zullen tijdens de volgende regeerperiode worden opgestart om de veiligheid te verhogen?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur, vous me demandez si j'ai pris contact avec la SNCB suite à l'annonce de cet arrêt. Je tiens à faire remarquer que l'arrêt a été pris à l'encontre d'une décision du conseil d'administration d'Infrabel et non de la SNCB. Il va de soi que je suis en contact permanent avec les dirigeants des sociétés ferroviaires et que l'arrêt a fait l'objet de toute mon attention.

Comme vous le savez probablement, le Conseil d'État s'est uniquement prononcé sur la suspension de la décision du conseil d'administration d'Infrabel et n'a pas encore statué sur la demande en annulation de cette décision. Nous attendons l'arrêt du Conseil d'État avant de prendre position.

Les détails concernant les montants du marché ainsi que son étendue ont été largement repris dans les journaux. Il s'agit d'un marché de 510 millions d'euros pour la mise en place dans toute la Belgique du système ETCS 2 sur les lignes ferroviaires principales. Cette mise en place sera effectuée entre 2015 et 2022.

La mise en place du système ETCS sur l'ensemble du réseau ferroviaire est une nécessité. Nous allons tout faire pour que ce marché se réalise au plus vite en respectant les droits de chacun dans ce dossier, y compris en tenant compte des recours devant les tribunaux qui peuvent en découler. Les retards engendrés par les procédures judiciaires peuvent difficilement être évalués. Nous espérons toutefois que les objectifs que nous nous sommes fixés pour rendre le réseau ferroviaire belge plus sûr pourront être respectés.

Le contrat ETCS 2 obtient beaucoup de nouveaux *interlockings*, c'est-à-dire de nouveaux postes de signalisation électroniques. Il est prévu dans le masterplan de remplacer au fur et à mesure les anciens postes à relais par des postes électroniques, ceci entre 2015 et 2025. Infrabel envisage également de remplacer un maximum de passages à niveau, ce qui doit augmenter la sécurité sur les voies, et de remplacer les circuits de voie, autre marché lancé par Infrabel attribué à Alstom.

03.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je comprends bien que la procédure est en cours. Avez-vous une estimation de la date de fin de cette procédure au Conseil d'État? Non?

Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les adaptations du plan de transport et la création d'une task force" (n° 2847)**

04 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassingen aan het vervoersplan en de oprichting van een taskforce" (nr. 2847)**

04.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, vous avez annoncé à plusieurs reprises la création d'une task force dès la mi-2015, destinée à évaluer les problèmes structurels découlant de l'application du nouveau plan de transport et

03.02 **Minister Jacqueline Galant**: De Raad van State heeft zich enkel uitgesproken over de opschorting van de beslissing van de raad van bestuur van Infrabel en niet over die van de NMBS. Bovendien heeft de Raad nog geen uitspraak gedaan over de vordering tot nietigverklaring van die beslissing. We wachten op het arrest van de Raad van State alvorens een standpunt in te nemen.

Met die overheidsopdracht voor de implementatie, tussen 2015 en 2022, van het ETCS 2-systeem op de belangrijkste Belgische spoorlijnen is een bedrag van 510 miljoen euro gemoeid. Het ETCS 2-contract houdt in dat er veel nieuwe *interlockings* (met andere woorden nieuwe elektronische seinposten) zullen komen. Overeenkomstig het Masterplan zullen de oude relaisposten tussen 2015 en 2025 geleidelijk vervangen worden door elektronische. Infrabel is ook van plan zoveel mogelijk overwegen, wat de veiligheid op de weg moet verhogen, en de spoorstroomkringen te vervangen, een andere overheidsopdracht die door Infrabel uitgeschreven en aan Alstom toegewezen werd.

03.03 **Laurent Devin** (PS): Ik onthoud dus dat men nog niet weet wanneer die procedure voor de Raad van State haar beslag zal krijgen.

04.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): U liet eerder verstaan dat er medio 2015 een taskforce zou worden opgericht die de structurele

à préparer bien en amont le plan de transport 2017. Cette task force devrait rassembler toutes les Régions.

Vous aviez également annoncé avoir demandé à la SNCB de vous faire des propositions d'adaptations qui devaient être examinées les semaines suivantes. Ces adaptations devraient être prises en compte dans l'élaboration du plan 2017 ou avant, si elles peuvent être réalisées sans modification fondamentale dudit plan.

Madame la ministre, la SNCB vous a-t-elle fait des propositions d'adaptations? Si oui, certaines peuvent-elles être appliquées dès à présent? Sinon, quand pensez-vous pouvoir les obtenir? Où en êtes-vous dans la mise en place de cette task force? De quelle manière sera-t-elle composée? Des représentants de la société civile y seront-ils conviés? Comment fonctionnera-t-elle?

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Poncelet, la SNCB m'informe qu'elle dispose uniquement de chiffres provisoires en ce qui concerne le nombre de plaintes à propos du nouveau plan de transport. En 2014, il y a eu 2 168 plaintes, dont 1 215 ont été enregistrées avant la mise en service du nouveau plan de transport et 953 ont été enregistrées par la suite. Les plaintes enregistrées en 2015 sont au nombre de 3 773.

Au niveau des horaires, aucun problème structurel n'a été constaté avec le nouveau plan de transport. De nombreuses demandes d'adaptations ont trait à des aspects qui, pour diverses raisons, avaient été soulevés avant la mise en service du plan de transport: les principes et la structure du plan de transport, le contexte budgétaire, etc.

Les groupes de travail mis en place pour analyser la situation à Forest et à Mons ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer la ponctualité, ce qui a d'ailleurs été le cas. Dès lors, seulement quelques petites modifications ont été apportées pour fluidifier le trafic.

Le taux d'occupation des trains fait l'objet d'un suivi constant et, dans les cas où une suroccupation chronique est constatée, des mesures sont prises pour autant que cela soit techniquement possible et que le matériel requis à cet endroit soit disponible. Depuis la mise en service du plan de transport, la capacité de 53 trains a été augmentée.

La SNCB procède actuellement à une analyse de l'offre à long terme. C'est sur cette base que seront élaborées les premières lignes maîtresses du plan de transport 2017.

Dans le cadre de la confection du plan de transport 2017, la SNCB tirera les leçons de l'expérience du plan de transport 2014. Il sera prévu d'intégrer dans le processus aussi bien les sociétés régionales de transport en commun que les *stakeholders*.

Selon le planning établi, un premier contact avec les Régions à propos du plan de transport 2017 aura lieu dès septembre 2015. Pour rappel, la task force est fixée pour mi-2015 et nous sommes le 1^{er} avril!

problemen ten gevolge van het nieuwe vervoersplan moet evalueren en ruim vooraf het vervoersplan 2017 moet voorbereiden. Alle Gewesten zouden in de taskforce vertegenwoordigd zijn. Hoe staat het met die taskforce?

U zei ook dat u de NMBS had gevraagd welke wijzigingen ze voorstelt voor het vervoersplan 2017. Heeft de NMBS al voorstellen geformuleerd?

04.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS beschikt alleen over voorlopige cijfers betreffende het aantal klachten over het nieuwe vervoersplan.

Er werd in het kader van het nieuwe vervoersplan geen enkel structureel probleem vastgesteld in verband met de dienstregeling. Een groot aantal verzoeken om aanpassingen werd vóór de inwerkingtreding van het vervoersplan ingediend.

Wat de situatie in Vorst en Bergen betreft, hebben de werkgroepen met succes maatregelen genomen om de stiptheid te verbeteren.

In geval van chronische overbezetting van een trein worden er waar mogelijk maatregelen getroffen. Sinds de inwerkingtreding van het vervoersplan werd de capaciteit van 53 treinen verhoogd.

Op grond van het vervoersplan 2014 en een analyse van het aanbod op lange termijn zal de NMBS het vervoersplan 2017 opstellen, en daarbij zullen zowel de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen als de stakeholders betrokken worden. Volgens het vastgestelde tijdpad zal er vanaf september 2015 een eerste bespreking met de Gewesten worden georganiseerd over het vervoersplan 2017.

Ter herinnering, de oprichting van de taskforce is gepland voor medio 2015 en het is nog maar 1 april!

04.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je voulais savoir si des réflexions et une analyse avaient déjà eu lieu concernant la mise en place de la task force et qui pouvait y siéger.

Si je vous entends bien, nous n'aurons aucune adaptation d'ici le plan 2017. Nous n'avons donc pas d'espoir de voir s'améliorer certains aspects au niveau des chemins de fer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière" (n° 2848)

05 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor grensoverschrijdende treinritten" (nr. 2848)

05.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, le 5 février a eu lieu à Bruxelles, une réunion bilatérale entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg où les questions transfrontalières ont été abordées. D'après la presse, il en est ressorti une avancée importante en termes de mobilité transfrontalière, notamment au sujet de la tarification unique. Je m'en réjouis!

En effet, les navetteurs qui se rendent quotidiennement au Luxembourg par le train doivent faire face à des prix plus élevés en Belgique qu'au Grand-Duché. Cela a malheureusement un impact dissuasif sur l'utilisation du train comme moyen de transport pour se rendre chez nos voisins. Il a été annoncé qu'un groupe de travail allait se mettre en place pour plancher sur la mise en route de cette tarification unique entre les deux pays d'ici juillet prochain.

Pourriez-vous nous en dire davantage? Où en êtes-vous dans la mise en place de ce groupe de travail? Qui pourrait bénéficier de cette tarification: les détenteurs d'abonnement ou tous les voyageurs qui se rendent au Luxembourg? Qui pourrait prendre en charge la différence de prix? Envisagez-vous de faire intervenir un tiers payant?

05.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, un groupe CFL-SNCB travaille depuis janvier dernier à la mise en place d'une formule d'abonnement transfrontalier avec possibilité d'intervention patronale. L'étude n'est pas encore arrivée au stade des conclusions.

J'examinerai celles-ci de près, mon homologue luxembourgeois et moi-même ayant fait de cette question un dossier prioritaire.

05.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

04.03 Isabelle Poncelet (cdH): Als ik het goed begrijp, zal er vóór het vervoersplan 2017 geen enkele aanpassing doorgevoerd worden.

05.01 Isabelle Poncelet (cdH): De treintarieven in België liggen hoger dan in Luxemburg, wat pendelaars ervan weerhoudt de trein te nemen om zich naar Luxemburg te verplaatsen. Een werkgroep zou zich buigen over de invoering van een eenheidstarief voor beide landen tegen juli van dit jaar.

Wat is de stand van zaken? Wie zou van dat tarief gebruik kunnen maken? Enkel reizigers met een abonnement of alle reizigers? Wie zou er opdraaien voor de kosten?

05.02 Minister Jacqueline Galant: Een werkgroep van de CFL en de NMBS buigt zich sinds januari 2015 over de invoering van een grensabonnement met de mogelijkheid van een werkgeversbijdrage. Het is wachten op de conclusies, die ik aandachtig zal onderzoeken.

Je me réjouis de ces avancées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 2849)

06 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 2849)

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, lors de votre venue à Arlon, le 26 janvier dernier, je vous avais interrogée sur le problème du train Desiro, qui ne peut circuler au Grand-Duché de Luxembourg pour des raisons d'homologation. Vous m'aviez répondu que ce point serait discuté lors des réunions prévues les jours suivants avec vos homologues des pays voisins.

La question de l'homologation des rames Desiro est sur la table depuis de nombreuses années. Alors qu'elles ont été à plusieurs moments "sur le point" d'être homologuées, elles ne le sont toujours pas.

Actuellement, la SNCB a adapté sa relation vers le Luxembourg en limitant provisoirement les trains IC à Arlon sur la ligne 162, où une correspondance est assurée vers le Luxembourg par un autre train. On note également ce type de problèmes sur la ligne 165. Votre prédécesseur a déjà eu l'occasion de préciser qu'il existe un problème de compatibilité au niveau des systèmes de sécurité belges et grand-ducaux.

La SNCB s'est engagée à équiper, pour fin 2013, l'ensemble de son parc de matériel roulant du système de sécurité TBL1+. Le système en vigueur au Luxembourg est le Memor II+. À la suite de l'installation du système TBL1+ sur les automotrices AM96 affectées à la relation Bruxelles-Luxembourg, ces dernières sont donc maintenant équipées des deux systèmes et il faut que ces automotrices soient à nouveau homologuées au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les automotrices Desiro, qui sont équipées du système ETCS et non du système luxembourgeois Memor II+, le problème est encore différent puisqu'il apparaît qu'elles ne pourront être homologuées sur le réseau luxembourgeois que lorsque ce dernier sera équipé de l'ETCS. Votre prédécesseur avait également annoncé que Belgorail devait effectuer des tests et que les résultats de ceux-ci devaient être transmis aux autorités luxembourgeoises.

Madame la ministre, où en êtes-vous dans ce dossier? Disposez-vous des résultats des tests effectués par Belgorail?

Il revient à la SNCB d'introduire une demande d'homologation. La SNCB a-t-elle introduit cette demande? Sinon, allez-vous demander à la SNCB de le faire? Pouvez-vous nous indiquer quand cette homologation est susceptible d'être obtenue de l'autorité grand-ducale?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Poncelet, en ce qui

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Omdat de Belgische en Luxemburgse veiligheidssystemen niet compatibel zijn, beperkt de NMBS haar IC-treinen op lijn 162 tot Aarlen, waar reizigers naar Luxemburg moeten overstappen op een andere trein. Hetzelfde probleem doet zich voor op lijn 165.

De AM96-stellen werden toegerust met zowel het Belgische veiligheidssysteem TBL1+ als het Luxemburgse Memor II+, maar moeten in het Groothertogdom nog worden gehomologeerd.

De Desirostellen die zijn toegerust met het ETCS-systeem maar niet met Memor II+ zullen in ons buurland pas worden gehomologeerd als daar ETCS is ingevoerd. Volgens uw voorganger zouden bepaalde testresultaten door Belgorail aan het Groothertogdom worden overgezonden.

Hoever staat u met dat dossier? Hebt u de testresultaten van Belgorail al?

Heeft de NMBS al een homologatieaanvraag gedaan? Zo niet, zult u de maatschappij daartoe aanzetten? Wanneer kan het Groothertogdom de homologatie rondkrijgen?

06.02 **Minister Jacqueline Galant**:

concerne la circulation sur le réseau luxembourgeois, l'Agence nationale de sécurité luxembourgeoise, l'administration des chemins de fer (ACF) dans le présent cas, a informé, ce 27 février 2015, les opérateurs actifs au Luxembourg que les documents qui décrivent la gestion des transitions aux droits des points frontières seront disponibles dans le courant du mois de mai 2015. Ceci permettra à la SNCB de finaliser les demandes d'offre pour l'homologation du matériel roulant concerné et de passer commande au constructeur.

Dans un but d'efficacité, la SNCB charge le constructeur de l'homologation du matériel. En effet, le dossier d'homologation et les essais y relatifs ont un caractère hautement technique pour lequel seul le constructeur du matériel a les compétences requises.

Compte tenu des moyens limités dont disposent tant l'ACF que la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), et du nombre élevé du type d'engins à faire homologuer sur le réseau CFL, suite à la mise hors service du Memor II+ et au basculement de la tension d'alimentation du tronçon Arlon-Luxembourg, la SNCB prendra les mesures nécessaires au maintien de la circulation entre le Luxembourg et la Belgique. Ces mesures seront définies en collaboration avec le CFL *operator*, en fonction des plannings d'homologation de l'ETCS qui seront communiqués par les constructeurs, et les limitations imposées par les autres intervenants Belgorail, ACF, gestionnaires de l'infrastructure.

De documenten betreffende het beheer van de overgangen aan de grenspunten zullen in mei 2015 ter beschikking worden gesteld van de Luxemburgse spoorweg-administratie (ACF).

Gelet op de sterk technische aard van de operatie heeft de NMBS het homologeren van het materieel toevertrouwd aan de constructeur.

Ondanks de beperkte middelen van de ACF en de CFL, het grote aantal te homologeren motorstellen als Memor II+ buiten gebruik wordt gesteld en de omschakeling van de voedingspanning op het baanvak Aarlen-Luxemburg zal de NMBS, in samenwerking met de operator CFL, al het nodige doen opdat het verkeer op dat baanvak doorgang kan blijven vinden.

Ik ben niet op de hoogte van het tijdpad voor de maatregelen die in dat verband moeten worden genomen.

06.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

Auriez-vous une idée de calendrier de ces mesures qui seront prises? Non, vous n'avez pas de réponse à ce sujet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de rémunération des accompagnateurs de train" (n° 3084)

07 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het loonverlies voor de treinbegeleiders" (nr. 3084)

07.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la situation difficile que connaît le rail belge aujourd'hui – retards des trains, annulations, augmentation du prix du ticket, etc. – ne fait pas que des victimes parmi les usagers du train. Aujourd'hui, ce sont les accompagnateurs de train, dont la situation n'est déjà pas très enviable, qui pourraient perdre en moyenne 100 euros par mois.

Depuis le 1^{er} février 2015, l'instauration d'un supplément unique de 7 euros sur le prix de tout titre de transport délivré à bord encourage les voyageurs à acheter un ticket avant de monter dans le train. Or, les accompagnateurs de train perçoivent des commissions sur les ventes de ces tickets à bord.

07.01 Laurent Devin (PS): Ook de treinbegeleiders hebben te lijden onder de moeilijke situatie bij het Belgische spoor. De invoering van een supplement van 7 euro op de prijs van elk vervoerbewijs dat aan boord van de trein wordt gekocht, zet de reizigers ertoe aan een ticket te kopen voor ze op de trein stappen. De treinbegeleiders ontvangen echter een commissie op de verkoop van tickets in de

Madame la ministre, vous avez indiqué qu'en 2013, la SNCB a payé 2,75 millions d'euros en primes de cette sorte pour les accompagnateurs, ce qui correspond en moyenne à environ 100 euros de primes par accompagnateur et par mois.

Madame la ministre, la SNCB compte-t-elle instaurer une compensation pour cette perte de rémunération dans le chef des accompagnateurs? Quelle est votre position à ce sujet?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, l'instauration du tarif à bord datant du 1^{er} février dernier, la SNCB souhaite disposer du temps nécessaire pour évaluer l'impact de cette nouvelle réglementation. Il est à ce jour encore prématuré de définir la position de la SNCB en la matière et de s'engager au sujet d'une éventuelle compensation pour la perte de rémunération dans le chef des accompagnateurs de train.

Sur la base des données en notre possession, la perte moyenne encourue par chaque accompagnateur s'élève à 33 euros nets par mois. Il est en outre rappelé que cette allocation couvrait la délivrance de titres de transport dans le train et que cette tâche sera très réduite à l'avenir. Ce dossier sera abordé lors de la concertation sociale.

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

Quel délai donnez-vous à la SNCB pour évaluer cette mesure? Quelque chose a-t-il déjà été fixé?

07.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Rien n'a été fixé mais, à mon avis, il faudra une petite année.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 3085 de M. Senesael est reportée, ainsi que la question jointe n° 3143 de M. Van Hees. Les questions n°s 3096, 3097 et 3099 de M. Van Hees sont également reportées.

08 **Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude du potentiel de desserte ferroviaire des deux agglomérations wallonnes" (n° 3301)**

08 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de mogelijkheden inzake het stadsspoorwegverkeer voor de twee Waalse agglomeraties" (nr. 3301)**

08.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, dans le cadre du contrat de gestion de la SNCB (toujours en vigueur), l'opérateur ferroviaire aurait dû remettre au gouvernement fédéral pour le 31 décembre 2011 une étude relative au potentiel de développement du trafic ferroviaire d'agglomération qui, en Wallonie, concerne les agglomérations très importantes de Liège et de Charleroi – je le souligne devant M. Devin.

train.

U verklaarde eerder dat de NMBS in 2013 2,75 miljoen euro aan dergelijke premies had uitbetaald, wat neerkomt op gemiddeld ongeveer 100 euro per treinbegeleider per maand.

Zal de NMBS dat loonverlies compenseren?

