



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

Mercredi

27-02-2019

27-02-2019

Namiddag

Après-midi

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

05/03/2019, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

05/03/2019, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zetelbekleding in het rollend materieel van de NMBS" (nr. 28222)

Sprekers: **David Geerts, François Bellot**, 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 "gokreclame in treinstations" (nr. 28588)

Sprekers: **David Geerts, François Bellot**, 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 "de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van 2G, 3G en 4G langs het spoorwegnet" (nr. 28657)

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de lijn Brussel-Doornik op 15 december 2018" (nr. 28692)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 28708)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tunnel in het station Doornik" (nr. 28727)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François**

SOMMAIRE

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le revêtement des sièges dans le matériel roulant de la SNCB" (n° 28222)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité pour les paris dans les gares" (n° 28588)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du déploiement de la couverture 2, 3 et 4G le long du réseau ferroviaire" (n° 28657)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la ligne Bruxelles-Tournai le 15 décembre 2018" (n° 28692)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Tournai pour les personnes à mobilité réduite" (n° 28708)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tunnel en gare de Tournai" (n° 28727)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François**

Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

<p>Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de omvorming van twee autosnelwegen op Brussels grondgebied tot stadsboulevards door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 28789)</p> <p><i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déclassement de deux portions d'autoroutes par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 28789)</p> <p><i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 28946)</p> <p><i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de voitures sans permis" (n° 28946)</p> <p><i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het NMBS-net door de MIVB" (nr. 28790)</p> <p><i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du réseau de la SNCB par la STIB" (n° 28790)</p> <p><i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwapening van de inspecteurs die belast zijn met de beveiliging bij Brussels Airport" (nr. 28833)</p> <p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wapens van de luchthaveninspecteurs" (nr. 28905)</p> <p><i>Sprekers: Olivier Henry, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désarmement des inspecteurs sûreté de Brussels Airport" (n° 28833)</p> <p>- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les armes des inspecteurs aéroportuaires" (n° 28905)</p> <p><i>Orateurs: Olivier Henry, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	10
<p>Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken in het station Bergen" (nr. 28721)</p> <p><i>Sprekers: Éric Thiébaud, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische</p>	11	<p>Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantier de la gare de Mons" (n° 28721)</p> <p><i>Orateurs: Éric Thiébaud, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer</p>	11

Sporwegen		Belges	
<p>Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de spoorwegbrug in Cuesmes" (nr. 28722)</p> <p><i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	12	<p>Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état du pont du chemin de fer de Cuesmes" (n° 28722)</p> <p><i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	12
<p>Vraag van mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ten gevolge van de huidige werken aan het BUB-baken op Brussels Airport gewijzigde instructies voor de piloten" (nr. 28933)</p> <p><i>Sprekers:</i> Véronique Waterschoot, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>Question de Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications des instructions aux pilotes à la suite des travaux actuellement réalisés à la balise BUB à Brussels Airport" (n° 28933)</p> <p><i>Orateurs:</i> Véronique Waterschoot, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 28996)</p> <p><i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	14	<p>Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 28996)</p> <p><i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	14
<p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "motorfietsen op de busstrook" (nr. 28997)</p> <p><i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation par les motos du couloir réservé aux bus" (n° 28997)</p> <p><i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>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 prioritaire voertuigen van de brandweer" (nr. 28981)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les véhicules prioritaires des pompiers" (n° 28981)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinvertragingen tussen Doornik en Rijsel" (nr. 28936)</p> <p><i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de train entre Tournai et Lille" (n° 28936)</p> <p><i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	18

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 27 FEBRUARI 2019

Namiddag

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

du

MERCREDI 27 FÉVRIER 2019

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Paul-Olivier Delannois.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 et présidée par M. Paul-Olivier Delannois.

01 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zetelbekleding in het rollend materieel van de NMBS" (nr. 28222)**

01 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le revêtement des sièges dans le matériel roulant de la SNCB" (n° 28222)**

01.01 **David Geerts** (sp.a): Recent heeft de NMBS treinstellen met stoffen zitbekleding aangekocht. Zowel de reizigersvereniging als het personeel vindt dit een weinig hygiënische keuze en op de koop toe een bijzonder onderhoudsintensieve. Er wordt dan ook aangedrongen op namaaklederen bekleding voor de zitbanken.