07.02 **Minister Jacqueline Galant**: Aangezien het Boordtarief pas op 1 februari jongstleden werd ingevoerd, is het te vroeg om het standpunt van de NMBS ter zake te bepalen en zich te verbinden tot een eventuele compensatie. Het gemiddelde loonverlies per treinbegeleider wordt geraamd op 33 euro netto per maand. De verkoop van vervoersbewijzen op de trein zal in de toekomst erg beperkt zijn. Een en ander zal besproken worden tijdens het sociaal overleg.

07.03 **Laurent Devin** (PS): Binnen welke termijn moet de NMBS die maatregel evalueren?

07.04 **Minister Jacqueline Galant**: Er werd geen termijn vastgesteld. Een jaartje lijkt me redelijk.

08.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De NMBS moest uiterlijk op 31 december 2011 een studie bezorgen over het potentieel van het voorstedelijk treinverkeer. Gelet op het belang van dit soort verplaatsingen voor de mobiliteit in

Cet enjeu étant de grande importance pour les stratégies de mobilité en Wallonie, le ministre wallon de la Mobilité sous la précédente législature a écrit à deux reprises à votre prédécesseur afin de lui demander communication de cette étude. N'ayant pas reçu de réponse, il en a conclu que cette étude n'avait pas été réalisée et a donc décidé, sur budget régional, de lancer sa propre étude sur le sujet après s'être assuré de l'absence d'un double emploi.

Cette étude dite REL-REC, à la méthodologie rigoureuse, est disponible en ligne. Remarquons que, passée la première réunion, la SNCB a brillé par son absence dans les travaux du comité d'accompagnement, au contraire d'Infrabel qui s'est montrée active et collaborante tout au long de cette étude. Signe du fait qu'elle a été réalisée sans tabou, mais en tenant compte des spécificités et des potentiels locaux, elle dégage des projets bien différents entre Charleroi et Liège.

Dans le nouvel accord de gouvernement que nous connaissons par cœur, nous retrouvons étonnamment cette priorité. En effet, on peut lire que "la mise en place d'un Réseau Express Régional (RER) sera étudiée pour les agglomérations d'Anvers, de Charleroi, de Gand, et de Liège".

Des échos qui me reviennent, il semblerait que la SNCB ait entamé avec les autorités locales des contacts dits "exploratoires" précédant le lancement d'une étude sur la desserte ferroviaire des deux agglomérations.

Madame la ministre, confirmez-vous ces informations?

Les principes directeurs dégagés par l'étude REL-REC servent-ils de base à la réflexion ou la SNCB compte-t-elle faire semblant qu'il ne s'est rien passé en repartant d'une feuille blanche, ce qui ne serait pas un signe positif en matière de bonne utilisation des deniers publics, pour laquelle vous plaidez souvent?

Si une telle étude est poursuivie par la SNCB, pouvez-vous m'assurer de l'association active de la Wallonie et des autorités locales? Si, par le passé, la SNCB a régulièrement fait le choix de la tour d'ivoire – il faut le reconnaître –, il me semble qu'au contraire, il est essentiel, dans un fonctionnement moderne d'un fédéralisme de coopération tant vanté ces derniers jours, que tous les acteurs (autorités publiques, opérateurs, représentants des utilisateurs) soient autour de la table.

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Cheron, la SNCB m'informe qu'elle a rencontré les autorités locales des villes de Liège et de Charleroi, conformément à la mission confiée dans le cadre de l'accord de gouvernement fédéral. La SNCB précise également avoir informé le ministre wallon en charge de la Mobilité, M. Di Antonio, du démarrage des études du RER. Une rencontre avec le ministre en charge des Infrastructures, M. Prévot, est planifiée début avril. Ces deux études visent à définir les contours d'une offre ferroviaire suburbaine s'inscrivant dans une solution de mobilité intermodale, comme c'est le cas pour Bruxelles.

La SNCB m'informe qu'elle prendra en considération les études

Wallonië vroeg de Waalse minister van Mobiliteit uw voorganger hem de resultaten van die studie te bezorgen. Omdat er van de studie niets in huis kwam, heeft hij er zelf een laten uitvoeren. In tegenstelling tot Infrabel is de NMBS opvallend afwezig gebleven in het begeleidingscomité. De studie heeft voor Luik en Charleroi zeer verschillende oplossingen opgeleverd.

In het regeerakkoord werd die prioriteit eigenaardig genoeg weer opgevest. De NMBS zou verkennende contacten gepland hebben met de lokale overheden, ter voorbereiding van een studie over het treinaanbod in de twee voormelde agglomeraties. Kunt u dat bevestigen? Wordt er voor die reflectie uitgegaan van de krachtlijnen van de Waalse studie of begint men met een leeg blad? Zullen de lokale overheden bij die denkoefening betrokken worden?

08.02 **Minister Jacqueline Galant**: De NMBS heeft de lokale besturen van Luik en Charleroi ontmoet. Ze heeft de Waalse minister van Mobiliteit van de aanvang van de GEN-studies op de hoogte gebracht. Begin april is er een onderhoud met de minister van Infrastructuur gepland. De NMBS zal alle beschikbare studies over dit onderwerp in overweging nemen. Haar eigen studie zal

disponibles et notamment celles commandées par la Région wallonne, comme celles commandées par les villes. La SNCB souligne que son étude couvrira un périmètre plus large incluant notamment les volets "Information à la clientèle" et "Intégration billettique". La SNCB insiste sur l'importance du partenariat avec la SRWT-TEC. Une solution de mobilité ne peut se limiter au seul volet ferroviaire.

La SNCB m'a garanti que la Région wallonne, les autorités locales, la SRWT-TEC ou encore Infrabel font partie des groupes de travail.

08.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je prends acte du fait que, a priori, la SNCB se montre volontariste dans l'idée de prendre note des études déjà réalisées. J'insiste sur ce point compte tenu du fait qu'on assiste très souvent, et avec l'utilisation des deniers publics, à une multiplication d'études. Je me souviens de violentes diatribes de votre collègue, M. Borsus, quand il était chef de groupe, sur le nombre d'études qui avaient été menées en Région wallonne.

Je suivrai donc ce dossier pas à pas pour vérifier qu'on utilise bel et bien les études déjà réalisées et qui avaient l'air d'avoir été effectuées sur la base d'une méthodologie rigoureuse. Je ne manquerai pas de revenir à la charge sur cette question.

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

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 3350)

09 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 libéralisation du transport intérieur de voyageurs" (n° 3350)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in 2023 wordt het binnenlandse reizigersvervoer geliberaliseerd. Dat betekent dat de NMBS concurrentie van andere maatschappijen zal moeten dulden op het Belgische spoorweginet.

Het doel van deze federale regering is de NMBS hierop voor te bereiden. In het regeerakkoord staat daarover de volgende duidelijk passage: "Gelijktijdig worden de publieke spoorbedrijven intern voorbereid op de liberalisering van de markt. De regering zal de interne reorganisatie van de spoorgroep steunen en voltooien. Een evaluatie wordt voorzien tegen 2017."

Ten eerste, welke initiatieven zult u tijdens deze legislatuur nemen om de bedrijven voor te bereiden op die liberalisering?

Ten tweede, in het regeerakkoord staat dat de regering de interne reorganisatie van de spoorgroep zal voltooien. Wat zal die voltooiing inhouden?

09.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de NMBS heeft als opdracht een financieel gezond bedrijf te worden en de

uitgebreider zijn en de hoofdstukken 'informatie aan de klanten' en 'integratie van de vervoerbewijzen' bevatten. De NMBS hecht veel belang aan het partnerschap met de SRWT-TEC want een mobiliteitsoplossing kan niet beperkt blijven tot het spoor.

08.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik onthoud dat de NMBS de voorgaande studies in de hare zal meenemen. Die overvloed aan studies valt evenwel te betreuren.

09.01 Wouter Raskin (N-VA): En 2023, le transport intérieur de voyageurs sera libéralisé. Le gouvernement souhaite préparer la SNCB à ce changement. Quelles initiatives la ministre prendra-t-elle à cet égard au cours de la législature actuelle?

L'accord de gouvernement stipule également que le gouvernement achèvera la réorganisation interne du groupe ferroviaire. Qu'entend-on par là?

09.02 Jacqueline Galant, ministre: Il faut rétablir la santé

kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, teneinde bij de liberalisering de concurrentie aan te kunnen.

Hieraan zal op verschillende domeinen worden gewerkt. Momenteel werk ik samen met de NMBS en Infrabel aan een moderniseringsplan waarin wordt gezocht naar efficiënte maatregelen om de kosten te verlagen. Tegelijk wordt er gewerkt aan de stiptheid en aan een klantvriendelijker commercieel beleid.

De implementatie van die maatregelen zal de concurrentiekracht van de NMBS verstevigen in het vooruitzicht van een geleidelijke liberalisering en zal logischerwijze leiden tot een aantal aanpassingen in de organisatie van beide ondernemingen.

financière et améliorer la qualité du service du Groupe SNCB afin de lui permettre de se mesurer à la concurrence après la libéralisation.

J'élabore actuellement, en collaboration avec la SNCB et Infrabel, un plan de modernisation consistant à prendre des mesures efficaces en vue de réduire les coûts. Parallèlement, nous oeuvrons à l'amélioration de la ponctualité et à l'élaboration d'une politique commerciale plus conviviale.

La mise en oeuvre de ces mesures renforcera la compétitivité du Groupe SNCB dans la perspective d'une libéralisation progressive et donnera logiquement lieu à certaines adaptations dans l'organisation des deux entreprises.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, het is inderdaad bijna zover dat de markt opengesteld zal worden. Dat is een keuze die reeds gemaakt is.

Vandaag lijkt de NMBS echter absoluut niet klaar te zijn. De dienstverlening laat te wensen over, de treinen zijn vuil, er zijn vertragingen, de stationsomgevingen zijn in erbarmelijke staat enzovoort. Het is goed dat deze regering daarin verandering wil brengen. De hervormingen die wij hopelijk zullen terugzien in uw moderniseringsplan zijn inderdaad absoluut noodzakelijk om de concurrentie te kunnen aangaan. U geeft een aantal concrete voorbeelden, zoals het verbeteren van de stiptheid.

Ik mag ook hopen dat wij naar een nieuwere, modernere en dynamischere versie van de NMBS evolueren, naar een bedrijf dat zich onderscheidt van het logge staatsbedrijf dat wij vandaag kennen, want anders maken wij geen schijn van kans.

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

10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overleg met de Gewesten over de prioritaire spoorprojecten" (nr. 3351)

10 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 concertation avec les Régions concernant les projets ferroviaires prioritaires" (n° 3351)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u weet dat ik nogal belang hecht aan dit dossier. Ik heb er u al regelmatig over ondervraagd. Ik verwijs nogmaals naar het

09.03 Wouter Raskin (N-VA): La SNCB n'a pas du tout l'air prête à affronter ce qui l'attend. Le service laisse constamment à désirer. Si l'entreprise ne se modernise et ne se dynamise pas rapidement, elle n'aura pas la moindre chance de survivre à la libéralisation.

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Le plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB sera revu cette

meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep, dat dit jaar wordt herzien. Er zouden gesprekken aan de gang zijn, zoals u al meermaals hebt verklaard.

De Gewesten mogen, zoals men weet, hun prioriteiten naar voren schuiven, maar er werd nog niet beslist welke zullen worden geselecteerd. Uit uw voorgaande antwoorden lijkt u aan te dringen op cofinanciering. Ik heb u eerder al gezegd dat dit volgens mij indruist tegen de oorspronkelijke afspraak dat de prioritaire projecten gefinancierd moeten worden met federale middelen. Overleg tussen de federale overheid en de Gewesten lijkt mij meer dan aangewezen.

Mevrouw de minister, mijn vraag is vergelijkbaar met een aantal eerder gestelde vragen.

Blijkbaar zijn de formele gesprekken vandaag nog niet opgestart. De Gewesten, Vlaanderen althans, ontvingen geen formele vraag tot cofinanciering van u. De Vlaamse regering is echter vragende partij om op korte termijn overleg te plegen. Wanneer zult u heel concreet de Gewesten uitnodigen voor een overleg hieromtrent?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, gelet op het budgettaire kader is het nodig het ontwerp van investeringsplan 2012-2025 te herzien. Dit geldt ook voor de spoorprojecten die door de Gewesten werden voorgesteld alsmede voor de wijze waarop de projecten op een andere wijze eventueel zouden worden gefinancierd dan op basis van de klassieke overheidsdotaties. Dit investeringsplan zal worden herzien met kennis van het moderniseringsplan voor Infrabel en de NMBS.

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, met alle respect, maar u gaf mij een antwoord waar ik niets mee opschiet.

Ik vroeg eigenlijk naar meer concrete data. Ik hoor die vandaag nog altijd niet. Ik kan alleen maar hopen dat u achter de schermen effectief toch nog werk maakt van die contacten en dat wij nieuws krijgen over wat daar allemaal wordt besproken.

Ik verwijs nogmaals naar uw collega, Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts, die in het Vlaams Parlement al vaker heeft benadrukt dat het vooralsnog niet de bedoeling is om deze projecten te financieren met Vlaamse middelen.

Ik hoop, mevrouw de minister, dat wij op zeer korte termijn concrete data van u krijgen, waarvoor dank.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal portant sur les infractions commises par les automobilistes remplaçant le 'B' par 'VL' sur leur plaque minéralogique" (n° 3142)

- Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application d'autocollants 'VL' sur les véhicules" (n° 3156)

11 Samengevoegde vragen van

année. La ministre a exprimé sa préférence pour le cofinancement de certains projets avec les Régions, bien que cela soit contraire à ce qui était prévu initialement, à savoir que les projets prioritaires soient uniquement financés par des moyens fédéraux.

Quand la ministre invitera-t-elle les Régions à une concertation en la matière?

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le projet de plan d'investissement 2012-2025, les projets ferroviaires régionaux et le système classique de financement des dotations publiques doivent être revus pour des raisons budgétaires. Cela se fera dans le cadre du plan de modernisation d'Infrabel et de la SNCB.

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Je n'ai toujours pas obtenu de dates précises. J'espère que la ministre établit en coulisses des contacts avec les Régions. Le ministre flamand Ben Weyts n'est manifestement pas disposé à cofinancer de tels projets avec des moyens flamands.

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit met betrekking tot de overtreding die automobilisten begaan doordat ze de letter B op hun nummerplaat vervangen door de letters VL" (nr. 3142)

- mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbrengen van VL-stickers op wagens" (nr. 3156)

11.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, conformément à l'article 21 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001, le gouvernement détermine les dimensions, la forme, la couleur, l'inscription et le graphisme des marques d'immatriculation par la voie d'un arrêté ministériel. Il s'agit en l'occurrence de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Il est précisé à l'article 3, § 3, qu'en plus du numéro d'immatriculation, la plaque comporte une zone rectangulaire bleue qui contient les douze étoiles européennes et une lettre B blanche. Certains automobilistes du Nord remplacent pourtant ce B par le signe VL, ce qui constitue une infraction.

En réponse à une question écrite au mois de février, le ministre de l'Intérieur expliquait que cette infraction doit être sanctionnée d'une perception immédiate de 55 euros et qu'un arrêté royal est en cours d'élaboration pour que cette infraction passe au deuxième degré, c'est-à-dire qu'elle soit passible d'une perception immédiate de 110 euros.

Parallèlement à cette question, le ministre de l'Intérieur a fait cette déclaration sur un réseau social le 12 mars dernier: "Permettez-moi d'être très clair: je n'ai jamais préconisé un doublement des amendes pour celui qui place un VL sur le B de sa voiture. C'était juste une idée. Il est vrai qu'il existait un projet d'arrêté royal du gouvernement précédent. En consultation avec ma collègue de la Mobilité, nous pouvons certainement retirer ce projet."

Je reste interpellée face à ces informations contradictoires. L'arrêté royal lui-même ne relève pas de la compétence du ministre de l'Intérieur. Celui-ci n'est concerné que dans la mesure où la police doit constater les infractions. L'arrêté en question relève de votre compétence. C'est pourquoi je vous interroge aujourd'hui afin d'éclaircir cette situation.

Madame la ministre, allez-vous proposer un arrêté royal portant sur ce sujet? Si oui, quel en sera le contenu? Quelle est votre réaction face aux déclarations du ministre de l'Intérieur? Avez-vous déjà eu des contacts avec lui à ce sujet?

Cette question arrive peut-être un peu tard, mais elle a été introduite lorsque ce sujet faisait actualité.

11.01 Isabelle Poncelet (cdH): Overeenkomstig het koninklijk besluit van 20 juli 2001 bepaalt de regering de afmetingen, vorm, kleur, opschrift en grafie van de kentekenplaten middels een ministerieel besluit. In het ministerieel besluit wordt gepreciseerd dat de kentekenplaat een blauwe rechthoekige zone bevat met de twaalf Europese sterren en een witte letter 'B'.

Sommige automobilisten vervangen die letter 'B' door 'VL', wat een inbreuk vormt op de regelgeving.

In het antwoord op een schriftelijke vraag dat van februari dateert, legt de minister van Binnenlandse Zaken uit dat die inbreuk bestraft moet worden met een onmiddellijke inning van 55 euro en dat er aan een koninklijk besluit wordt gewerkt om die inbreuk om te zetten in een inbreuk van de tweede graad, die wordt bestraft met een onmiddellijke inning van 110 euro. Op een sociaal netwerk heeft hij echter aangegeven dat hij nooit een verdubbeling van de boete had bepleit en dat hij het betrokken ontwerp van koninklijk besluit, dat door de vorige regering werd opgesteld, in overleg met de minister van Mobiliteit zeker zou kunnen intrekken.

Het koninklijk besluit in kwestie valt echter niet onder zijn bevoegdheid, maar onder de uwe! Zult u in dat verband een koninklijk besluit voorstellen? Zo ja, wat wordt de strekking ervan? Wat is uw reactie op de verklaringen van de minister van Binnenlandse Zaken? Heeft u hierover contact met hem gehad?

La **présidente**: Mme Pas ne viendra pas pour poser sa question

n° 3156.

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame, suite à une modification en 2013 de l'article 29, § 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, il est désormais possible de classer dans le deuxième degré les comportements en matière d'immatriculation permettant de se soustraire aux poursuites. En conséquence, un arrêté royal est en cours de préparation mais qui n'intègre pas la réflexion de mon collègue de l'Intérieur. Il prévoit de catégoriser dans le deuxième degré les comportements les plus susceptibles de répondre aux critères de la loi, comme le fait de rouler sans plaque ou d'y apporter des modifications qui la rendent illisible.

11.02 **Minister Jacqueline Galant**: De wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer werd in 2013 gewijzigd. De gedragingen inzake de inschrijving waardoor men zich aan vervolging kan onttrekken, kunnen voortaan worden ingedeeld worden als een overtreding van de tweede graad. Er is derhalve een koninklijk besluit in de maak, waarin met name het rijden zonder kentekenplaat of het aanbrengen van wijzigingen aan de kentekenplaat waardoor ze onleesbaar wordt, beoogd wordt.

De Europese nummerplaat is op Europees vlak gedefinieerd. De landcode en het Europese symbool op een blauwe achtergrond maken integraal deel uit van de nummerplaat en mogen bijgevolg niet gewijzigd worden. Daarom is een wijziging ook strafbaar gesteld en kan de nummerplaat tijdens de technische controle afgekeurd worden.

L'aspect de la plaque d'immatriculation européenne est défini par l'Europe. Le code du pays et le symbole européen sur fond bleu font partie intégrante de la plaque d'immatriculation et ne peuvent par conséquent être modifiés. Toute modification est punissable et la plaque d'immatriculation peut être déclarée non conforme à l'occasion du contrôle technique.

Cette mention a par ailleurs toute son importance sur le plan de la poursuite transfrontalière des infractions routières qui nécessite de pouvoir identifier avec certitude le pays d'immatriculation du véhicule.

Dit is belangrijk in geval van grensoverschrijdende vervolgingen van verkeersovertredingen. Men moet met zekerheid kunnen vaststellen in welk land het voertuig ingeschreven is.

Het ontwerp van KB zal effectief in de Ministerraad met alle betrokkenen worden besproken.

Le projet d'arrêté royal sera délibéré en Conseil des ministres.

11.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Je vous remercie, madame la ministre.

Cela a le mérite d'être clair.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: J'ai demandé à Mme Temmerman de venir poser sa question, car elle doit se rendre ensuite en Conférence des présidents. MM. Yüksel et Van den Bergh, puis-je lui donner la parole? (*Assentiment*)

12 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der Gebouwen, over "de administratieve afhandeling van minnelijke schikkingen" (nr. 3379)**

12 **Question de Mme Karin Temmerman au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de**

l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des Bâtiments, sur "le traitement administratif des règlements transactionnels" (n° 3379)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Collega's, ik dank u dat ik mijn vraag voor u mag stellen.

Mevrouw de minister, ons land behoort nog steeds tot de slechtste leerlingen van Europa inzake verkeersveiligheid. Overdreven snelheid is, naast alcohol en druggebruik, een van de belangrijkste doodsoorzaken. Meer snelheidscontroles door bemande en onbemande camera's komen de verkeersveiligheid zeker ten goede. De Vlaamse regering plant meer en meer trajectcontroles. Deze verbeteren de verkeersveiligheid zeker. Ook in Wallonië komen er stilaan meer flitspalen.

Meer controles betekenen sowieso meer werk voor politie, parketten en politierechters. Indien verkeersovertreders de onmiddellijke inning noch het voorstel tot minnelijke schikking betalen, worden zij doorverwezen naar de politierechtbank. Voor de provincie Oost-Vlaanderen komt dat jaarlijks neer op zo'n 25 000 tot 30 000 vonnissen. De procureur-generaal is zeer formeel: meer vonnissen kunnen de rechtbanken niet behandelen, tenzij er meer politierechters bijkomen.

Om te vermijden dat te veel overtredingen door de politierechter worden geseponeerd wegens tijdsgebrek, worden door het parket in samenspraak met de politie quota opgelegd, zodat het werk van de politie niet tevergeefs is en dat men zeker is dat er, als men een PV opmaakt, ook een vervolging voor de rechtbank volgt.

In Nederland hanteert men een ander systeem. Daar handelt men dat soort kleine verkeersovertredingen grotendeels volledig administratief af. Vanaf het moment dat niet wordt ingegaan op het voorstel tot minnelijke schikking en men zich niet uitdrukkelijk heeft verzet – omdat men zegt dat men de overtreding niet heeft begaan –, krijgt de overtreder een uitvoerbare titel die wordt verzonden naar de gerechtsdeurwaarder die onmiddellijk kan innen. In Nederland worden zo goed als alle kleinere overtredingen op die manier geregeld. In België is dat totaal niet zo. Volgens de Gentse procureur-generaal is de wetgeving er maar zijn er nog steeds geen uitvoeringsbesluiten.

Ik kom tot mijn vragen, mevrouw de voorzitter.

Is dat correct? Welke uitvoeringsbesluiten zijn volgens u nog nodig? Indien ja, zijn de besluiten dan in voorbereiding?

Mocht dat het geval zijn, hebt u daar dan een bepaalde timing voor? Het zou immers een oplossing kunnen zijn voor de vele overtredingen die gebeuren en ook een oplossing voor de politierechtbanken die overgevraagd zijn.

12.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, uw vraag refereert aan het bevel tot betaling, waardoor niet-betaalde geldboetes direct kunnen worden ingevorderd, zonder dat eerst een veroordeling door de politierechtbank noodzakelijk is.

Het principe van het bevel tot betaling werd reeds tijdens de vorige legislatuur ingevoerd door de wet van 22 april 2012 tot wijziging van

12.01 Karin Temmerman (sp.a): La Flandre comme la Wallonie veulent intensifier les contrôles d'excès de vitesse, ces infractions étant parmi les principales causes d'accidents mortels sur nos routes. Cela occasionnera cependant un surcroît de travail pour la police, les parquets et les juges de police car aujourd'hui, lorsque les contrevenants ne règlent pas leur transaction pénale, ils sont d'ores et déjà renvoyés vers le tribunal, ce qui se traduit chaque année par un nombre de jugements compris entre 25 000 et 30 000 rien qu'en Flandre orientale. Pour éviter que, faute de temps, les PV soient classés sans suite, le parquet a imposé des quotas, en concertation avec la police.

Aux Pays-Bas, lorsqu'un contrevenant ne répond pas à une proposition de transaction pénale et qu'il ne fait pas expressément appel de cette proposition, des huissiers sont chargés de la perception immédiate de l'amende. Selon la procureure générale de Gand, une loi qui va dans le même sens existe en Belgique mais il manque encore les arrêtés d'exécution.

Quels sont les arrêtés d'exécution qui restent à promulguer? Des textes sont-ils en cours de rédaction? Est-il possible de fixer un calendrier?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: En raison d'une série de lacunes dans la loi, le parquet n'applique pas l'injonction de payer qui permet de recouvrer les amendes sans condamnation préalable par le tribunal de police.

de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer. Die wet is theoretisch op 1 januari 2013 in voege getreden.

Het bevel tot betaling wordt echter in de praktijk door de parketten niet toegepast omdat de goedgekeurde wet een aantal tekortkomingen bevat. Van bij het aantreden van de huidige regering heb ik mijn administratie gevraagd om samen met Justitie een wetsontwerp voor te bereiden tot reparatie van de reeds goedgekeurde wet.

Ik zal het desbetreffende wetsontwerp binnenkort aan de Ministerraad voorleggen, waarna het advies van de Raad van State en het advies van de Gewesten zal worden ingewonnen.

Het is de bedoeling het wetsontwerp nog vóór het parlementaire reces aan het Parlement voor te leggen. Er zijn geen uitvoeringsbesluiten nodig zodat de goedgekeurde wet direct in voege kan treden.

12.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Volgens de procureur-generaal ontbreken de uitvoeringsbesluiten. Hij heeft niet gesproken over het feit dat de wet mankementen zou hebben. Hij wijst er heel duidelijk op dat de uitvoeringsbesluiten ontbreken. Als u echter met een nieuwe wet komt, die er snel kan komen en die onmiddellijk in voege kan treden, zetten wij aldus een stap vooruit.

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

13 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dure pilotenopleiding" (nr. 3305)

13 Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'onéreuse formation des pilotes" (n° 3305)

13.01 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, wij weten allemaal dat het niet eenvoudig is om piloot te worden en het beroep op een correcte manier uit te oefenen. Dit werd de afgelopen weken nog maar eens aangetoond door een reportage op de VRT.

De opleiding om piloot te worden is peperduur. Enkel de basisopleiding kost 90 000 euro. Banken zijn in deze tijden niet echt geneigd om zulke risicovolle leningen toe te kennen. Deze financiële drempel schrikt heel wat potentiële piloten af, ook nadat zij al door alle andere selectieproeven zijn geraakt.

In ons land hebben wij een zeer toegankelijk hoger onderwijs. Wij staan wat dat betreft aan de top, ook binnen de OESO, en wij worden daar uiteraard ook om geroemd. Dit geldt echter niet voor de pilotenopleidingen. De sector vraagt dan ook om steun vanuit de overheid zodat jonge getalenteerde mensen hun droom kunnen waarmaken en als piloot in de luchtvaartsector kunnen werken.

Ik heb twee vragen, mevrouw de minister.

Bent u zich bewust van het probleem? Hebben de pilotenscholen ter zake al contact met u opgenomen?

Pour remédier à ces lacunes, je prépare une modification de la loi, de concert avec la Justice. La proposition sera prochainement soumise au Conseil des ministres, avant d'être transmise au Conseil d'État pour avis et ensuite aux Régions. J'entends présenter le projet de loi au Parlement avant les vacances et les arrêtés d'exécution seront alors superflus.

12.03 Karin Temmerman (sp.a): L'adoption et l'exécution rapide d'une nouvelle loi constituent un énorme progrès.

13.01 Veli Yüksel (CD&V): Devenir pilote n'est pas simple et c'est en outre terriblement cher. La formation de base coûte déjà 90 000 euros et certains candidats doivent renoncer à leur rêve à cause de cet obstacle financier. Si notre enseignement supérieur est très accessible, ce n'est pas le cas de la formation de pilote.

La ministre a-t-elle conscience de ce problème? Les écoles de pilotage l'ont-elles déjà contactée? Quelles mesures le gouvernement peut-il prendre pour remédier à ce problème?

Hoe kan de overheid tegemoetkomen aan de vraag van de pilotenscholen?

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Yüksel, ik kan u melden dat mij bewust ben van de kostprijs van een opleiding tot lijnpiloot.

De totale kostprijs is hoog omdat de kostprijs van de huur van een vliegtuig voor de praktijkopleiding, in tegenstelling tot andere beroepsopleidingen, heel hoog is. Een opleiding tot lijnpiloot voorziet in een minimum 195 vlieguren.

Het ondersteunen van scholen is normaal een bevoegdheid van de Gemeenschappen of Gewesten. Er is een aantal jaar geleden door mijn administratie bij de bevoegde minister van Financiën een dossier ingediend om de btw op de brandstof van de vliegtuigen, die worden gebruikt voor opleiding, te verlagen van 21 naar 6 %.

Ik zal dit aan de bevoegde minister in herinnering brengen. Een betere fiscale aftrekbaarheid zou ook kunnen worden toegepast op deze opleidingen.

13.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik begrijp dat vooral de Gewesten verantwoordelijk zijn voor dergelijke opleidingen. Wat de fiscale aanpak betreft, zult u blijkbaar het nodige doen om tegemoet te komen aan de vraag vanuit de sector.

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

14 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kabinet van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (nr. 3348)**

14 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cabinet du président du conseil d'administration de la SNCB" (n° 3348)**

14.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, dit is een opvolgingsvraag, aansluitend bij de discussie van vorige week. Ik had toen een aantal elementen uit de repliek niet vooraf gevraagd, daarom deze vraag in de hoop dat u beschikt over informatie om hierop te kunnen antwoorden.

U stelde dat er een analyse liep van het conflict tussen de twee heren. Over het onderwerp van deze vraag lezen we ook in de pers.

Uit hoeveel personeelsleden bestaat het kabinet van de voorzitter van de NMBS? Onder welke directie staan de personeelsleden hiërarchisch? We zagen immers dat er interferentie zou kunnen zijn van leden die de voorzitter steunen ten opzichte van anderen.

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Je sais que la formation de pilote de ligne est très onéreuse. Cela s'explique par le coût de la location d'un avion pour effectuer les 195 heures de vol minimum qui font partie de la formation. Le soutien aux écoles ressortit à la compétence des Communautés ou des Régions.

Voici quelques années, mon administration a introduit un dossier pour abaisser de 21 à 6 % la TVA sur le kérosène utilisé comme carburant pour les avions qui servent dans le cadre de formations. Je rappellerai cette initiative au ministre compétent. Une meilleure déductibilité fiscale des formations constitue une autre possibilité.

14.01 **David Geerts** (sp.a): Après notre discussion de la semaine dernière, j'aimerais que la ministre me dise combien de membres du personnel compte le cabinet du président du conseil d'administration de la SNCB. Sous quelle direction et quelle hiérarchie travaillent-ils? Quelles sont leurs tâches? Quel est le coût de cette aide? Quels accords de travail existe-t-il entre cette cellule et les autres services de la SNCB?

Wat is hun takenpakket? Wat is de prijs van de ondersteuning? Welke werkafspraken zijn er gemaakt tussen deze cel en de andere diensten van de NMBS?

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: Ik zal mijn antwoord niet beperken tot het kabinet van de voorzitter van de raad van bestuur, maar zal het ook hebben over de dienst B Chairman Office, waarvan het organigram op 8 januari 2014 werd goedgekeurd door de raad van bestuur.

Voorname dienst telt veertien personen die zijn onderverdeeld in, enerzijds, het secretariaat van de bestuursorganen, negen personen en, anderzijds, het kabinet van de voorzitter, vijf personen. De totale kostprijs van de dienst op jaarbasis bedraagt 1,04 miljoen euro. Het secretariaat van de bestuursorganen telt een secretaris-generaal alsook secretariaats-, vertaal- en bodefuncties.

Het kabinet van de voorzitter telt twee adviseurs, een secretaresse en twee chauffeurs. Een van de adviseurs is vastbenoemd in de graad van eerste-klasse ingenieur en oefent de functie uit van head of Chairman's Office, hoofd op de planningsdienst. Hij kwam in dienst in juni 1998 en is sedert mei 2010 lid van de ondersteuningscel van de voorzitter. De tweede adviseur is contractueel en in dienst sedert 2014 als bijzonder adviseur administratieve en sociale zaken. De dienst B Chairman Office werkt niet alleen ten dienste van de raad van bestuur, maar ook voor het directiecomité en de overige comités zoals het auditcomité, het benoemings- en bezoldigingscomité en het strategische comité.

In het kader van de besparingsmaatregelen die binnen de NMBS-Groep geïmplementeerd moeten worden, hebben de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter zich ertoe verbonden om zowel het personeelsbestand van de dienst als de bijhorende lasten te verminderen. Ik heb hen maandag allebei ontmoet op mijn kabinet en ik verwacht heel binnenkort hun concrete voorstellen.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik zal deze vraag ook stellen aan uw collega De Croo, om te kijken hoe dat in andere overheidsbedrijven is en omdat ik denk dat die vergelijking interessant zou kunnen zijn.

Ik zal heel beperkend repliceren, met twee bedenkingen.

Ten eerste, ik merk dat er operationele taken bij de voorzitter zitten die volgens mij bij de CEO of het management moeten zitten, er is daar een overlapping die niet gezond is.

Ten tweede, ik vind het merkwaardig dat de voorzitter van de raad van bestuur over twee chauffeurs beschikt, maar dat is waarschijnlijk een detail.

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

15 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfrijdende wagens" (nr. 3361)**

15 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures autonomes" (n° 3361)**

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre: L'organigramme du cabinet du président a été validé par le conseil d'administration du 8 janvier 2014. Ce service compte quatorze membres du personnel et coûte annuellement 1,04 millions d'euros. Neuf personnes travaillent au secrétariat des organes d'administration (un secrétaire général ainsi que des secrétaires, traducteurs et huissiers) et cinq au cabinet du président (deux conseillers, une secrétaire et deux chauffeurs). L'un des deux conseillers a été nommé à titre définitif au grade d'ingénieur principal tandis que l'autre est en service à titre contractuel depuis 2014.

Ce service ne travaille pas exclusivement pour le conseil d'administration, mais aussi pour le comité de direction et d'autres comités de la SNCB. Dans le cadre des économies demandées, l'administrateur délégué et le président formuleront très bientôt des propositions en vue de réduire les effectifs du service.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Les missions opérationnelles doivent être placées sous la tutelle de la direction et non pas du président, au risque de créer un double emploi inopportun. Je m'étonne par ailleurs de l'existence de deux emplois de chauffeur.

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, op het vlak van zelfrijdende wagens gebeurt er heel veel en het gaat heel snel. Zowat elke week verschijnen er artikels over constructeurs die experimenten uitvoeren of proeven doen met zelfrijdende wagens.

In *De Tijd* van 21 maart verscheen een artikel waarin er sprake was van Tesla's die binnenkort ook gedeeltelijk op zelfstandige manier zouden kunnen rijden op onze Belgische wegen. De grote vraag daarbij was altijd of dit kon worden toegestaan binnen de bestaande Wegcode en binnen de regels van het Verdrag van Wenen. Ik verwijs naar de artikelen 8.1 en 8.3 van de Wegcode en naar artikel 8 van het Verdrag van Wenen.

Een beetje tot onze verbazing verklaarde de FOD Mobiliteit in de krant dat het mogelijk moet zijn om zelfrijdende auto's toe te laten binnen de huidige wetgeving en zou de wetgeving daarvoor niet moeten worden aangepast, dit in tegenstelling tot wat eerdere berichten aangaven.

Mevrouw de minister, het zou goed zijn dat u daaromtrent wat duidelijkheid creëert met antwoorden op de volgende vragen.

Ten eerste, klopt deze berichtgeving uit *De Tijd* van 21 maart?

Ten tweede, waarop baseert de FOD Mobiliteit zich om te stellen dat zelfsturende wagens wel toegelaten zijn, zolang er maar iemand op de bestuurderszetel zit?

Ten derde, wat mag wel en wat niet in het kader van autonome wagens? Hoe verhoudt dit zich tot het Verdrag van Wenen en het amendement dat hierop werd ingediend om zelfrijdende wagens toe te laten?

Ten vierde, Tesla zegt in *De Tijd* autonoom rijden enkel toe te laten op autosnelwegen, maar niet in de bebouwde kom om geen veiligheidsrisico's te nemen. Dat lijkt niet onlogisch, maar het is op zich wel merkwaardig dat de autoconstructeur zelf bepaalt waar het wel en niet kan. Ik denk dat de overheid daarin een rol moet spelen.

Ten vijfde, in Nederland heeft men een soort kaderwet uitgewerkt waarbinnen zelfrijdende wagens zijn toegelaten. In een latere fase zal de output van het testproject dienen om de wetgeving aan te passen. Is het de bedoeling om in België op een gelijkaardige manier te werk te gaan, zoals ook met de LZV's is gebeurd?

Tot slot, in België zou men ook een proefproject met zelfrijdende voertuigen starten. De minister heeft in dit kader samengezeten met de Gewesten, Febiac, Assuralia en Agoria. Wat heeft dit overleg opgeleverd? Wat zijn de volgende stappen? Wat is de timing van het proefproject?

Zijn er op federaal niveau aanpassingen aan de wetgeving nodig om een proefproject toe te laten? Welke impact heeft de visie van de FOD Mobiliteit op dit proefproject?

Tot daar een hele reeks vragen, mevrouw de minister. Eigenlijk komt het erop neer dat we vragen wat er nodig is en wat de stand van

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les développements sont nombreux et très rapides dans le domaine des véhicules autonomes. Les véhicules de la marque Tesla pourraient également être autonomes à brève échéance. Je me demande si le code de la route et la Convention de Vienne autorisent ce mode de "conduite". Or à notre étonnement, le SPF Mobilité a déclaré que rien a priori ne s'y opposait.

Ces informations sont-elles exactes? Quelles sont les dispositions sur lesquelles s'appuie le SPF Mobilité pour affirmer que les véhicules autonomes sont autorisés, pour autant que quelqu'un occupe le siège du conducteur? Que recouvre cette autorisation? Qu'en est-il de la compatibilité de celle-ci avec la Convention de Vienne?

Tesla affirme par ailleurs que la circulation des véhicules autonomes est uniquement autorisée sur les autoroutes. Il est étrange que ce soit un constructeur automobile qui fixe les règles. Ce rôle n'incombe-t-il pas à l'État?

Les Pays-Bas ont élaboré un cadre autorisant les véhicules autonomes. La Belgique entend-elle suivre cet exemple? Une concertation aurait été organisée avec les Régions, la Febiac, Assuralia et Agoria sur un projet-pilote. Quels sont les résultats de cette concertation? Le lancement du projet-pilote nécessite-t-il une adaptation préalable de la législation? Quelle est l'incidence de la vision du SPF Mobilité sur ce projet-pilote?

zaken is omtrent deze interessante evolutie.

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Van den Bergh, de berichtgeving in *De Tijd* is correct.

Er wordt in de Wegcode noch in het internationaal verdrag over het wegverkeer gesteld dat de bestuurder steeds het stuur zelf in handen zou moeten hebben, maar hij moet wel in staat zijn om het voertuig te besturen. Dat wil ook zeggen dat niet gelijk wie op de bestuurderszetel mag gaan zitten. De bestuurder moet bijgevolg over een rijbewijs beschikken, lichamelijk geschikt zijn enzovoort. Artikel 8.5 van het Verdrag van Wenen, zoals aangepast door het Europees akkoord van 1971 tot aanvulling van dat verdrag, stelt dat de bestuurder de controle moet hebben over het voertuig op een manier die de bestuurder in staat stelt om het voertuig op een veilige manier te besturen. In artikel 8.3 van de Belgische Wegcode staat dat de bestuurder in staat moet zijn om te sturen en alle nodige rijbewegingen uit te voeren. Hij moet ook het voertuig goed in de hand hebben.