01.01 **David Geerts** (sp.a): La SNCB a récemment acquis des rames dont les banquettes sont recouvertes de tissu. Tant l'association représentative des voyageurs que le personnel estiment qu'il s'agit-là d'un choix peu hygiénique et, de surcroît, très exigeant du point de vue de l'entretien, et insistent dès lors pour que les banquettes soient recouvertes de simili cuir.

Heeft de NMBS kennis genomen van de positieve resultaten van het gebruik van recuperatieleder, zoals al vastgesteld door De Lijn? Is er een advies gevraagd aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers? Overweegt de NMBS voortaan namaakleder voor de zitbanken van de nieuwe treinstellen?

La SNCB a-t-elle pris connaissance, des résultats positifs de l'utilisation de cuir de récupération, comme De Lijn a déjà pu le constater? Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires a-t-il été invité à rendre un avis? La SNCB envisage-t-elle d'opter désormais pour le simili cuir pour le recouvrement des banquettes des nouvelles rames?

01.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft haar keuze tussen stof en leder voor de zetelbekledingen van de M7-stellen wel degelijk goed overwogen. Meer uitleg daarover staat in het antwoord van mijn voorganger op de schriftelijke vraag nr. 881 van mevrouw De Coninck van 29 februari 2016, met daarin ook informatie over de bevraging van klanten en stakeholders. Over het onderhoud van de lederen zetelbekleding heeft de

01.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a choisi entre le tissu et le cuir pour le recouvrement des banquettes des rames M7 après mûre réflexion. Vous trouverez davantage de détails à ce sujet dans la réponse de mon prédécesseur à la question écrite n° 881 du 29 février 2016 de Mme De Coninck, concernant notamment l'avis demandé aux clients et aux acteurs concernés. La SNCB a déjà contacté De Lijn concernant l'entretien

NMBS De Lijn al gecontacteerd. De NMBS zal nu met de TEC en de MIVB ervaringen uitwisselen. Voor de nieuwe M7-rijtuigen heeft de NMBS voor echt leder gekozen voor de eerste klasse. Er wordt wel nog onderzocht of er echt leder dan wel recuperatieleder in de bestaande stellen kan worden gebruikt.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gokreclame in treinstations" (nr. 28588)**

02.01 **David Geerts** (sp.a): In recente rapporten over het gokgedrag in ons land staat dat tussen 2011 en 2015 de inkomsten van de goksector gestegen zijn van 285 naar 787 miljoen euro. In 2016 bedroeg de winst zelfs al meer dan 1,1 miljard euro. Daarbij is niet zozeer het aantal eenmalige gokkers gestegen, maar vooral het aantal mensen met een gokverslaving.

Bij de NMBS komt stilaan een debat op gang over de vraag of gokreclame in de treinstations nog wel kan. De MIVB heeft al een charter uitgewerkt om reclame op kansspelen die onder de wet van 1999 valt, te verbieden. Wat zijn de selectiecriteria van Publifer, het publiciteitsvehikel van de NMBS, om na te gaan wie al dan niet mag adverteren en waarvoor? Bestaat er een ethisch charter inzake maatschappelijk verantwoord adverteren?

Hoeveel bedragen de inkomsten van gokreclame in de treinstations? Zou het niet nuttig zijn om ook bij de NMBS een handvest op te stellen inzake die gokreclame?

02.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Publifer is lid van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) en volgt diens advies ook steeds op. Advertenties die de JEP toelaat, worden door Publifer aanvaard. De JEP heeft echter geen specifieke regulering uitgevaardigd in verband met reclame voor onlinekansspelen, -loterijen of –casino's. Wel moeten bepaalde spelers hun publiciteit vooraf laten goedkeuren.