Al die bepalingen verhinderen niet dat de bestuurder zich mag laten bijstaan door geautomatiseerde systemen die hem helpen bij de uitvoering van de rijtaak, zoals ABS, ESP, automatische noodstop, adaptieve cruisecontrole enzovoort.

Het amendement van het verdrag waarnaar u verwijst, strekt er niet toe om zelfrijdende wagens toe te laten. Het heeft enkel tot doel te verduidelijken dat de automatische systemen die de bestuurder helpen bij de uitvoering van de rijtaak, niet strijdig zijn met het principe dat de bestuurder de controle moet hebben over het voertuig.

Het rijden zonder chauffeur is niet toegelaten. Zowel het internationaal verdrag als het verkeersreglement vereisen de aanwezigheid van een bestuurder in het voertuig.

Voertuigen zijn maar toegelaten tot het verkeer als ze zijn gehomologeerd of, wanneer het gaat om prototypes, als ze daarvoor de goedkeuring hebben gekregen van de bevoegde instanties. De voorwaarden van die toelating kunnen slaan zowel op de technische vereisten als op de plaatsen waar die voertuigen mogen rijden.

Het wettelijk kader in Nederland behelst de aanduiding van de Rijkswaterstaat om individuele toelatingen te geven voor het testen van autonome voertuigen. In België kunnen wij dat toelaten op basis van het technisch reglement.

Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer werd er een werkgroep opgericht waarin de verschillende stakeholders, waaronder de Gewesten, zijn vertegenwoordigd. Het is de bedoeling om de procedure voor het aanvragen van dergelijke tests zowel op technisch als op infrastructureel vlak op elkaar af te stemmen. Op dit ogenblik zijn er geen wettelijke aanpassingen nodig van het technisch reglement noch van de verkeersreglementering.

J'ajouterai que je me suis rendue aux Pays-Bas la semaine dernière

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Ni le Code de la route, ni la Convention internationale sur la circulation routière ne précisent que le conducteur doit toujours avoir le volant en mains. Toutefois, le conducteur doit être en état de conduire le véhicule, disposer d'un permis de conduire et être physiquement apte à la conduite. L'article 8.5 de la Convention de Vienne dispose que le conducteur doit avoir le contrôle de son véhicule de sorte à pouvoir le conduire d'une manière sûre. L'article 8.3 du Code de la route belge dispose que tout conducteur doit être en état de conduire et d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et qu'il doit avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit. Ces dispositions n'empêchent pas le conducteur de se faire seconder par des systèmes automatisés. La conduite sans chauffeur n'est pas autorisée.

Les véhicules ne sont autorisés à circuler que s'ils sont homologués. Les prototypes doivent quant à eux avoir reçu l'autorisation des institutions compétentes. Les conditions liées à cette autorisation peuvent avoir trait aux exigences techniques et aux endroits où le véhicule peut être utilisé.

Aux Pays-Bas, l'organisme Rijkswaterstaat délivre des autorisations individuelles pour les tests de véhicules. En Belgique, ces autorisations sont octroyées sur la base du règlement technique. Un groupe de travail a été institué au sein du SPF Mobilité et Transports en vue d'harmoniser les procédures de demande de tests. Aucune modification législative ne s'impose actuellement, qu'il s'agisse du règlement technique ou du code de la route.

In Nederland heb ik twee

où j'ai pu voir la démonstration de deux camions qui se suivaient. Le deuxième était sans chauffeur. En outre, la deuxième semaine des vacances de Pâques, j'irai avec Audi en Allemagne pour avoir la démonstration d'une voiture sans chauffeur.

Nous avons la volonté d'avancer dans ce dossier mais, malheureusement, les constructeurs vont beaucoup trop vite par rapport au législateur.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, dank u voor uw duidelijke antwoord.

Ik meen dat ik het zo kan interpreteren dat er voor de huidige versies van zelfrijdende voertuigen niet onmiddellijk een wetswijziging nodig is, daar die systemen nog als hulpsystemen kunnen worden beschouwd, als automatische systemen die de chauffeur bijstaan. Er moet nog altijd een chauffeur zijn. In de toekomst kan het zijn dat, afgaand op de experimenten die vandaag al plaatsvinden, de wagen volledig autonoom zal rijden en dat er geen sprake meer zal zijn van een chauffeur.

Op dat moment zal de regelgeving wel moeten worden herbekeken en zal het Internationaal Verdrag van Wenen moeten worden aangepast. Ik meen dat wij als wetgever de taak hebben zulke evoluties goed in het oog te houden. Wij moeten er immers voor zorgen dat wij als wetgever geen barricades oprichten tegen een interessante evolutie.

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

16 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les lignes 43 et 162 et plus spécifiquement la correspondance entre la province de Liège et Jemelle" (n° 3210)

16 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnen 43 en 162 en in het bijzonder de verbindingen tussen Jemelle en de provincie Luik" (nr. 3210)

16.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la ministre, à la suite du nouveau plan de transport entré en vigueur le 15 décembre 2014, la ligne 43 reliant Liège à Marloie s'est vue rabotée de son dernier arrêt qu'était la gare de Jemelle.

Ce rabotement n'est pas sans conséquences. En effet, cet arrêt est emprunté par de nombreux étudiants, qu'ils proviennent de l'Université et des Hautes écoles de Liège ou de l'Athénée Royal de Jemelle mais également par de nombreux travailleurs. À l'heure actuelle, les voyageurs, dans un sens comme dans l'autre, sont invités à emprunter la ligne 162 sur 6 km entre Jemelle et Marloie.

Le problème, c'est que la ligne 162 subit de nombreux incidents et des retards chroniques. Pour ne citer que quelques exemples dernièrement recensés, il y a eu l'arrachage de caténaires sur 8 km ainsi que des locomotives abîmées.

Vous dites souvent, madame la ministre, que là où s'arrête le train, il y a un bus. Oui, dans beaucoup de cas mais, malheureusement, pas

vrachtwagens achter elkaar zien rijden, waarbij de tweede zonder chauffeur reed. Ik zal eerlang de voorstelling van een zelfrijdende wagen bijwonen.

We willen vooruitgaan, maar de fabrikanten zijn de wetgever veel te vlug af.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Aucune modification légale n'est donc requise pour les versions actuelles des véhicules autonomes parce qu'il s'agit de systèmes automatiques d'assistance du conducteur. À l'avenir, il ne sera toutefois plus question de conducteur et la réglementation devra alors être revue.

16.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): In het nieuwe vervoersplan rijden de treinen op lijn 43 tussen Luik en Marloie niet meer door tot in het station Jemelle. De talrijke reizigers – studenten en werknemers – moeten tussen Marloie en Jemelle nu over 6 km lijn 162 nemen, waarop zich voortdurend vertragingen voordoen. Het aanbod van de TEC in de regio werd al aanzienlijk afgebouwd.

Kan er op middellange termijn voor gezorgd worden dat de treinen opnieuw doorrijden tot in Jemelle? Hoe kan de aansluiting tussen lijn 43 en lijn 162 in het station Marloie worden verbeterd,

ici. En effet, la région a déjà connu une diminution significative de l'offre des TEC. Pourtant, la gare de Jemelle dessert un nombre important de communes, à savoir Rochefort, Nassogne, Saint-Hubert, Wellin, Tellin, etc. Il serait donc intéressant, me semble-t-il, de la ménager dans le but de promouvoir une mobilité efficace en zone rurale et afin d'éviter que les usagers ne doivent par eux-mêmes se rendre jusqu'à la gare de Marloie.

Dès lors, madame la ministre, envisagez-vous, pour ce cas précis, de revoir la situation dans les modifications du plan de transport promis pour les mois à venir?

La réinstauration de l'arrêt en gare de Jemelle est-elle envisageable à moyen terme?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer la correspondance entre les lignes 43 et 162 en gare de Marloie, sachant que le problème ne vient pas du temps de correspondance (6 minutes) mais des retards chroniques de la ligne 162 qui rend ce changement incertain? Avez-vous des contacts avec les TEC par rapport à ce problème?

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Cassart, le nouveau plan de transport prévoit une relation L Liers-Liège-Marloie toutes les heures. Cette relation est en correspondance à Marloie en 7 minutes avec l'IC en direction de Jemelle-Arlon et Luxembourg.

Dans le cas d'un prolongement de la relation L Liers-Liège-Marloie vers Jemelle, le matériel et le personnel arrivant à Marloie ne pourraient plus être réutilisés rapidement pour repartir dans le sens opposé. Dès lors, un prolongement systématique des trains L jusque Jemelle engendrerait des coûts supplémentaires importants en personnel et matériel roulant.

Néanmoins, le matin, durant l'heure de pointe, un train P relie Jemelle à Liège avec retour le soir au départ de Liège. Cela a été possible sans devoir engager des coûts supplémentaires.

Par ailleurs, la SNCB effectue un suivi constant de la régularité des trains sur la ligne 162. Le temps de parcours et l'offre ont été adaptés en fonction des travaux en cours sur la ligne.

Si la SNCB n'a pas détecté de retards chroniques sur la ligne 162, des incidents ponctuels peuvent toutefois perturber temporairement le trafic et engendrer des désagréments pour la clientèle.

16.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour le caractère tout à fait complet de sa réponse.

in de weet dat niet de overstaptijden maar de chronische vertragingen op lijn 162 het probleem zijn? Hebt u contact opgenomen met de TEC?

16.02 **Minister Jacqueline Galant**: Het nieuwe vervoersplan voorziet in een L-uurdienst Liers-Luik-Marloie, die in Marloie een aansluiting biedt op de IC-trein naar Jemelle, Aarlen en Luxemburg, met een wachttijd van 7 minuten.

Als de L-verbinding Liers-Luik-Marloie wordt verlengd tot Jemelle, kunnen het materieel en het personeel bij aankomst in Marloie niet snel genoeg worden ingezet voor het vertrek in de andere richting. Alle L-treinen laten doorrijden tot in Jemelle zou handenvol geld kosten. Tijdens de ochtendspits rijdt er een P-trein van Jemelle naar Luik, 's avonds rijdt er een in de andere richting.

De NMBS monitort de stiptheid van de treinen op lijn 162. De reistijd en het aanbod werden bijgestuurd naar aanleiding van de huidige werken op de lijn. Er werden op lijn 162 geen chronische vertragingen vastgesteld, maar het verkeer kan altijd in de war worden gestuurd door een incident.

16.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Ik wil u verzoeken contact op te nemen met de minister die

Je l'invite peut-être aussi à prendre contact avec le ministre de tutelle en charge des TEC pour qu'il puisse aussi assurer le relais. À un moment donné, chacun doit s'adapter en vue de présenter une meilleure offre à la population.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

de TEC onder zijn bevoegdheid heeft. Elkeen moet zich aanpassen, zodat de mensen een beter aanbod krijgen.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe boetesysteem van de NMBS" (nr. 3365)

17 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau système des amendes de la SNCB" (n° 3365)

17.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, vorige week hebben collega Van den Bergh en ikzelf een aantal vragen gesteld over het boetesysteem dat enkele weken geleden ingevoerd werd. Ik heb u nu een opvolgingsvraag gesteld omdat ik hierop zeer veel reacties heb gekregen van reizigers.

Eenzijds, melden reizigers mij dat men het geluk had een treinconductor te hebben die stelde dat, zolang hij geen materieel kreeg dat goed werkte, hij ook geen boetes zou uitschrijven. Anderzijds, heb ik ook reacties gekregen waarbij er door de te rigide procedure – ik wil zeker en vast niet naar de treinbegeleiders zelf verwijzen – absoluut geen vorm van klantvriendelijkheid was. De klant wordt dan immers eigenlijk beschouwd als een fraudeur.

Een van de voorbeelden was eigenlijk treffend. Het ging om een scholier die een abonnement had maar het controlekastje werkte niet. Toch werd daar een formulier C170 uitgeschreven omdat een ventje van 14 jaar niet voldoende geld bij zich had. Ik stel mij dan de vraag waar de klantvriendelijkheid naartoe is? Als ouders dan contact opnemen met de klantendienst van de NMBS, dan wordt er enkel op basis van procedures een antwoord gegeven.

Ik stel u dus een opvolgingsvraag om eens na te gaan hoeveel boetes er nu sinds 1 februari 2015 zijn uitgeschreven door een defect van een automaat, het vergeten van een abonnement of het niet kunnen lezen van het ID-ticket op de treinkaart. Hoeveel terugvorderingen zijn er gebeurd?

Wanneer het ticketcontrolekastje niet reageert op de treinkaart van de reizigers hoewel het abonnement niet is verlopen, hoe kan men er dan van uitgaan dat de fout bij de treinkaart en dus de reiziger ligt en niet bij het ticketcontrolekastje? Het vermoeden van onschuld wordt hier dus niet toegepast.

Waarom stelt men de klant als het ware onmiddellijk in verdenking en waarom moet die dan zelf stappen ondernemen? Wat is de procedure voor het onmiddellijk uitschrijven van een C170? Waarom wordt er geen bericht meegegeven dat de klant zijn treinkaart moet laten controleren aan het loket?

Ik weet dat we daar vorige week een discussie over hebben gehad maar het is essentieel – daarom stel ik deze opvolgingsvraag – dat er binnen de maatschappij een grondige evaluatie gebeurt van dit

17.01 David Geerts (sp.a): Combien d'amendes la SNCB a-t-elle infligées depuis le 1^{er} février 2015 en conséquence de la panne d'un distributeur de billets, de l'oubli d'un abonnement ou de l'impossibilité de lire le billet eID? Combien de remboursements ont été effectués?

Pourquoi la faute est-elle systématiquement imputée au voyageur lorsque l'appareil de contrôle des billets ne peut lire un abonnement? Pourquoi la présomption d'innocence n'est-elle pas appliquée dans pareil cas et pourquoi le client doit-il lui-même entreprendre des démarches pour prouver son innocence?

Quelle est la procédure à suivre pour remplir un formulaire C170? Pourquoi n'indique-t-on pas au client qu'il doit faire contrôler sa carte de train au guichet?

Le système d'amendes sera-t-il évalué?

systeem. Dat is eigenlijk het doel van deze vraag.

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat zij tussen 1 en 28 februari 2015 ongeveer 6 000 boetes heeft uitgereikt in de trein. In dezelfde periode werden 1 846 dossiers van klanten die hun treinkaart vergaten, geregeld en terugbetaald aan het loket.

De reglementering stelt duidelijk dat indien een vervoersbewijs bij de controle door de treinbegeleider onleesbaar is of niet kan worden voorgelegd, er een vaststelling van onregelmatigheid van de reiziger moet worden opgemaakt waarop een van de vermelde redenen duidelijk staat vermeld.

De Customer Service van de NMBS zal automatisch nagaan of de MOBIB-kaart een vervoersbewijs bevat dat geldig is voor het traject en de dag van de vaststelling. Als de MOBIB-kaart in orde is, wordt de C170 automatisch zonder gevolg geklasseerd. Als dit niet het geval is, zal de Customer Service de klant een uitnodiging sturen om het boordtarief te betalen.

Binnen de huidige technische limieten kan alleen een controle naar de feiten in de centrale systemen eenduidig aantonen of er sprake was van een onregelmatigheid of niet. Wanneer de onregelmatigheid voortkomt uit een informaticafout, wordt de onregelmatigheid geannuleerd zonder verder gevolg. Indien de klant in regel is, wordt de vaststelling uitgeschreven zonder dat hij iets hoeft te doen, de centrale diensten voeren de controle uit.

De evaluatie van het boordtarief is een continu proces. Het is echter te vroeg om nu reeds conclusies te trekken.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, met een zaak ben ik het zeker eens, namelijk dat de periode van evaluatie langer moet zijn dan één maand. Het doel van mijn vraag vandaag is om de mensen die daarvoor bevoegd zijn, toch te laten onderzoeken of dit wel het meest klantvriendelijk systeem is.

Het aantal van 6 000 boetes vind ik vrij hoog, natuurlijk moet er percentagegewijs een vergelijking gemaakt worden, met het aantal reizigers en dergelijke. Eigenlijk wordt er nu een hele administratie in werking gesteld. Mogelijk zijn er mensen die opzettelijk foutief gedrag vertonen, maar het grote deel van de mensen niet en de administratieve kost om deze mensen te pesten, is te hoog.

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

18 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het diversiteitsbeleid" (nr. 3370)**

18 **Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de diversité" (n° 3370)**

18.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, de NMBS is de grootste werkgever van ons land, met bijna 36 000 werknemers. Ik heb onlangs cijfers opgevraagd over diversiteit bij de spoorwegen en blijktbaar heeft 4,37 % van de werknemers een niet-Belgische achtergrond.

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre: En février 2015, environ 6 000 amendes ont été infligées dans les trains et 1 846 clients qui avaient oublié leur carte-train ont été remboursés.

Lorsqu'une irrégularité est constatée dans un train et que le service de la clientèle de la SNCB constate que la carte MOBIB était en règle, la procédure liée au formulaire C170 est automatiquement classée sans suite. Si le client est en règle, la constatation est rédigée sans qu'il doive intervenir. Les services centraux procèdent automatiquement au contrôle ex post.

Une évaluation est effectuée en permanence mais il est trop tôt pour en tirer des conclusions.

17.03 **David Geerts** (sp.a): La toute grande majorité des voyageurs est certainement de bonne foi. Les frais administratifs qu'entraînerait un jusqu'au-boutisme sanctionnel à l'égard de ces contrevenants involontaires sont trop élevés.

18.01 **Veli Yüksel** (CD&V): La SNCB emploie 4,37 % de travailleurs issus de l'immigration. Or les entreprises, et à plus forte raison les entreprises publiques, doivent

Overheidsbedrijven vervullen een maatschappelijke rol en hebben een voorbeeldfunctie. Bedrijven, en zeker overheidsbedrijven, moeten een afspiegeling zijn van de samenleving. Uit dat cijfer moeten wij jammer genoeg concluderen dat dit niet het geval is.

Het beheerscontract van NMBS-Holding voorziet sinds 2009 in een diversiteitplan en een jaarlijkse evaluatie ervan. In het beheerscontract staan ook streefcijfers. Het aandeel allochtonen in de jaarlijkse instroom moet minstens 10 % zijn. In het regeerakkoord lezen wij het volgende: "Er zal worden gewerkt aan een socio-economische monitoring om een gericht diversiteitsbeleid te voeren met een becijferde doelstelling". Ik meen dat dat heel duidelijk is.

Mevrouw de minister, ten eerste, hoe evalueert u het diversiteitsbeleid in de NMBS-Groep?

Ten tweede, heb ik een politieke vraag. Zult u streefcijfers opnemen in het nieuwe beheerscontract? Zult u de NMBS-Groep, en meer specifiek de directie, bijvoorbeeld via variabele verloning, aanmoedigen betere resultaten te boeken?

Ten derde, wat was het aandeel allochtonen in de instroom in de jaren 2010-2014. In 2009 is voor het eerst een streefcijfer in een beheerscontract opgenomen.

Ten vierde en ten slotte, kunt u ons de diversiteitsplannen en de evaluaties bezorgen?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: De Belgische spoorwegen zetten zich in voor diversiteit en respect op de werkplaats en zullen die beleidslijn zelfs nog versterken. De Belgische spoorwegen schenken dan ook bijzondere aandacht aan die principes, zowel wat de klanten als het personeel betreft.

HR Rail heeft mij de cijfers bezorgd met de percentages van de personen met andere nationaliteiten, die zijn tewerkgesteld. De dienst heeft mij ook het diversiteitsplan bezorgd. Alle gegevens zijn in de documenten vevat, die ik u laat bezorgen.

In het kader van de toekomstige beheerscontracten zal een algemeen evenwicht worden nagestreefd.

18.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, het is een nogal kort antwoord.

Ik zal de cijfers eerst bestuderen en de evaluaties bekijken. Ik wil echter onderstrepen dat sinds 2009 het principe van toepassing is dat er een instroom van 10 % moet zijn. Het is heel duidelijk dat de NMBS-Groep vrijwillig dat principe toepast. Zij doet dat dus

être le reflet de la société.