De concessieovereenkomst met Publifer bepaalt uitdrukkelijk dat de reclame in de stations niet in strijd mag zijn met de goede zeden en geen godsdienstige overtuigingen mag uitdrukken. Ook reclame van politieke aard is niet toegelaten.

du revêtement en cuir des banquettes. Elle procédera à présent à un échange d'expérience avec les TEC et la STIB. Pour les nouvelles rames M7, la SNCB a opté pour du cuir véritable pour les premières classes. Quant à la question de savoir s'il faut utiliser du cuir véritable ou de cuir de récupération pour les rames existantes, elle est actuellement à l'étude.

L'incident est clos.

02 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité pour les paris dans les gares" (n° 28588)**

02.01 **David Geerts** (sp.a): Il ressort de rapports récents sur les comportements de jeu dans notre pays que les recettes du secteur sont passées de 285 à 787 millions d'euros entre 2011 et 2015. En 2016, les bénéfices dépassaient même déjà 1,1 milliard d'euros. Ce n'est pas tant le nombre de joueurs individuels qui a augmenté; il s'agit surtout du nombre de personnes présentant une assuétude au jeu.

La question de savoir si la publicité pour les paris a sa place dans les gares ferroviaires commence à faire débat à la SNCB. La STIB a déjà élaboré une charte permettant d'interdire la publicité pour les jeux de hasard visés par la loi de 1999. Sur la base de quels critères Publifer, la régie publicitaire de la SNCB, décide-t-elle d'autoriser ou non un annonceur ou un produit? Une charte d'éthique sur la publicité socialement responsable existe-t-elle?

À combien s'élèvent les recettes tirées de la publicité pour les paris dans les gares ferroviaires? Ne serait-il pas utile que la SNCB élabore aussi une charte en la matière?

02.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Publifer est membre du JEP (Jury d'Éthique Publicitaire) et se conforme systématiquement à son avis. Les publicités autorisées par le JEP sont acceptées par Publifer. Toutefois, le JEP n'a décrété aucune régulation spécifique concernant les publicités pour les jeux de hasard en ligne, les loteries en ligne ou les casinos en ligne. Cependant, certains joueurs doivent faire approuver leur publicité au préalable.

Le contrat de concession avec Publifer prévoit expressément que la publicité dans les gares ne peut être contraire aux bonnes mœurs ni exprimer des convictions religieuses. Les publicités à caractère politique ne sont pas non plus admises.

Daarbij behoudt de NMBS steeds het recht om, op voorwaarde van rechtvaardiging, advertenties te weigeren.

Publifer doet zelf een eerste screening van alle voorgestelde reclamecampagnes. Van zodra over een campagne twijfel bestaat wordt het advies van de NMBS gevraagd en, indien nodig, ook van de raad van bestuur van Publifer.

Aangezien Publifer een naamloze vennootschap van privaatrecht is en actief is in een concurrentiële markt, is het niet opportuun om bedragen te specificeren.

02.03 David Geerts (sp.a): Voor dat laatste heb ik alle begrip.

De NMBS zou aan Publifer moeten suggereren om aan het toewijzingsbeleid iets toe te voegen over reclame die valt onder het toepassingsgebied van de wet van 7 mei 1999, naast alle andere criteria van de JEP.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van 2G, 3G en 4G langs het spoorwegnet" (nr. 28657)

03.01 David Geerts (sp.a): Er was oorspronkelijk aangekondigd dat tegen eind 2018 in principe 98 % van de NMBS-stations door 4G gedekt zou moeten zijn, terwijl alle spoorlijnen gedekt zouden moeten zijn door 2G, 3G en 4G dankzij investeringen van de operatoren.

Klopt het dat de dekking van de grote lijnen sinds eind 2018 volledig afgerond is of zijn er nog altijd 'zwarte gaten'? Zo ja, wanneer zou dat probleem opgelost worden? Om welke grote lijnen gaat het dan? Wordt er gedacht aan een uitbreiding tot de secundaire lijnen? Wordt de kostprijs van de investeringen integraal gedragen door de operatoren?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): Ik verwijst naar het antwoord dat ik op 18 oktober 2018 gaf op de schriftelijke vraag nr. 3332 van mevrouw De Coninck. Ik herhaal dat de 4G-dekking van het spoorwegnet afhankelijk is van de investeringen door de mobiele operatoren en van de verplichtingen op het vlak van dekking die door de minister van Telecommunicatie zijn vastgelegd.