Un plan de diversité, soumis à une évaluation annuelle est également inclus depuis 2009 dans le contrat de gestion de la SNCB-Holding. Ce contrat précise également que le taux de recrutement annuel de travailleurs d'origine allochtone doit être d'au moins 10%.

Quelle évaluation fait la ministre de la politique de diversité appliquée par la SNCB? Le nouveau contrat de gestion mentionnera-t-il des objectifs chiffrés? La direction sera-t-elle encouragée, par le biais par exemple de la rémunération variable, à améliorer les résultats de l'entreprise dans ce domaine?

Quel est depuis 2010, le pourcentage de travailleurs d'origine allochtone recrutés par la SNCB?

18.02 **Jacqueline Galant**, ministre: L'entreprise belge des chemins de fer s'engage à défendre les principes de la diversité et du respect sur le lieu de travail et intensifiera cet engagement. L'application de ces principes est primordiale, que ce soit à l'égard des clients ou du personnel.

HR Rail m'a transmis le plan de diversité en vigueur ainsi que les chiffres relatifs aux personnes d'autres nationalités qui travaillent à la SNCB. Je transmettrai ces données à M. Yüksel.

Nous rechercherons en tout cas un équilibre général dans le cadre des futurs contrats de gestion.

18.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Depuis 2009, la SNCB applique le principe selon lequel il doit y avoir 10 % de personnes d'origine étrangère dans le flux d'entrée. Cela ne fonctionne manifestement pas car ce pourcentage atteint

heel vrijblijvend.

seulement 4 % en moyenne.

Wat stellen wij vandaag vast? Wij stellen vast dat wij aan een cijfer van gemiddeld 4 % zitten. De methode werkt niet, er moet een ander beleid komen.

Ik hoop dat u in de geest van het regeerakkoord concrete stappen ter zake zal zetten. U weet dat mijn fractie daar absoluut een grote voorstander van is en u daarin zal steunen. Wij moeten tot een beleid komen waarmee wij echte resultaten realiseren.

Mevrouw de minister, sta mij toe duidelijk te stellen dat het een positief verhaal is. Wij vragen inspanningen aan de NMBS-Groep. De bedoeling is dat er, indien resultaten worden geboekt, een zekere beloning tegenover staat. De directie van de NMBS moet volgens ons verder worden aangemoedigd om op diversiteit in te zetten en op dat vlak resultaten te boeken. U hebt zelf opgemerkt dat zulks in het belang is van zowel de klanten van de NMBS als haar personeel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet 'Park and Ride' à Stockem" (n° 3373)

19 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de park-and-ride in Stockem" (nr. 3373)

19.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, je reviens sur les échanges entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

Une réunion bilatérale s'est déroulée le jeudi 5 février dernier, à Bruxelles, lors de laquelle les sujets transfrontaliers liant nos deux pays ont été abordés. Il a notamment été question du projet "Park and Ride" qui vise la création d'une aire de stationnement de très grande capacité sur le site de Stockem pour décongestionner l'autoroute E411 vers le Luxembourg et Luxembourg-Ville en particulier. Les gouvernements belge et luxembourgeois auraient demandé aux deux exploitants, CFL et SNCB, de poursuivre leurs analyses avec l'objet d'une mise en service à court terme.

Madame la ministre, confirmez-vous ces informations? Le site de Stockem est-il privilégié par rapport à d'autres sites? D'autres sites sont-ils également à l'étude? Si oui, lesquels? Avez-vous demandé à la SNCB la poursuite de ses analyses? Quand envisagez-vous la mise en service d'une telle aire de stationnement? Quelle serait la capacité exacte de ce *Park and Ride*? Des chiffres ont circulé, mais j'aimerais obtenir une réponse précise à cette question.

19.01 Isabelle Poncelet (cdH): Tijdens de jongste bilaterale vergadering België-Luxemburg was er sprake van de aanleg van een zeer groot parkeerterrein in Stockem dat de E411 moet ontlasten. De Belgische en Luxemburgse regeringen zouden de CFL en de NMBS hebben gevraagd werk te maken van de spoedige ingebruikname van dat terrein.

Bevestigt u die informatie? Worden er nog andere sites bestudeerd? Wanneer zal dat terrein in gebruik worden genomen? Over welke capaciteit zou die park-and-ride beschikken?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, le projet "Park and Ride" à Stockem est né de la volonté de capter une partie des automobilistes qui empruntent la E411. Cette artère est en effet congestionnée à partir de la localité de Weyler aux heures de pointe. L'arrêt de Stockem, qui se trouve en amont de la zone congestionnée, constitue un emplacement idéal. En effet, l'arrêt déjà aménagé pour l'accueil des voyageurs et le déménagement de l'atelier de traction SNCB actuel de Stockem est prévu pour mi-2016, laissant un espace disponible pour un parking. Le *Park and Ride* ne peut pas être mis en

19.02 Minister Jacqueline Galant: De geplande park-and-ride in Stockem is bedoeld om een deel van de voertuigen die gebruik maken van de E411, die tijdens de spits verzadigd is, op te vangen. De stopplaats Stockem, die zich voor het verzadigde stuk snelweg bevindt en weldra vrijkomt door de

service avant cette date. Les aménagements de l'infrastructure à réaliser sont mineurs, car les espaces de parking actuels de l'atelier seront utilisés pour accueillir au départ 200 à 300 places de parking.

La SNCB réalise actuellement une étude commerciale sur le potentiel en termes de clients supplémentaires que représenterait un *Park and Ride* en lieu et place de l'atelier SNCB actuel de Stockem-Viville. Si cette étude du potentiel conclut à la pertinence du *Park and Ride*, elle sera suivie d'une étude de faisabilité et d'un *business case*, qui analyseront en détails les questions commerciales, financières et techniques.

Lors de leur réunion conjointe du 5 février 2015, les gouvernements belge et luxembourgeois ont décidé de soutenir l'idée de la mise en place d'un *Park and Ride* à Stockem et ont demandé aux deux exploitants de continuer leurs analyses avec l'objectif d'une mise en service à court terme. Ces analyses permettront de préciser la capacité exacte du *Park and Ride*.

verhuizing van de tractie-werkplaats van de NMBS, is een ideale locatie. Er zijn maar weinig aanpassingen nodig.

De NMBS voert een commercieel onderzoek uit naar de mogelijke bijkomende klanten die een park-and-ride kan genereren. Als de conclusies van dat onderzoek positief zijn, volgt er een haalbaarheidsstudie. De Belgische en Luxemburgse regeringen staan achter de inrichting van een park-and-ride in Stockem en hebben de beide exploitanten gevraagd hun onderzoeken, die het mogelijk zullen maken de capaciteit van de park-and-ride te bepalen, voort te zetten.

19.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

Vous confirmez qu'un seul site est à l'étude; celui de Stockem. Si j'ai bien compris, la mise en place du projet aurait lieu en deux phases. Dans un premier temps, à brève échéance, on exploiterait l'infrastructure existante. Dans un second temps, après analyses, on envisagerait un aménagement d'une plus grande capacité.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du passage à niveau à Stockem" (n° 3374)

20 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de overweg in Stockem" (nr. 3374)

20.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, comme c'est le cas un peu partout, Infrabel prévoit de supprimer le passage à niveau à hauteur de Stockem. Afin de permettre le trafic des piétons, cyclistes mais aussi celui des voitures, Infrabel a annoncé la création d'un passage sous voies pour les piétons et les cyclistes ainsi que d'un tunnel pour les voitures.

Madame la ministre, confirmez-vous cette information? Les personnes à mobilité réduite auront-elles un accès privilégié à ces passages? Quel est le planning des travaux?

20.01 Isabelle Poncelet (cdH): Infrabel zou de overweg in Stockem willen afschaffen en een tunnel laten aanleggen voor voetgangers, fietsers en auto's.

Klopt die informatie? Komt er een toegang voor personen met een mobiliteitsbeperking? Hoe ziet het tijdspad voor de werkzaamheden eruit?

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, je confirme cette information.

Les personnes à mobilité réduite auront effectivement un accès privilégié à ces passages. En ce qui concerne le tunnel pour les voitures et les usagers faibles, il est prévu avec un trottoir de

20.02 Minister Jacqueline Galant: Er is inderdaad een verkeers-tunnel gepland, met een trottoir en een leuning. De onderdoorgang die op de plaats van de overweg komt, zal worden uitgerust met

2,25 mètres et il est protégé par un garde-corps. En ce qui concerne le couloir sous voies qui se trouve à l'endroit du passage à niveau, il sera aménagé avec des rampes permettant aux personnes à mobilité réduite un accès facile.

Selon la SNCB, pour autant que le permis soit délivré sans délai, les travaux seront prévus à partir de l'automne 2015 pour se terminer fin 2016.

hellende vlakken om de toegang voor minder mobiele personen mogelijk te maken. Als de vergunning niet op zich laat wachten, kunnen de werken dit najaar beginnen en eind 2016 klaar zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Mme Fonck est actuellement en Conférence des présidents et va arriver.

La question n° 3452 de M. Foret est transformée en question écrite de même que la question n° 3456 de M. Burton.

Je n'ai pas de nouvelles de Mme Jadin.

21 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uittredingsregeling voor de leden van het directiecomité" (nr. 3464)**

21 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le régime de départ des membres du comité de direction" (n° 3464)**

21.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, dit is een opvolgingsvraag. Ik kom hierbij terug op mijn vraag van vorige week over de opdracht van Michel Allé, waarbij u ook de modaliteiten vermeld hebt van de vertrekregeling van de leden van het directiecomité.

U zei vorige week dat de leden het directiecomité een verbrekingsvergoeding van twaalf maanden krijgen, in het geval hun mandaat vroegtijdig zou worden beëindigd. Specifiek voor de heer Bourlard, de directeur-generaal Stations, meldde u dat er in een andere vertrekregeling is voorzien. Hij wordt na het einde van zijn mandaat verder tewerkgesteld als directeur, met een degressieve verbrekingsvergoeding van drie, twee en een jaar, indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken binnen respectievelijk twee, vier of zes jaar na het einde van zijn mandaat. Na het einde van zijn mandaat is hij dus nog zeker zes jaar tewerkgesteld als directeur. Dat is een zekerheid voor hem. Ik heb u vorige week dan ook gezegd dat hij eigenlijk nog beter af is dan Michel Allé.

In het jaarverslag van de NMBS staat het volgende over de drie andere leden van het directiecomité: "Voor de heren Audenaert, Bourlard en Bovy is voorzien dat, in geval van beëindiging van het mandaat van directeur-generaal voor een ander motief dan een zwaarwichtige reden, zij in de graad van directeur verder tewerkgesteld worden tot de oorspronkelijk voorziene vervaldatum van hun mandaat, met behoud van loon."

De antwoorden die u vorige week hebt gegeven wijken daar alleszins van af.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u.

21.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Pourquoi M. Vincent Bourlard, le directeur général Gares à la SNCB, bénéficie-t-il d'un règlement de départ plus avantageux que les autres membres du comité de direction? Quand ce règlement a-t-il été décidé? Quand le mandat de M. Bourlard et celui des deux autres membres du comité de direction, M. Audenaert et M. Bovy, arriveront-ils à échéance? Quand atteindront-ils l'âge légal de la pension et ne pourront-ils dès lors plus exercer leur mandat conformément aux statuts? Si je pose cette dernière question, c'est pour un motif bien spécifique, à savoir qu'elle était également d'application pour M. Michel Allé.

Waarom heeft de heer Vincent Bourlard een afwijkende, en genereuzere, vertrekregeling dan de andere leden van het directiecomité? Wanneer werd die regeling afgesloten? Wanneer vervalt het mandaat van de heer Bourlard? Wanneer vervalt het mandaat van de andere twee leden, de heren Audenaert en Bovy? Wanneer bereiken de drie heren de wettelijke pensioenleeftijd en kunnen zij hun mandaat volgens de statuten niet langer uitoefenen?

Ik stel die laatste vraag specifiek omdat die ook op Michel Allé van toepassing was.

21.02 Minister **Jacqueline Galant**: De arbeidsovereenkomst van de heer Bourlard is de enige die dateert van voor de reorganisatie van 2005. Sinds 2005 zijn de arbeidsovereenkomsten gelijklopend. De nieuw aangepaste overeenkomsten sinds de reorganisatie van 2014 zijn ook gelijklopend.

De basisarbeidsovereenkomst van de heer Bourlard trad in werking op 13 oktober 1998 en werd namens de NMBS getekend door de heer Damar, voorzitter van de raad van bestuur, en de heer Schouppe, gedelegeerd bestuurder. Na de reorganisatie van 2005 werd aan die arbeidsovereenkomst een bijvoegsel toegevoegd conform de regeling voor alle contracten van leden van het directiecomité die op 28 januari 2005 werd goedgekeurd door de raad van bestuur. Dit bijvoegsel werd namens de NMBS-Holding getekend door de heer Fontinoy, voorzitter van de raad van bestuur, en de heer Haeck, gedelegeerd bestuurder. Dit bijvoegsel bevestigt de bepalingen van het initiële contract, hetgeen arbeidsrechtelijk correct is.

De ingangsdatum van zijn mandaat als directeur-generaal was 1 januari 2005. De raad van bestuur van de NMBS-Holding verlengde dit mandaat op 29 oktober 2010 voor zes jaar, ingaand op 1 januari 2011. De heer Bourlard wordt 65 in januari 2017. Het mandaat van de heer Bourlard verstrijkt op 31 december 2016.

Het initiële mandaat van de heer Audenaert verviel op 1 oktober 2017. Als gevolg van de reorganisatie verleende de raad van bestuur hem eervol ontslag uit zijn mandaat van directeur-generaal human resources per 1 juni 2014. Hij blijft directeur HR tot 31 mei 2015.

Het mandaat van de heer Michel Bovy, algemeen directeur van HR Rail, statutair personeelslid, neemt vervroegd een einde op 1 januari 2017 ingevolge het bereiken van de statutaire leeftijdsgrens zoals voorzien in het hoofdstuk pensioenen van het statuut van het personeel.

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le contrat de travail de M. Bourlard a encore été conclu avant la réorganisation de 2005. C'est le seul dans ce cas. Depuis 2005, les contrats de travail sont conformes, de même que les contrats qui ont fait l'objet de nouvelles adaptations depuis la réorganisation de 2014.

Le contrat de base de M. Bourlard est entré en vigueur le 13 octobre 1998 et a été signé par M. Damart en sa qualité de président du conseil d'administration et par M. Schouppe en sa qualité d'administrateur délégué.

Après la réorganisation de 2005, un avenant a été ajouté conformément à la réglementation en vigueur pour les membres du comité de direction. Il a été signé par M. Fontinoy en sa qualité de président du Conseil d'administration et par M. Haeck en sa qualité d'administrateur délégué. Cet avenant confirme les dispositions du contrat initial.

M. Bourlard a entamé son mandat de directeur général le 1^{er} janvier 2005. Celui-ci a été prolongé de six ans le 1^{er} janvier 2011. M. Bourlard aura 65 ans en janvier 2017 et son mandat prendra fin le 31 décembre 2016. Le mandat initial de M. Audenaert se terminait le 1^{er} octobre 2017, mais le Conseil lui a accordé, dans le cadre de la réorganisation, démission honorable de sa fonction de directeur général des Ressources humaines (RH) le 1^{er} juin 2014. Il reste directeur RH jusqu'au 31 mai 2015. M. Michel

Bovy, directeur général de HR Rail, verra son mandat prendre fin anticipativement le 1^{er} janvier 2017 car il aura alors atteint la limite d'âge en vigueur pour le personnel statutaire.

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

Ik stel vast dat de heer Bourlard dezelfde reden zal kunnen invoeren als de heer Allé en dat hun mandaat langer loopt dan wanneer ze de wettelijke pensioenleeftijd bereiken. Ze hebben dus recht op die extra vergoedingen.

Ik zal dat dossier dan ook verder blijven opvolgen.

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

22 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de autoparking aan het station van Ternat" (nr. 3465)

22 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Ternat" (n° 3465)

22.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het is niet mijn gewoonte om mondelinge vragen te stellen over lokale dossiers, maar in Ternat doet zich een wel heel bizarre situatie voor.

Ongeveer een maand geleden is daar een nieuwe parking geopend en dat heeft voor heel wat commotie gezorgd. Iedereen was tevreden en had ernaar uitgekeken dat de parkeerproblemen eindelijk opgelost zouden zijn. Nu blijkt echter dat de parkeervakken veel te krap zijn, slechts 2,20 meter breed, terwijl alle richtlijnen een breedte van 2,50 meter aanraden.

Dat heeft allerlei gevolgen, bijvoorbeeld dat sommige bestuurders zich preventief over twee vakken parkeren om niet te worden ingesloten. Dat heeft een negatief effect, want daardoor gaan er nog meer parkeerplaatsen verloren. Ondertussen zijn de parkeervakken al verbreed tot 2,30 meter, maar dat is nog altijd smaller dan 2,50 meter.

Mevrouw de minister, het verbaast mij dat zo iets kon gebeuren en daarom heb ik de volgende vragen.

Welke minimumvoorwaarden hanteert de NMBS om parkeervakken aan te leggen? Wat is de reactie van de NMBS op de commotie rond de te smalle parkeervakken in Ternat? Wanneer zal de NMBS overleggen met de gemeente Ternat over dat probleem?

22.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de NMBS maakt voor haar ontwerpen gebruik van Revalor, gebaseerd op de bestaande wetten, normen en regelgeving en aangevuld met de eigen ervaring. In de bestaande Revalor heeft een parkeervak een breedte tussen 2,30 en 2,50 meter.

21.03 Inez De Coninck (N-VA): Je constate que, comme le mandat de M. Allé, celui de M. Bourlard sera prolongé au-delà de l'âge légal de la pension et qu'ils ont donc tous deux droit à des indemnités supplémentaires.

22.01 Inez De Coninck (N-VA): Le nouveau parking devrait résoudre les problèmes de stationnement à la gare de Ternat mais, avant d'être élargis à 2,30 m, les emplacements étaient d'une longueur ne dépassant pas 2,20 m, alors que toutes les directives recommandent 2,50 m. Certains conducteurs occupent par conséquent deux emplacements, réduisant ainsi le nombre de places disponibles.

Quelles sont les directives appliquées par la SNCB pour l'aménagement d'emplacements de stationnement? Consulte-t-elle les administrations communales?

22.02 Jacqueline Galant, ministre: La SNCB utilise pour ses projets les normes Revalor, sur la base de ses propres normes et de son expérience. La largeur d'un emplacement de parking varie de

De NMBS zal nakijken in welke mate deze parkeervakken kunnen worden aangepast. Een overleg met de gemeente Ternat is nog niet gepland, maar de NMBS zal contact opnemen met de gemeente.

2,30 m à 2,50 m. La SNCB examinera si des modifications sont possibles et se concertera avec l'administration communale.

22.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik hoop inderdaad dat er een oplossing komt, zodat de parking efficiënt kan worden gebruikt

22.03 Inez De Coninck (N-VA): Il est regrettable qu'on ne consulte pas les experts à propos de ces emplacements de parking certes banals, mais qui sont importants pour les usagers du rail.

In de marge wil ik nog de volgende opmerking maken.

Er werden hier al heel wat vragen gesteld over Eurostation. Er is een hele batterij aan ingenieurs, planners, architecten, deskundigen op allerlei gebied met dit project bezig. Het is dan ook zeer jammer te moeten vaststellen dat deze personen geen advies geven inzake een banaal dossier dat evenwel belangrijk is voor de treinreiziger. Zo had het probleem in elk geval kunnen worden vermeden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en oeuvre des AIP le 2 avril 2015" (n° 3472)

23 Vraag van de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van de AIP's op 2 april 2015" (nr. 3472)

23.01 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, à partir du 2 avril 2015, c'est-à-dire demain, les AIP tels que modifiés par vos soins dans le cadre de ce qui a été appelé le moratoire, prévoient l'annulation de la sixième étape de la mise en œuvre des accords aéroportuaires conclus en 2008 et 2010.

23.01 Georges Dallemagne (cdH): Het moratorium met betrekking tot het plan voor het overvliegen van Brussel loopt morgen af; het was uw eerste en enige antwoord op het verzet tegen de uitvoering van de zesde fase van dat plan. Daarmee zullen de vliegroutes die van toepassing waren vóór 6 februari 2014 opnieuw van kracht worden. Onder meer de vliegtuigen die opstijgen in zuidelijke richting zullen opnieuw via het oosten van het Brusselse Gewest vliegen, waardoor er in de gemeenten aan de oostkant opnieuw de meeste geluidshinder zal zijn.

À cette date seront donc remises en vigueur les routes antérieures à celles du 6 février 2014. En particulier, tous les décollages vers le sud seront à nouveau orientés vers l'est de la Région bruxelloise. On va ainsi reconcentrer les nuisances sur les quelques communes de Bruxelles et de sa périphérie, matraquées depuis maintenant plus de dix longues années! On parle de plus de 65 000 mouvements (atterrissages et décollages) par an. Si je compte bien, cela représente en moyenne presque 180 mouvements par jour, soit *grosso modo* un avion toutes les 5 minutes.

Ce moratoire était votre première réponse et, à ce jour, votre seule et unique réponse à la contestation née de la mise en œuvre de la sixième phase du plan de survol du gouvernement précédent. Cette réponse est clairement insuffisante! Ce faisant, on revient à une situation qui a elle-même été à l'origine des accords aéroportuaires de 2008 et 2010. C'est parce que les riverains à l'est de Bruxelles, intensément survolés et durement éprouvés, avaient obtenu gain de cause devant le tribunal de Bruxelles dans une action en cessation que le gouvernement Leterme avait dû négocier un nouveau plan de survol.

Maar het is net omdat de inwoners van deze oostelijke gemeenten voor de rechtbank van Brussel gelijk hebben gekregen in een vordering tot staking dat de regering-Leterme een nieuw routeplan heeft moeten opstellen.

Maintenant, parce que d'autres riverains de Bruxelles survolés par ce nouveau plan ont obtenu le même résultat devant le même tribunal de Bruxelles, vous avez fait en sorte qu'on revienne à la situation de départ. Vous comprenez qu'on tourne en rond et que la situation qui

In dat plan werd er over andere gemeenten gevlogen, waarvan de inwoners ondertussen voor dezelfde rechtbank hetzelfde

existera à partir de demain est une profonde et grave injustice à l'égard des habitants des deux Woluwe, d'Evere, d'une partie de Schaerbeek, de Kraainem, de Wezembeek-Oppem et j'en passe.

Madame la ministre, les associations vont évidemment attaquer en justice la remise en vigueur de ces routes dont ils ont déjà obtenu l'annulation en 2005 et pour lesquelles vous n'avez pas fait d'étude d'incidence, comme vous y êtes pourtant obligée. Les communes concernées ne vont sans doute pas rester les bras ballants. Vous serez donc contrainte d'à nouveau modifier ces routes. Il est important pour tous les Bruxellois que vous livriez rapidement vos intentions.

En particulier, quand et comment allez-vous définir les nouvelles routes? Qu'allez-vous faire pour enfin avancer sur la création de l'Autorité indépendante de Contrôle? Que pensez-vous d'une interdiction pure et simple des vols de nuit? Une grande avancée pour tous les Bruxellois et pour tous les riverains de cet aéroport, sans distinction et sans discrimination, serait d'allonger la nuit, de 22 h 00 à 07 h 00, au lieu de 23 h 00 à 06 h 00 actuellement. D'autres aéroports européens l'ont fait. Avez-vous enregistré une quelconque avancée sur ce sujet? Qu'en est-il de la concertation promise avec les Régions le 23 décembre 2014?

resultaat hebben geboekt. En u hebt er nu voor gezorgd dat wij terug bij de uitgangssituatie zijn aanbeland; wij draaien dus gewoon rondjes.

De betrokken verenigingen zullen de invoering van dit routeplan uiteraard opnieuw voor de rechtbank aanvechten, zoals zij al eerder hebben gedaan en hetgeen in 2005 heeft geleid tot de vernietiging van dat plan. U hebt geen impactstudie laten uitvoeren, terwijl u daartoe nochtans verplicht bent. De betrokken gemeenten zullen het daar echter niet bij laten. U zult dus nieuwe wijzigingen moeten doorvoeren.

Wanneer en hoe zult u de nieuwe vliegroutes definiëren? Wat zult u ondernemen opdat er eindelijk een onafhankelijk controleorgaan wordt opgericht? Wat vindt u van een volstrekt verbod op nachtvluchten? Kan de nachtperiode niet duren van 22 tot 7 uur, zoals op andere Europese luchthavens het geval is, in plaats van 23 uur tot 6 uur? Wat met het overleg met de Gewesten dat op 23 december 2014 zou hebben moeten plaatsvinden?

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Dallemagne, je suis étonnée que vous vous alertiez ainsi de probables actions en justice contre le moratoire alors que le gouvernement bruxellois, en la personne de la ministre Fremault, a ordonné à l'État belge de lui verser des astreintes pour une prétendue non-conformité avec l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet. J'ai respecté cette demande en adressant une instruction ministérielle le 23 octobre.

Vous démontrez bien la contradiction qui existe. Vous reconnaissez dès lors la difficulté pour moi de trouver un juste équilibre entre les demandes et les attentes lorsqu'elles apparaissent incompatibles. Je vous demande du temps pour boucler un dossier qui n'a pas été bien instruit depuis plus de dix ans et je refuse de me laisser instrumentaliser comme l'ont été mes prédécesseurs.

La question de la nuit à l'aéroport de Bruxelles représente un élément important de la solution globale, et nous y travaillons.

Enfin, conformément à l'accord de gouvernement, je mettrai en place cette autorité indépendante – et ce, en concertation avec les Régions. Autorité, elle aussi, attendue depuis de nombreuses années ...

23.02 **Minister Jacqueline Galant**: Het verwondert me dat u het heeft over mogelijke gerechtelijke stappen tegen het moratorium, terwijl de Brusselse regering de Belgische Staat precies heeft gelast haar dwangsommen te betalen wegens een vermeende niet-overeenstemming met de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 31 juli. Ik heb die eis geëerbiedigd en op 23 oktober een ministeriële onderrichting uitgevaardigd. U toont de tegenstrijdigheid nu zelf aan. Aan de invulling van het begrip 'nachtperiode' op Brussels Airport wordt er gewerkt.

Tot slot zal ik, overeenkomstig het regeerakkoord en in overleg met de Gewesten, die onafhankelijke autoriteit in het leven roepen.

23.03 Georges Dallemagne (cdH): Bref, madame la ministre, vous bottez en touche, vous ne répondez pas à la question. Il s'agit en effet de savoir ce que vous faites, vous! Vous avez, à de nombreuses reprises, déclaré que vos prédécesseurs n'avaient rien fait. C'est assez culotté quand on voit le travail qu'ils ont accompli. Surtout, de votre côté, on ne voit rien venir!

De plus, je vous parle d'actions qui sont annoncées par des associations. Il ne s'agit pas d'attitudes contradictoires d'un gouvernement à l'autre.

S'agissant enfin des astreintes du gouvernement bruxellois, il me paraît normal que celui-ci respecte une décision de justice. Qu'aurait dit votre groupe à Bruxelles s'il ne l'avait pas fait? C'était M. De Wolf qui était en tête et qui menait ce combat avec une grande détermination.

Au lieu de régler des comptes avec le passé ou avec untel et d'alimenter la polémique, j'attends que vous agissiez comme promis. Vous aviez ainsi promis, le 23 décembre, de réunir des groupes de travail. Il n'en a rien été. Vous n'avez toujours pas mis en place l'instance indépendante de contrôle, bien que les documents aient été finalisés sous le gouvernement précédent. Vous ne nous annoncez rien sur l'allongement de la nuit ni sur l'interdiction des vols de nuit.

Je suis extrêmement inquiet et je pense que les riverains n'en resteront pas là. Tout simplement.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de

- **M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre du règlement (UE) n° 598/2014" (n° 3510)**

- **M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre de solutions structurelles aux nuisances générées par le trafic aérien au départ de Bruxelles-National" (n° 3511)**

24 Samengevoegde vragen van

- **de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitvoering van de verordening (EU) nr. 598/2014" (nr. 3510)**

- **de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "structurele oplossingen voor de hinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer vanuit Brussels Airport" (nr. 3511)**

24.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, ma première question s'inscrit dans la droite ligne de celle que M. Dallemagne vient de poser.

Plus précisément, le règlement européen 598/2014 relatif à "l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union dans le cadre d'une approche équilibrée" entrera en vigueur le 13 juin 2016, c'est-à-dire après-demain. Ce règlement vise à protéger les intérêts des compagnies aériennes et à "limiter les risques de disputes internationales en cas de nouvelles restrictions d'exploitation frappant les avions de pays tiers"; une restriction d'exploitation

23.03 Georges Dallemagne (cdH): U geeft geen antwoord op de vraag! Wat we willen weten, is wat u doet! Op 23 december hebt u bijvoorbeeld beloofd werkgroepen bijeen te roepen, wat niet is gebeurd. Idem voor de oprichting van het onafhankelijke controleorgaan, hoewel de documenten al door de vorige regering waren afgerond. U kondigt evenmin initiatieven aan in verband met de verlenging van de nachtperiode of het verbod op nachtvluchten.

Bovendien heb ik het over acties die door verenigingen worden aangekondigd. Het gaat hier niet over tegenstrijdige houdingen van de ene regering tegenover de andere.

24.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): De Europese verordening (EU) Nr. 598/2014 met betrekking tot de invoering van geluidsgereleerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie zal op 13 juni 2016 in werking treden. Die verordening strekt ertoe de belangen van de luchtvaartmaatschappijen te beschermen en het risico op internationale conflicten te beperken ingeval

pourrait être, par exemple, l'allongement de la nuit dont M. Dallemagne a parlé.

Il met, pour ces raisons, gravement en péril la capacité des autorités compétentes – la vôtre, mais aussi les autorités régionales – à protéger les populations locales, par l'interdiction de certains types d'avions, la limitation du nombre de vols ou la suppression des vols de nuit. En effet, il impose une procédure tellement lourde qu'on dirait qu'il a été inventé pour éviter que toute décision ne soit prise. Ainsi, les mesures de gestion du bruit devront, à l'avenir, faire l'objet d'un rapport coût-efficacité économique assez lourd, selon un modèle imposé par une annexe de ce règlement, et d'une consultation des parties intéressées, y compris la Commission européenne.

Au lieu de proposer des règles européennes visant, par exemple, à réduire les nuisances, la pollution, les problèmes de santé et les risques posés par les aéroports, le règlement vise clairement à maximiser la capacité des aéroports européens. Le temps presse donc.

Madame la ministre, pouvez-vous me donner un échéancier de la mise en œuvre du règlement européen en question en l'articulant avec la mise en place des mesures structurelles que vous envisagez et que votre gouvernement envisage dans son accord de gouvernement?

Ma deuxième question porte sur la mise en œuvre des mesures structurelles en ce qui concerne les nuisances générées par le trafic aérien au-dessus de Bruxelles.

L'accord de gouvernement prévoit d'élaborer une solution structurelle et définitive au problème des nuisances générées par le trafic aérien au départ de Bruxelles. Nous avons déjà abondamment débattu en commission des erreurs du plan Wathélet (cdH) et de la décision de votre gouvernement d'appliquer l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014. Tout le monde ici s'en réjouit.

En revanche, on a moins parlé des solutions structurelles, puisque vous deviez légitimement disposer de plus de temps pour les mettre en œuvre. Cinq mois se sont désormais écoulés depuis votre prise de fonction.

Madame la ministre, dans le but d'objectiver la situation avant une prise de décision – vous refusez de vous faire instrumentaliser, et c'est parfaitement votre droit –, un préalable serait de disposer d'une étude historique relative à l'utilisation des routes et d'une étude de densité de population (comme celle réalisée précédemment de son chef par l'ULB) pour l'ensemble des routes (pas uniquement les décollages depuis les pistes 25). Un *benchmarking* des meilleures pratiques des aéroports européens serait aussi bien utile pour élaborer ces solutions structurelles. Avez-vous commandé de telles études ou envisagez-vous de le faire?

L'accord de gouvernement reprend l'idée de créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, au départ de la Direction générale Transport aérien, ce qui est très important. Comme M. Dallemagne l'a indiqué, un projet de loi avait été préparé par le gouvernement précédent.

luchtvaartmaatschappijen van derde landen getroffen worden door nieuwe exploitatiebeperkingen.

Die verordening ondermijnt het vermogen van de bevoegde autoriteiten om de bewoners in de omgeving van de luchthavens te beschermen. De procedure die gevolgd moet worden is zo zwaar dat het lijkt of ze werd ontworpen om beslissingen te vermijden. De verordening strekt ertoe de capaciteit van de Europese luchthavens te maximaliseren. De tijd dringt.

Kunt u een tijdpad meedelen voor de tenuitvoerlegging van die verordening én de invoering van de structurele maatregelen die uw regering wil nemen?

Volgens het regeerakkoord moet er een structurele en definitieve oplossing komen voor de geluidsoverlast door het overvliegen van Brussel. Om de situatie te objectiveren voor er een beslissing wordt genomen, zouden we over een historische studie met betrekking tot de vliegroutes moeten beschikken, over studies met betrekking tot de bevolkingsdichtheid en over benchmarks inzake de best practices van de andere Europese luchthavens. Gaf u al de opdracht om dergelijke studies uit te voeren of bent u dat alsnog van plan?

Ook wordt het idee geopperd om vanuit het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) een onafhankelijke autoriteit in het leven te roepen. Zult u binnenkort een tekst indienen? Hoe zult u de onafhankelijkheid van die autoriteit waarborgen? Welke stappen heeft u al ondernomen in uw zoektocht naar structurele oplossingen?

Comptez-vous déposer rapidement un texte similaire, puisqu'il existe, sur la table du gouvernement? Comment comptez-vous garantir l'indépendance de cette autorité?

Quelles démarches, outre les groupes de travail, avez-vous déjà entreprises dans votre recherche de solutions structurelles? Ma question n'est pas de connaître les solutions structurelles mais de savoir ce que vous avez fait depuis pour envisager la mise en œuvre de ces solutions structurelles.

24.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Hellings, des moyens semblent se dégager à la suite du conclave budgétaire et nous allons commander les études en fonction de leur utilité. Celles-ci devront bien entendu être objectives.

En ce qui concerne l'Autorité de contrôle, comme je l'ai dit à votre collègue, nous devons travailler main dans la main avec les Régions pour que cette autorité ait du poids et qu'elle travaille dans une indépendance réelle à l'égard des organisations intervenant dans l'exploitation de l'aéroport, du transport aérien par exemple.

Le règlement que vous énoncez sera donc obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre à partir du 13 juin 2016. Je suis au courant de la portée de ce règlement et croyez bien qu'il s'imbriquera dans les mesures fédérales prises dans les dossiers du survol. Nous consultons en outre tous les acteurs liés à la problématique du survol et vous avez mon point de vue concernant toutes les études.

24.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, à la lecture des articles de presse parus ces derniers jours, vous avez bel et bien l'intention de commander des études. C'est une bonne nouvelle! Je vous félicite de le faire parce que c'est la seule façon de trouver une solution qui soit basée sur des éléments objectifs. J'espère que ce seront des études historiques des routes. En effet, quantité de choses ont déjà été faites dans le ciel bruxellois et sa périphérie. Il ne s'agirait pas de commettre les mêmes erreurs.

Pour ce qui est de l'Autorité de contrôle, je me réjouis que vous preniez contact avec les Régions, puisqu'elles sont les principales concernées et ce sont elles qui émettent les normes de bruit. Il n'y aurait aucune chance de pouvoir fonctionner légitimement et efficacement si cette Autorité ne se concerte pas avec la Wallonie et surtout Bruxelles et la Flandre.

Enfin, pour ce qui est du règlement, j'entends bien qu'il entrera en vigueur le 13 juin 2016. J'attire juste votre attention sur le fait qu'il pourrait mettre gravement en péril votre capacité d'action. Je vous encourage donc vivement à mettre en œuvre les solutions structurelles avant cette date car, après, il sera très probablement difficile de le faire. Madame la ministre, je vous ai prévenu que ce règlement est difficile. Vous ne pourrez pas l'utiliser comme excuse

24.02 Minister Jacqueline Galant: Tijdens het begrotingsconclaaf werden er middelen vrijgemaakt, die ik zal aanwenden voor objectieve studies.

We moeten overleggen met de Gewesten over de toezichthouder, zodat die echt onafhankelijk is ten opzichte van de luchthavenuitbaters en de luchtvaartmaatschappijen.

Vanaf juni 2016 zullen alle lidstaten de genoemde verordening moeten toepassen. Die bepalingen zullen worden ingepast in de federale maatregelen op het stuk van geluidshinder.

We houden ruggespraak met alle stakeholders in het geluidshinderdossier.

24.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat u studies zult bestellen, want alleen zo kan er een objectieve oplossing worden gevonden. Ik hoop dat er zal worden gekeken naar de vroegere routes, zodat de fouten uit het verleden niet opnieuw worden gemaakt.

Het is volkomen terecht dat er contact wordt opgenomen met de Gewesten in verband met de toezichthouder; dit belangt ze immers in de eerste plaats aan, en zij bepalen de geluidsnormen.

Uw slagvaardigheid dreigt door de verordening te worden ingeperkt, en ik moedig u dan ook aan vóór juni 2016 te zorgen voor structurele oplossingen. We zullen er nauwlettend op toezien.

pour la non-mise en œuvre des mesures structurelles. Nous y serons très attentifs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderhandelingen over de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 3473)

25 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 négociations relatives au service garanti" (n° 3473)

25.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb u al een aantal keren ondervraagd over de gegarandeerde dienstverlening en zal dus niet meer uitweiden over het concept en wat daarover in het regeerakkoord staat.

Op 11 februari hebt u in antwoord op mijn vraag gezegd dat de sociale dialoog vanaf 2 februari was heropgestart. Normaal was er voor vandaag een 48-urenstaking gepland door het ASTB. Vorige vrijdag hebben wij vernomen dat zij die voorlopig hebben opgeschort. Ik weet niet of het een met het ander te maken heeft, maar in alle geval zijn treinbestuurders volgens mij essentieel om de treinen stipt, comfortabel en veilig te laten rijden. Indien de sociale dialoog een aanvaardbaar akkoord bereikt inzake de gegarandeerde dienstverlening, moet dat worden gedragen en uitgevoerd door alle actoren, waaronder ook de treinbestuurders.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van de sociale dialoog met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening? Welke sociale partners zitten mee aan tafel? Vindt u het opportuun om het ASTB te betrekken bij de sociale dialoog?

25.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, collega's, Infrabel en de NMBS hebben verschillende mogelijke opties onderzocht met betrekking tot de dimensionering van de treindiensten voor het geval een gegarandeerde dienstverlening dient georganiseerd te worden.

De stand van zaken zal in de vergadering van 1 april 2015 worden voorgelegd aan de leden van het sturingscomité. Het sturingscomité is samengesteld uit de gedelegeerde bestuurders van Infrabel en de NMBS en de algemeen directeur van HR en drie vertegenwoordigers van de erkende organisaties.

Alleen de erkende vakorganisaties die in de nationale commissie zetelen, vertegenwoordigen het personeel bij de sociale dialoog.

25.03 Inez De Coninck (N-VA): Het ASTB is dus niet betrokken, verneem ik.

25.01 Inez De Coninck (N-VA): Le 11 février, la ministre m'avait indiqué en réponse à une question que le dialogue social du 2 février avait repris. Aujourd'hui, le SACT devait entamer une grève de 48 heures, mais celle-ci a été suspendue. Les conducteurs de train constituent un maillon essentiel dans le cadre du service garanti et lorsque le dialogue social débouche sur un accord, ils doivent eux aussi s'y tenir.

Où en est le dialogue social concernant le service garanti? Quels partenaires sociaux sont-ils assis autour de la table? La ministre juge-t-elle est opportun d'associer le SACT au dialogue social?