De plus, la SNCB se réserve toujours le droit de refuser des publicités, à condition de justifier son refus.

Publifer procède elle-même à un premier screening de toutes les campagnes publicitaires proposées. Dès qu'un doute existe concernant une campagne, l'avis de la SNCB et, si nécessaire, l'avis du conseil d'administration de Publifer est demandé.

Publifer étant une société anonyme de droit privé et déployant des activités sur un marché concurrentiel, il n'est pas opportun de spécifier des montants.

02.03 David Geerts (sp.a): Pour ce dernier point, vous pouvez compter sur ma compréhension.

La SNCB devrait suggérer à Publifer d'ajouter quelque chose à la politique d'attribution concernant les publicités qui relèvent du champ d'application de la loi du 7 mai 1999, outre tous les autres critères du JEP.

L'incident est clos.

03 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du déploiement de la couverture 2, 3 et 4G le long du réseau ferroviaire" (n° 28657)

03.01 David Geerts (sp.a): Il avait été annoncé dans un premier temps que d'ici à 2018, en principe, 98 % des gares de la SNCB bénéficieraient d'une couverture 4G tandis que toutes les lignes ferroviaires seraient couvertes par les 2G, 3G et 4G grâce aux investissements des opérateurs.

Est-il exact que la couverture des grandes lignes est achevée depuis fin 2018 ou des zones blanches subsistent-elles? Dans l'affirmative, d'ici à quand ce problème serait-il résolu? De quelles grandes lignes s'agit-il dans ce cas? Une extension aux lignes secondaires est-elle envisagée? Les opérateurs supporteront-ils la totalité du coût des investissements?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je renvoie à la réponse que j'ai donnée à la question écrite n° 3332 de Mme De Coninck. Je répète que la couverture 4G du réseau ferroviaire dépend des investissements par les opérateurs mobiles et des obligations sur le plan de la couverture qui sont fixées par le ministre des Télécommunications.

De vragen inzake het 2G-, 3G- en 4G-netwerkbereik moeten gericht worden aan de minister van Telecommunicatie.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer David Geerts.

04 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de lijn Brussel-Doornik op 15 december 2018" (nr. 28692)**

04.01 **Paul-Olivier Delannois (PS):** Op de avond van 15 december werden verschillende treinen tot stilstand gebracht door een technisch probleem als gevolg van de aanvriezende regen. Het incident werd niet goed aangepakt.

Een treinreiziger liet me weten dat hij om 21.05 uur in Brussel was vertrokken en pas om 5 uur 's morgens in Doornik was aangekomen! De trein kwam om 21.30 uur tot stilstand in Opzullik, en kwam pas om 2 uur 's nachts aan in Edingen, waar er geen taxi's waren voor de reizigers. Securail deelde de reizigers mee dat ze maar op eigen kosten een taxi moesten nemen. De vervoersvoorwaarden bepalen echter dat de NMBS alternatief vervoer moet aanbieden als een reiziger zijn reis dezelfde dag nog niet meer kan voortzetten omdat er geen trein is. De reizigers moesten om 3 uur 's morgens dus een trein terug nemen naar Brussel en konden uiteindelijk om 4 uur in een door de NMBS aangeboden taxi stappen!

Waarom kregen de reizigers in Edingen geen taxi aangeboden, na vier uur wachten in de trein? Wat was het probleem waardoor het treinverkeer op een deel van het spoornet gedurende vele uren stillag?

04.02 **Minister François Bellot (Frans):** De NMBS erkent dat de reizigers in Edingen niet goed opgevangen werden. In 2019 zal het bedrijf de opleiding van de personeelsleden die verantwoordelijk zijn voor het beheer van die uitzonderlijke situaties, afronden. Aan alle betrokken reizigers werd er een hotelaccommodatie of een terugrit per taxi aangeboden. De reizigers die erom verzoeken, ontvangen een vergoeding voor de vertraging en hebben recht op de terugbetaling van de taxi- of hotelkosten.