25.02 Jacqueline Galant, ministre: Infrabel et la SNCB ont examiné différentes options dans le cadre de l'instauration d'un service garanti. L'état des lieux sera expliqué aux membres du comité de pilotage lors de la réunion du 1^{er} avril 2015. Ce comité est constitué des administrateurs délégués d'Infrabel et de la SNCB, du directeur général de HR Rail et de trois représentants des organisations reconnues. Seules les organisations syndicales reconnues siégeant au sein de la Commission nationale représentent le personnel dans le dialogue social.

25.03 Inez De Coninck (N-VA): Le SACT n'est donc pas associé

Ik hoop dat zij het akkoord dat bereikt wordt ook zullen willen uitvoeren en dat ze er ook achter zullen staan. Een treinbestuurder is immers een essentieel onderdeel van een gegarandeerde dienstverlening.

au dialogue. J'espère cependant qu'il acceptera d'exécuter l'accord obtenu. Instaurer un service garanti sans les conducteurs de train est en effet difficilement envisageable.

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

26 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op het spoor tussen Neerpelt en Hamont" (nr. 3509)

26 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'incident sur le réseau ferroviaire entre Neerpelt et Hamont" (n° 3509)

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn laatste vraag handelt over een lokale aangelegenheid.

Op 26 maart laatstleden kwamen twee treinen tegenover mekaar te staan op het spoor tussen Neerpelt en Hamont. Van enig gevaar was evenwel, gelukkig maar, geen sprake want beide treinen kregen een rood licht en stopten tijdig. De precieze oorzaak van het incident wordt onderzocht. Mogelijk kreeg de trein richting Hamont te snel een groen licht vanuit het seinhuis in Hasselt.

Ik heb twee vragen.

Ten eerste, tussen Mol en Hamont ligt maar een spoor. Het station van Neerpelt is daardoor de enige plek in Noord-Limburg waar treinen mekaar kunnen kruisen. Het op dubbelspoor brengen van het baanvak Mol-Hamont zou dan ook een verbetering van de spoorwegveiligheid betekenen. Bovendien maakt het project deel uit van de Vlaamse spoorstrategie. Zijn er plannen om dat baanvak Mol-Hamont op dubbelspoor te brengen? Zult u hiervoor middelen vrijmaken bij de herziening van het meerjareninvesteringsplan?

Ten tweede, de seinhuizen van Mol en Neerpelt zijn sinds kort gesloten. Alle activiteiten worden nu georganiseerd vanuit Hasselt. Dit kadert in een plan van Infrabel om het aantal seinhuizen te verminderen. De planning van Infrabel voorzag in het concentreren van 286 seinposten tegen eind 2014. Die doelstelling werd echter niet gehaald. Ik heb u daarover eerder al een vraag gesteld. Wat is de huidige stand van zaken van het project? Volgens Infrabel zou het spoorverkeer in ons land tegen 2022 moeten worden geregeld vanuit 22 seinhuizen. Is dit een realistische timing?

26.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, het op dubbelspoor brengen van het baanvak Mol-Hamont is als dusdanig niet voorzien in het huidig investeringsprogramma 2013-2025 van Infrabel. Er is onder de door Vlaanderen voorgestelde spoorprojecten wel sprake van een tweede spoor tussen Neerpelt en Balenwerkplaats. Binnen het aangepaste budgettaire kader is dit investeringsprogramma evenwel aan herziening toe.

Einde 2014 dienden nog 109 seinposten geconcentreerd te worden. In 2015 werden reeds zes seinposten geconcentreerd. Tegen 2017

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Le 26 mars, deux trains se sont retrouvés face à face sur la voie entre Neerpelt et Hamont. Chacun des deux trains s'est arrêté à temps devant un signal fermé. L'origine précise de cet incident fait l'objet d'une enquête.

Envisage-t-on la mise à double voie du tronçon Mol – Hamont, actuellement à voie unique? Des moyens seront-ils affectés à ce projet dans le cadre de la révision du plan pluriannuel d'investissements?

Les cabines de signalisation de Mol et Neerpelt ont été récemment fermées dans le cadre de la concentration des cabines. Où en est ce projet? Selon Infrabel, le trafic ferroviaire devrait être réglé par 22 cabines de signalisation d'ici 2022. Ce calendrier est-il réaliste?

26.02 Jacqueline Galant, ministre: La mise à double voie du tronçon Mol-Hamont n'a pas été prévue dans le plan d'investissement 2013-2025 d'Infrabel. Or il est bien question d'une deuxième voie entre Neerpelt et Balen dans les projets ferroviaires présentés par la Flandre. Au vu du cadre budgétaire adapté, il faudrait donc

moet het programma Concentratie Seinposten worden afgerond. Er zullen dan nog 31 seinposten bestaan. Vervolgens zal gestart worden met het programma New Trafic Management, waarbij het aantal seinposten nog verder zal worden gereduceerd, met name van 31 naar tien seinposten. Deze werken zijn gepland om tegen 2020 te worden afgerond.

procéder à une révision du plan d'investissement.

Fin 2014, il fallait encore procéder à la concentration de 109 postes de signalisation. Six de ces postes ont déjà été concentrés en 2015. Il ne restera plus que 31 postes d'ici 2017, date à laquelle le programme devra être finalisé. Par la suite, leur nombre sera à nouveau réduit pour atteindre 10 postes de signalisation d'ici 2020.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, nu gaf u een duidelijker antwoord, waarvoor dank.

Wij staan inderdaad voor een besparingsoperatie en dat is niet leuk, maar er is ruimte om te snijden in de logge structuren van het staatsbedrijf. Wij zijn het eens over het feit dat het niet door de beugel kan om te besparen op veiligheidsprojecten. Het project inzake seinhuizen is er daar een van. De planning is nauw verbonden met het ETCS-systeem.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Il n'est jamais plaisant de devoir économiser, mais nous pouvons opérer des coupes sombres dans les structures lourdes, pas dans la sécurité. J'espère que nous respecterons le calendrier relatif à la concentration des postes de signalisation.

Ik mag hopen dat wij de geschetste timing halen en dat wij samen kunnen blijven ijveren voor een veilig spoornetwerk in dit land.

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

27 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 3522)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overname van NMBS Logistics" (nr. 3554)

27 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de la SNCB Logistics" (n° 3522)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rachat de la SNCB Logistics" (n° 3554)

27.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, wij konden afgelopen week lezen dat NMBS Logistics verkocht zal worden aan de Zwitserse private-equitygroep Argos Soditic. Blijkbaar wil die via een constructie rond zijn Franse dochter aandelen nemen in NMBS Logistics voor een bedrag van 70 miljoen euro.

27.01 David Geerts (sp.a): La société SNCB Logistics sera bientôt vendue au groupe suisse Argos Soditic.

Ik krijg graag toelichting bij de overname.

Quelles répercussions cette reprise aura-t-elle pour le personnel de la SNCB Logistics et pour le personnel de la SNCB détaché auprès de la SNCB Logistics?

Welke impact heeft die op de NMBS, voor het personeel van NMBS Logistics en voor het personeel van de NMBS dat vandaag gedetacheerd is bij NMBS Logistics?

27.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, collega Geerts heeft de essentie al naar voren gebracht. Ook mijn vraag is er vooral op gericht toelichting te krijgen bij de overname.

27.02 Jef Van den Bergh (CD&V): À la suite de cette reprise par Argos Soditic, une concertation avec les partenaires sociaux sera-t-elle organisée et un plan

Wat zullen de gevolgen zijn voor NMBS Logistics zelf, voor het

moederbedrijf NMBS, en voor de personeelsleden. In de krant stond vandaag treffend dat de overname door Argos met argusogen wordt bekeken.

Komt er een sociaal plan? Zal de NMBS rond de tafel zitten met de sociale partners om tot een akkoord te komen? Wat zijn de gevolgen voor de 1 900 personeelsleden, waarvan 600 tot 700 statutairen?

27.03 Minister **Jacqueline Galant**: Het verheugt mij dat het goederenvervoer als activiteit bestendig wordt en zelfs verstevigd wordt in het kader van het betreffende akkoord. Dat is uitstekend nieuws voor de Belgische economie.

Gelet op de aard van de commerciële activiteiten in een concurrentiële en strategische omgeving en aangezien Argos Soditic een internationaal private equity is, zal ik voor het overige verwijzen naar het persbericht van de NMBS. Die heeft reeds meer dan twee jaar geleden aangekondigd het aandeelhouderschap van NMBS Logistics te willen verruimen en zich te willen concentreren op haar *core business*, namelijk het reizigersvervoer. Vandaag maakt de NMBS die doelstelling waar. De kapitaalverhoging wijzigt de bestaande operationele relaties met de NMBS niet.

NMBS Logistics heeft de voorbije zes jaar een diepgaande herstructurering doorgevoerd en werd getransformeerd tot een volledig ander bedrijf. Sinds twee jaar heeft NMBS Logistics een positief operationeel resultaat, voor 2014 bedroeg dat 11 miljoen euro.

Gezien de voorwaarden die door Europa zijn opgelegd in 2010 en om verder te investeren, was er nood aan een kapitaalinjectie. De kapitaalverhoging geeft NMBS Logistics de mogelijkheid om op zoek te gaan naar andere externe financieringsbronnen. Een neutrale meerderheidsaandeelhouder is de beste garantie voor een groei. Dankzij die neutraliteit kan NMBS Logistics met iedereen samenwerken en haar Europees netwerk versterken.

Vandaag stelt NMBS Logistics 1 150 personen te werk in de groep. Daarnaast doet NMBS Logistics nog een beroep op 500 à 600 personeelsleden van de NMBS. Het gaat om een klein deel treinbestuurders en voornamelijk om het grondpersoneel in de verschillende stations verspreid over heel België.

De NMBS zal gesprekken met de vakbonden CGSP-ACOD en ACV-CSC-Transcom opstarten met het oog op een sociaal akkoord om de operationele samenwerking tussen NMBS en NMBS Logistics zo goed mogelijk voort te zetten.

De vertegenwoordigers van de erkende vakorganisaties hebben in de voormiddag van 31 maart kennisgenomen van de recente ontwikkelingen in het dossier-NMBS Logistics. De vakorganisaties vragen, om de bespreking te kunnen voortzetten, een aantal zaken te verduidelijken.

social sera-t-il élaboré?

27.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Le fait que le transport de marchandises se trouve consolidé en tant qu'activité dans le cadre de cet accord, est une excellente nouvelle pour l'économie belge.

Je me réfère au communiqué de presse de la SNCB. La SNCB a annoncé voici plus de deux ans déjà sa volonté de se concentrer sur le transport des voyageurs. Aujourd'hui, elle réalise cet objectif.

La SNCB Logistics a procédé à une restructuration en profondeur au cours des six dernières années et son résultat opérationnel est positif depuis deux ans; il s'élève à 11 millions d'euros pour 2014.

Une injection de capital était nécessaire à la lumière des conditions imposées par l'Europe. Cette augmentation de capital permettra à la SNCB Logistics de rechercher d'autres sources de financement externes. Un actionnaire majoritaire neutre constitue, en effet, la meilleure garantie de croissance. Grâce à cette neutralité, la SNCB Logistics peut coopérer avec tous les opérateurs et renforcer son réseau européen.

La SNCB Logistics compte actuellement 1 150 travailleurs. Par ailleurs, elle fait aussi appel à 500 à 600 membres du personnel de la SNCB. Il s'agit en partie de certains conducteurs de train, mais aussi et surtout de personnel au sol dans les différentes gares de Belgique.

La SNCB va entamer des pourparlers avec les syndicats en vue d'un accord social. Les

représentants syndicaux ont pu prendre connaissance, le 31 mars, des derniers développements intervenus dans ce dossier.

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

We weten natuurlijk dat het een commerciële activiteit betreft. We hebben het hier al vaker gehoord dat er niet kan worden geantwoord. Ik denk dat het belangrijk is dat de NMBS zich nu kan focussen op haar belangrijkste taak, namelijk het reizigersvervoer.

Ik ben altijd kritisch geweest omtrent de kapitaalverhogingen die werden doorgevoerd, omdat ik denk dat het geld zou opdrogen. Laten we nu hopen dat er met de injectie een duurzame toekomst kan worden uitgebouwd voor NMBS Logistics.

27.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat voorlopig op de vlakte blijft, maar dat is niet verbazingwekkend gezien het statuut van een private onderneming en het feit dat het akkoord nog maar twee dagen geleden werd gesloten.

Ik vind het goed nieuws dat er een oplossing is, want de voorbije jaren was NMBS Logistics toch een blok aan het been van de NMBS. NMBS Logistics en de hele logistieke afhandeling van goederen per spoor is heel belangrijk voor de havens en voor de economie in haar geheel.

Ik ben blij dat er een goede oplossing is gevonden. Dat neemt echter niet weg dat de NMBS als moederbedrijf een achtergestelde lening van 25 miljoen euro omzet in kapitaal. Ik denk dat daaraan gevolgen verbonden zijn voor het moederbedrijf, waarop men in de toekomst iets meer zicht moet krijgen.

Wat het personeel betreft, kan ik alleen maar vaststellen dat er gisteren is samengezeten en dat er constructief zal worden gezocht naar een oplossing, wat uiteraard essentieel is.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 3526 van mevrouw Temmerman en nr. 3553 van de heer Van den Bergh worden uitgesteld. De vraag nr. 3530 van mevrouw Jadin wordt uitgesteld.

28 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan treinbegeleiders" (nr. 3538)

28 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie d'accompagnateurs de train" (n° 3538)

28.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, onlangs hadden wij hier de heer Bovy, hoofd van HR Rail, te gast. Ik had toen de mogelijkheid om met hem te discussiëren over het aantal verlof- en compensatiedagen.

Wij vernamen dat er personeelstekorten zijn bij de treinbegeleiders in nagenoeg alle depots. Verlofaanvragen, die drie maanden op voorhand worden aangevraagd, worden ingetrokken. Door de

28.01 David Geerts (sp.a): Une pénurie d'accompagnateurs de train affecte quasiment tous les dépôts. Beaucoup d'accompagnateurs sont donc amenés à devoir retirer la demande de congé qu'ils avaient introduite.

pensionering van een aantal personeelsleden zouden de problemen met het opnemen van verlof nog sterk toenemen.

Er heeft een versnelde aanwerving van 300 treinbestuurders plaats. Gebeurt dit ook bij het kader van treinbegeleiders? Hoe is het te verklaren dat het kader van treinbegeleiders niet tijdig werd ingevuld met het oog op het nieuwe vervoersplan en het aantal gepensioneerde treinbegeleiders?

Wat is de oorzaak van de vertraagde aanwervingen voor treinbegeleiders? Wat zijn de cijfers van de uitstroom en instroom bij de treinbegeleiders? Welke proactieve maatregelen zullen worden genomen, gelet op de nakende pensionering van een groot aantal treinbegeleiders?

Welke parameters worden voor het berekenen van het vervangingscoëfficiënt gehanteerd? Is de huidige manier van berekenen wel doeltreffend? Dient er niet progressief te worden berekend in plaats van op basis van personeelsbewegingen in het verleden?

28.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, voor 2015 werd een contingent van 291 treinbegeleiders door het directiecomité van de NMBS goedgekeurd. Vanaf november 2014 is er ook een versnelde aanwerving van treinbegeleiders bezig, dit onder meer voor de organisatie van jobdagen en continue selectie. Tussen januari 2013 en nu werden er 635 treinbegeleiders aangeworven. Momenteel volgen 154 personen de opleiding van treinbegeleider. Er vindt een belangrijke instroom van opgeleide treinbegeleiders vanaf eind juni plaats. Daarna zijn er nog 92 laureaten voor aanwerving op heel korte termijn.

Er liggen verschillende factoren aan de oorsprong van de vertraging betreffende de aanwerving van treinbegeleiders. Zo verlaat een bijzonder hoog aantal treinbegeleiders ingevolge de aangekondigde hervorming van de overheidspensioenen vroegtijdig de NMBS. Heel wat kandidaten sneuvelen tijdens het mondeling onderhoud op de kennis van de twee landstalen. Het profiel van de kandidaten past niet binnen het profiel dat wordt gezocht als treinbegeleider. De zware agressies van de laatste weken schrikt personen af om zich kandidaat te stellen voor de functie van treinbegeleider.

HR Rail heeft bijkomende acties ondernomen, zoals bijvoorbeeld non-stopaanwerving van treinbegeleiders, de aanwezigheid op diverse jobbeurzen en een speciale campagne via de radio gericht op treinbegeleiders. Verder worden ook jobdagen georganiseerd waarbij de selectie gebeurt op één dag. Er komen bijkomende publiciteitscampagnes, gericht op treinbegeleiders. Het vervangingscoëfficiënt wordt zesmaandelijks herberekend, waardoor de NMBS alle bevindingen van de voorbije zes maanden reeds als historische gegevens kan meenemen in de berekening. Tenslotte, volgt in de nabije toekomst een aanpassing van de treindienst.

Le pourvoi du cadre des accompagnateurs de train sera-t-il accéléré, à l'instar de l'actuel recrutement accéléré de 300 conducteurs de train? Pour quelle raison ce cadre n'a-t-il pas été pourvu en temps utile? Le nombre d'accompagnateurs de train partis ou qui partiront à la retraite est en effet connu. Quelles sont les chiffres relatifs au recrutement et au départ d'accompagnateurs de train? Quels sont les paramètres de calcul du coefficient de remplacement?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Pour 2015, le comité de direction de la SNCB a marqué son accord sur un contingent de 291 accompagnateurs de train et depuis novembre 2014, la procédure de recrutement est plus rapide. Entre janvier 2013 et aujourd'hui, 635 accompagnateurs de train ont été engagés. Ils sont encore 154 à suivre actuellement la formation.

Plusieurs causes sont à l'origine du retard au niveau des recrutements, comme le nombre important d'accompagnateurs de train qui quittent prématurément la SNCB en raison de la réforme imminente des pensions du secteur public. En outre, de nombreux candidats échouent à l'entretien oral dans les deux langues nationales. Enfin, le nombre élevé de cas d'agression enregistré ces derniers mois retient de nombreux candidats potentiels.

C'est la raison pour laquelle HR a pris de nouvelles initiatives telles qu'un recrutement en continu, la présence à des bourses de l'emploi ainsi que des spots radio. L'on organisera en outre de nouveaux jobdays et des campagnes publicitaires

supplémentaires.

Le coefficient de remplacement est recalculé tous les six mois. Une adaptation du service des trains interviendra dans un proche avenir.

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

De NMBS werkt in continue dienst. Het is natuurlijk moeilijk om een personeelsbeleid te voeren in dat soort bedrijven. Er wordt soms gezegd dat de actiebereidheid bij NMBS- of Infrabelpersoneelsleden zeer hoog is. Dat komt vaak omdat bijvoorbeeld aangevraagde verlofdagen niet toegekend worden.

Laat ons dus hopen dat er een engagement is, zowel van de werknemers als van de werkgever, het bedrijf zelf, om de gemaakte afspraken, bijvoorbeeld over verlof en compensatie, effectief na te leven.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

29 Question de M. Emir Kir à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déploiement de l'offre du RER en Région bruxelloise" (n° 3558)

29 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitrollen van het GEN-aanbod in het Brussels Gewest" (nr. 3558)

29.01 Emir Kir (PS): Madame la ministre, à partir du mois de décembre 2015, la SNCB renforcera la desserte de Bruxelles par une offre suburbaine grâce à l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat. Une nouvelle gare sera ouverte et des liaisons seront améliorées. Chaque année, la SNCB paie à Infrabel des péages à concurrence de quelque 700 millions d'euros pour l'utilisation des voies ferrées.

Ainsi, le transporteur ferroviaire va profiter de l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat pour lancer sa nouvelle offre en vue d'améliorer la desserte de la capitale et en son sein. D'après les dirigeants de la SNCB, "l'offre suburbaine fait partie du réseau express régional (RER) qui, dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, met à disposition une offre combinée des trains, trams, métro et bus en un réseau de base".

Selon les projections, qui doivent encore être affinées, les navetteurs vers le ring et l'aéroport national devraient bénéficier d'un gain de temps de 10 à 15 minutes. Par ailleurs, la gare de Germair (entre Etterbeek et Bruxelles-Luxembourg) sera désormais ouverte, alors qu'aucun train ne s'y arrête pour l'instant. La gare rénovée de Bruxelles-Schuman pourra pleinement jouer son rôle de gare multimodale.

Le RER est aujourd'hui opérationnel à 62 % et, d'après les dirigeants de la SNCB, l'offre suburbaine permettra de porter la desserte RER à 65 %. La zone RER compte 141 gares dont 103 sont connectées aux

29.01 Emir Kir (PS): Op het eind van het jaar zal de NMBS het voorstедelijk aanbod in Brussel uitbreiden, met nieuwe stations en betere verbindingen. Volgens de directie van de NMBS maakt het voorstедelijk aanbod deel uit van het GEN, dat in een straal van 30 km rond Brussel in een multimodaal aanbod van treinen, trams, metro's en bussen voorziet. Dankzij dat voorstedsnet kan het GEN-aanbod van 62 tot 65 procent uitgebreid worden.

In het investeringsplan 2013-2025 wordt er 450 miljoen euro uitgetrokken voor regionale prioritaire projecten, en dat bedrag zal vanaf 2017 beschikbaar zijn. Een bedrag van 490 miljoen euro is bestemd voor investeringen van nationaal belang.

En er werd een bedrag van 100 miljoen euro uitgetrokken voor

méto, trams et bus. Environ 380 000 voyageurs transitent par ses 141 gares au quotidien.

Pour rappel, le plan d'investissement 2013-2025 intègre un montant de 450 millions d'euros pour les projets prioritaires régionaux, disponible à partir de 2017. Un montant de 490 millions d'euros est prévu pour des investissements d'intérêt national quant à une meilleure traversée Nord-Sud de la Région de Bruxelles-Capitale, par la jonction Nord-Midi ainsi que par les lignes 26/28/161.

Dans ce budget, un montant de l'ordre de 100 millions d'euros devra permettre de valoriser le réseau bruxellois des lignes 26, 28 et 161 permettant de faire circuler un train tous les quarts d'heure dans au moins trente gares bruxelloises.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire si, à vos yeux, l'accélération de la mise en exploitation du RER est toujours de mise? Dans l'affirmative, comment l'envisagez-vous? Qu'en est-il exactement du risque de coût supplémentaire pour la SNCB en termes de personnel et d'énergie pour l'offre suburbaine?

Comment comptez-vous atteindre l'objectif des navetteurs et des Bruxellois de quatre trains par heure dans trente gares bruxelloises ainsi qu'une meilleure desserte des lignes 26 et 28? De quelle manière une information claire et complète de la SNCB, y compris sur les fréquences et sur les liaisons, est-elle envisagée?

29.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Kir, j'ai l'impression que vous avez passé quelques semaines à l'étranger et que vous n'avez pas suivi l'actualité!

29.03 Emir Kir (PS): Il s'agit d'une question qui avait été reportée.

29.04 Jacqueline Galant, ministre: Comme j'ai eu l'occasion de l'annoncer en début de semaine dernière, l'offre ferroviaire suburbaine autour, de, et vers Bruxelles sera enfin lancée par la SNCB en décembre 2015. Ceci constitue une avancée majeure et je m'en réjouis. C'est une priorité de l'accord de gouvernement et de ma note de politique générale qui est ainsi mise en œuvre mais c'est surtout une excellente nouvelle pour tous les clients et futurs clients de la SNCB. Nous devons encourager de plus en plus de navetteurs à prendre le train et ainsi désengorger nos routes.

Cette offre suburbaine, c'est-à-dire ce service de trains S, sera améliorée du point de vue de la qualité des dessertes mais également du point de vue du volume de l'offre. Le lancement de l'offre ferroviaire suburbaine dans la zone Bruxelles en décembre 2015 présente plusieurs avantages: des nouvelles relations suburbaines passant par le tunnel Schuman-Josaphat, l'ouverture de la gare multimodale de Schuman, l'ouverture de la nouvelle gare de Gerموir et la réouverture de la gare de Tour & Taxis, et des informations spécifiques.

En ce qui concerne l'augmentation de l'amplitude, prévue au plus tard pour décembre 2017, la SNCB examine les différentes options visant à augmenter son offre d'environ 25 % en termes de train/kilomètre. Cette extension présente plusieurs avantages: l'amplitude plus large

de herwaardering van het Brusselse net van de lijnen 26, 28 en 161.

Wil u het GEN nog steeds versneld in gebruik nemen? Hoe groot is het risico dat dat project meer kosten meebrengt voor de NMBS? Hoe zal men de doelstelling van vier treinen per uur in dertig Brusselse stations bereiken en een betere dienstverlening op de lijnen 26 en 28 verzekeren? Hoe zal men duidelijke en volledige informatie verstrekken, ook over de frequentie en de verbindingen?

29.02 Minister Jacqueline Galant: Ik heb de indruk dat u de actualiteit niet heeft gevolgd!

29.03 Emir Kir (PS): Het betreft een vraag die werd uitgesteld.

29.04 Minister Jacqueline Galant: De NMBS zal in december 2015 met het voorstedelijke treinaanbod rond Brussel starten. Dat is een prioriteit in het regeerakkoord en in mijn beleidsverklaring. De NMBS schuift het voorstedelijke treinaanbod duidelijk naar voren als een belangrijke strategische pijler, naast haar IC-aanbod.

Dat voorstedelijke aanbod biedt verscheidene voordelen: nieuwe verbindingen via de Schuman-Josaphattunnel, opening van het multimodale station Schuman, opening van het nieuwe station Gerموir en de heropening van het station Thurn en Taxis.

De NMBS onderzoekt verschillende opties om haar aanbod, uitgedrukt als het aantal treinen per kilometer, met

des heures de pointe, une meilleure circulation le week-end et la mise en service de la gare d'Arcades en décembre 2016. Cette extension pourrait ainsi atteindre maximum 90 % de l'offre suburbaine.

Aujourd'hui, la SNCB positionne clairement l'offre ferroviaire suburbaine comme un axe stratégique majeur à côté de son offre IC.

En ce qui concerne les aménagements au plan de transport en décembre 2015, permettant le lancement de cette offre ferroviaire suburbaine de, vers, dans et autour de Bruxelles, ceux-ci respectent les balises budgétaires fixées. Les coûts générés par la mise en œuvre d'une offre suburbaine renforcée au plus tard pour décembre 2017 seront financés par les recettes générées par cette nouvelle offre, à l'exception de la redevance infrastructure.

En ce qui concerne vos questions relatives aux lignes 26 et 28, la SNCB me confirme avoir un planning de déploiement de son offre ferroviaire suburbaine intégrant le développement de l'axe Est via la ligne 26 et de l'axe Ouest via la ligne 28.

L'intermodalité avec le métro exploité par la STIB constitue un pilier essentiel de l'offre suburbaine. La SNCB me confirme également s'inscrire dans un développement polycentrique intégrant la jonction Nord-Midi, la jonction européenne grâce au tunnel Schuman-Josaphat et l'axe Tour & Taxis passant par la gare Ouest et Simonis.

En ce qui concerne la communication et l'information de cette nouvelle offre, la SNCB m'informe qu'elle travaille sur deux axes.

Premièrement, la SNCB va améliorer l'information pour la clientèle en fonction des différents canaux. Cela se traduira concrètement par un site web revisité, un *road planner* amélioré ou bien encore de nouvelles applications mobiles. L'information sera spécifique à l'offre ferroviaire suburbaine et ciblée pour la clientèle suburbaine. À ce titre, la SNCB rappelle le lancement prochain d'une nouvelle carte des relations ferroviaires suburbaines telle que présentée lors de la conférence de presse du 23 mars.

Deuxièmement, la SNCB m'indique qu'elle va informer les différents *stakeholders* des évolutions de l'offre ferroviaire suburbaine par le biais de rencontres planifiées avant le mois de septembre 2015.

ongeveer 25 procent te verhogen, wat tegen december 2017 zou moeten worden gerealiseerd. Dat ruimere aanbod biedt een aantal voordelen, zoals de uitbreiding van de piekuren, een betere dienstverlening in het weekend en de ingebruikname van het station Arcaden in december 2016. De kosten zullen gefinancierd worden met de ontvangsten die dat nieuwe aanbod zal genereren, met uitzondering van de infrastructuurheffing.

De NMBS zal haar voorstedelijke treinaanbod uitrollen, met de uitbouw van de oostelijke as via lijn 26 en de westelijke as via lijn 28.

De intermodaliteit met de metro van de MIVB is een van de hoekstenen van het voorstedelijk aanbod.

De NMBS werkt ook aan een polycentrische mobiliteit via de integratie van de Noord-Zuidverbinding met de 'Europese' verbinding via de Schuman-Josaphattunnel en de Thurn en Taxisas, die door het Weststation en Simonis loopt.

Dat nieuwe aanbod zal via alle mogelijke kanalen (website, mobiele apps, enz.) bij de reizigers bekendgemaakt worden. De klanten uit de voorsteden zullen op hen gerichte specifieke informatie over het voorstedelijke treinaanbod ontvangen. Binnenkort zal er een nieuwe kaart van het voorstadsnet verspreid worden.

De andere stakeholders zullen tijdens vergaderingen die vóór september zullen plaatsvinden geïnformeerd worden.

29.05 Emir Kir (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Si je comprends bien, vous confirmez la mise en œuvre de l'offre suburbaine.

Je voudrais revenir sur la question des lignes 26 et 28. Vous êtes

29.05 Emir Kir (PS): U bevestigt dat het voorstadsnet er aankomt. U heeft gezegd dat volgens de NMBS de ingebruikneming van de lijnen 26 en 28 deel uitmaakt van de planning. Maar wat is precies de planning voor de

passée assez vite sur ce point en expliquant que la SNCB le considèrerait comme faisant partie du planning. Quel est justement le planning prévu pour la mise en œuvre de ces lignes?

ingebruikneming van die lijnen? Beschikt men al over die informatie of wordt dat punt nog bestudeerd?

La **présidente**: Madame la ministre, disposez-vous d'informations complémentaires? (*Non*)

De **voorzitter**: De minister geeft aan dat ze over geen bijkomende informatie beschikt.

Monsieur Kir, Mme la ministre indique qu'elle n'a pas d'indication supplémentaire à communiquer.

29.06 Emir Kir (PS): Madame la ministre, ces informations existent-elles ou ce point est-il à l'étude?

29.07 Jacqueline Galant, ministre: J'ai répondu à la question.

29.08 Emir Kir (PS): Vous avez indiqué que cela faisait partie du planning sans en dire plus.

La **présidente**: Mme la ministre ne dispose pas de renseignement complémentaire. Je ne peux que relayer les propos de Mme la ministre, monsieur Kir. Vous l'interrogerez à nouveau si vous l'estimez nécessaire.

29.09 Emir Kir (PS): Je reviendrai plus spécifiquement sur cette ligne une autre fois.

29.09 Emir Kir (PS): Ik zal later nog op die lijn terugkomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 4^e paquet ferroviaire" (n° 3291)

30 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 3291)

30.01 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, pouvez-vous m'expliquer concrètement ce que vous entendez par la position "Benelux" actualisée concernant la négociation relative au quatrième paquet?

30.01 Karine Lalieux (PS): Wat verstaat u onder de actualisering van het standpunt van de Benelux met betrekking tot het vierde spoorwegpakket?

30.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, sous la précédente législature, les États qui composent le Benelux ont adopté une position commune au sujet du pilier politique du quatrième paquet ferroviaire. Elle a fait l'objet d'un réexamen par le gouvernement actuel, qui a opté pour une approche légèrement différente de celle qu'avait choisie son prédécesseur. La différence réside dans le fait que le gouvernement souhaite s'engager dans le processus de libéralisation du transport ferroviaire tout en défendant la situation particulière de la Belgique, pays de petite taille au carrefour de grands axes européens, avec une forte densité de population et l'un des réseaux ferroviaires les plus denses d'Europe, organisé de manière radiale autour de Bruxelles. Il en résulte que la quasi-totalité de notre trafic ferroviaire représente un service essentiel pour nos concitoyens.

30.02 Minister Jacqueline Galant: De lidstaten van de Benelux hebben een gemeenschappelijk standpunt ingenomen over de politieke pijler van het vierde spoorpakket. De regering heeft gekozen voor een iets andere benadering dan haar voorganger: ze wil inzetten op de vrijmaking van het spoorwegverkeer maar tegelijkertijd de bijzondere kenmerken verdedigen van België, een klein land op de kruising van grote assen, met een hoge bevolkingsdichtheid en één van de dichtste spoorwegnetten van Europa, straalsgewijs georga-

C'est d'ailleurs dans ce cadre que se sont rencontrés les ministres des Transports d'Allemagne, de France et du Benelux au mois de janvier. Il a été convenu de demander à la présidence lettonne de

placer la priorité sur le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire.

De plus, l'accent a été mis sur la volonté de l'État belge de veiller à ce que les contrats de service public des nouveaux acteurs ne mettent pas en péril l'équilibre économique de l'opérateur historique. La volonté serait de définir soi-même l'ampleur et les modalités des services ferroviaires à rendre à la population et de décider quelle procédure, adjudication ou attribution directe, serait la plus efficace et la moins coûteuse pour désigner l'opérateur qui sera chargé de la (ou des) mission(s) de service public.

Enfin, dans ce contexte de libéralisation du transport ferroviaire, la dimension sociale de cette évolution est à nouveau rappelée. En effet, celle-ci doit faire l'objet de dispositions plus précises dans la législation européenne. Il s'agit d'établir, dans l'ensemble de l'Union européenne, des principes contraignants afin d'éviter tout dumping social et toute concurrence déloyale des acteurs entrants. Les États, autorités compétentes, doivent établir et faire respecter un cadre normatif social par tous.

niseerd rond de hoofdstad.

De ministers van Vervoer van Duitsland, de Benelux en Frankrijk zijn overeengekomen dat ze het Letse voorzitterschap zullen vragen voorrang te geven aan de technische pijler van het vierde spoorpakket. België vraagt dat men erop zou toezien dat de openbaredienstcontracten van de nieuwe operatoren het economische evenwicht van de historische operator niet in het gedrang zouden brengen.

We zullen zelf de omvang en de modaliteiten moeten bepalen van de spoordiensten die we aan de bevolking aanbieden, en zelf moeten beslissen welke procedure – de aanbesteding of de rechtstreekse toekenning – de efficiëntste en de goedkoopste zou zijn om de operator belast met opdrachten van openbare dienst aan te wijzen. Voorts moeten er bindende Europese principes worden vastgelegd om sociale dumping en oneerlijke concurrentie door nieuwkomers te voorkomen.

30.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, merci.

Cela signifie, si je comprends bien, que vous vous concentrez encore une fois sur le paquet technique et technologique, mais que vous vous inscrivez quand même dans la libéralisation du secteur.

30.04 Jacqueline Galant, ministre: Ce qui a changé, c'est simplement la spécificité des petits pays.

30.05 Karine Lalieux (PS): Toutes les conditions de cette position Benelux-France que vous nous énoncez sont-elles non négociables par rapport à l'Europe? Allez-vous tenir cette position?

30.05 Karine Lalieux (PS): Kan er met Europa worden onderhandeld over de voorwaarden van dat standpunt van de Benelux en Frankrijk?

30.06 Jacqueline Galant, ministre: Si, mais les négociations vont seulement commencer.

30.06 Minister Jacqueline Galant: Die onderhandelingen beginnen nog maar pas.

30.07 Karine Lalieux (PS): J'espère que vous serez ferme sur toutes ces conditions, parce qu'elles me semblent indispensables par rapport à la libéralisation à laquelle, vous savez, je m'oppose.

30.07 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat u voet bij stuk zult houden over die voorwaarden, die onontbeerlijk zijn ten aanzien van de vrijmaking, waar ik tegen gekant ben.

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

31 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conclave budgétaire et le financement de Belgocontrol" (n° 3556)

31 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het begrotingsconclaaf en de financiering van Belgocontrol" (nr. 3556)

31.01 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, en matière de conclave budgétaire, je ne vais pas revenir sur le comité de concertation qui a eu lieu ce matin, mais bien sur la problématique de Belgocontrol à propos de laquelle je vous ai déjà interrogée à maintes reprises.

Nous avons reçu en commission le CEO de Belgocontrol qui nous a expliqué toute la difficulté de financement. Il nous a indiqué qu'il ne pouvait plus réaliser d'économies par rapport au personnel sans remettre la sécurité en cause. Il a ajouté qu'il allait augmenter les engagements, craignant d'avoir des problèmes de sécurité.

Vous savez qu'un montant de dix millions d'avance récupérable a été prévu par l'ancien gouvernement. Selon le CEO de Belgocontrol, ce montant ne suffira pas pour couvrir les dépenses en 2015. Il nous a assurés que le gouvernement fédéral, conformément au contrat de gestion, a garanti de couvrir 2015 et, si aucun accord n'est atteint au mois de septembre 2015, de couvrir 2016 également.

Pour vous comme pour moi, madame la ministre, la sécurité aérienne est fondamentale.

Mes questions sont donc simples.

Combien de temps l'avance récupérable de dix millions d'euros va-t-elle permettre à Belgocontrol de financer ses missions? Quels sont les montants que vous avez obtenus lors du contrôle budgétaire du 30 mars pour assurer le financement du contrôle aérien sur l'ensemble de l'année 2015? En effet, même si vous atteigniez un nouvel accord de coopération, je doute que vous y arriviez en deux mois, étant donné que vos prédécesseurs n'y sont pas arrivés non plus.

31.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, il va de soi que ma priorité est d'assurer le fonctionnement optimal et surtout pérenne de Belgocontrol, de par sa responsabilité en matière de sécurité aérienne. Pour cette raison, nous allons entamer, dans les prochaines semaines, la concertation avec les Régions quant à l'adaptation de l'accord de 1989 qui, vous en conviendrez, ne reflète plus la réalité de l'époque où il a été écrit et qui concerne tous les aéroports et non pas seulement celui de Bruxelles-National.

Dans l'attente de cette concertation et du résultat qui en sortira, je veillerai à ce que les moyens budgétaires délimités lors du dernier conclave budgétaire permettent à Belgocontrol d'assurer sa mission en 2015. Ces moyens doivent encore faire l'objet d'un arbitrage entre experts dans les prochains jours. Cela s'inscrira dans l'enveloppe

31.01 Karine Lalieux (PS): De CEO van Belgocontrol heeft te kennen gegeven dat hij meer middelen zou vragen omdat hij anders de veiligheid niet meer kan garanderen. Het terugvorderbare voorschot van 10 miljoen dat door de vorige regering was toegekend, zou niet meer volstaan voor de uitgaven 2015. Hij verzekerde ons dat de federale regering had beloofd de kosten voor dat jaar te dekken en ook die van 2016, als er in september 2015 geen overeenkomst zou worden bereikt.

Hoe lang gaat het terugvorderbare voorschot nog volstaan voor de financiering van de opdrachten waarmee Belgocontrol is belast? Welke bedragen hebt u kunnen loskrijgen tijdens de begrotingscontrole van 30 maart?

31.02 Minister Jacqueline Galant: Gezien de verantwoordelijkheid van Belgocontrol op het vlak van de veiligheid van het luchtverkeer zijn voor mij de optimale werking en de continuïteit van Belgocontrol prioritair. Ik zal dus binnenkort overleggen met de Gewesten met het oog op de aanpassing van het voorbijgestreefde akkoord van 1989. In afwachting zal ik erop toezien dat Belgocontrol voldoende budgettaire middelen krijgt om zijn opdracht in 2015 uit

spécifique "sécurité" qui a été dégagée.

te voeren; de enveloppe wordt binnenkort vastgesteld door experts.

31.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'enveloppe "sécurité" n'a apparemment pas encore été partagée entre les différents ministres.

Je reviendrai donc sur la question de la sécurité de Belgocontrol.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 12.44 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.44 uur.

31.03 Karine Lalieux (PS): De enveloppe voor veiligheid werd dus nog niet onder de verschillende ministers verdeeld. Ik zal dus op de kwestie van de veiligheidsopdracht van Belgocontrol terugkomen.