Volgens Infrabel werd die hinder veroorzaakt door ijzel, waardoor er een ijslaag ontstond op de geleidraad van een bovenleiding. Dat zou tot de

Les questions concernant l'accès internet 2G, 3G et 4G doivent être adressées au ministre des Télécommunications.

L'incident est clos.

Président: M. David Geerts.

04 **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la ligne Bruxelles-Tournai le 15 décembre 2018" (n° 28692)**

04.01 **Paul-Olivier Delannois (PS):** Le soir du 15 décembre, plusieurs trains ont été arrêtés suite à un problème technique né de la pluie verglaçante. La gestion de l'événement a été négligée.

Un voyageur du train m'a rapporté être parti de Bruxelles à 21 h 05 et être arrivé à Tournai à 5 heures du matin! Bloqué dès 21 h 30 à Silly, le train n'est arrivé qu'à 2 heures à Enghien, où aucun taxi ne les attendait. Securail a indiqué aux passagers que, s'ils en prenaient un, c'était à leurs frais. Or, les conditions de transports prévoient que la SNCB doit trouver un mode de transport alternatif lorsqu'un voyageur ne peut poursuivre son voyage le jour-même, faute de train. Les navetteurs ont donc dû reprendre un train vers Bruxelles à 3 heures et ont embarqué dans des taxis affrétés par la SNCB à 4 heures!

Pourquoi aucun taxi n'a-t-il été proposé aux voyageurs à Enghien, après 4 heures d'attente dans le train? Quel était le problème qui a paralysé une partie du réseau durant de nombreuses heures?

04.02 **François Bellot, ministre (en français):** La SNCB reconnaît un défaut dans l'organisation de la prise en charge des voyageurs à Enghien. Elle complètera, en 2019, la formation de son personnel chargé de la gestion de ces situations exceptionnelles. Le logement dans un hôtel ou le ré-acheminement par taxi a été proposé à chaque voyageur concerné. Les voyageurs qui en font la demande recevront une compensation pour le retard et un remboursement pour les frais de taxi ou d'hôtel.

Selon Infrabel, ces perturbations ont été provoquées par la pluie verglaçante qui a conduit à l'accumulation de glace sur le fil conducteur d'une

problemen van 15 december vorig jaar geleid hebben, waaronder ook veel treinen op het Franse net te lijden hebben gehad.

04.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Eigen fouten erkennen is al zeer positief, want daaruit kan men lering trekken om herhalingen in de toekomst te voorkomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 28698 van de heer Van Hecke wordt ingetrokken.

05 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 28708)

05.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De NMBS en Infrabel zouden voor een betere toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met een beperkte mobiliteit kunnen zorgen. De perrons zijn daar 28 cm hoog terwijl de NMBS een standaardhoogte van 76 cm en in sommige gevallen 55 cm hanteert om het in- en uitstappen van de reizigers te faciliteren. De trottoirs voor de ingang die toegang verschaft tot de vertrekhal van het station zijn te hoog. Er is geen toegangshelling die een directe toegang mogelijk maakt. In de plaats daarvan moet men een omweg maken via de zijkant.

Zullen de perrons in het station Doornik worden verhoogd? Heeft de NMBS dat gevraagd? Zou er een toegangshelling kunnen worden aangelegd die direct toegang biedt tot de vertrekhal?

05.02 Minister François Bellot (Frans): Infrabel treedt pas in actie op verzoek van de NMBS. De verhoging van de perrons in Doornik is niet opgenomen in het plan 2018-2020 van de NMBS. De NMBS is van plan om de perrons van het station Doornik na 2020 samen met Infrabel te renoveren, maar kan zich hiertoe niet verbinden zonder de goedkeuring van de volgende regering.

PBM's kunnen het station bereiken via een spoorwegovergang aan het einde van perron 1. De NMBS zal samen met de stad Doornik nagaan of er op korte termijn een toegangshelling voor de stationshal kan worden aangelegd. Daarnaast kan er tot drie uur voor de reis telefonisch assistentie worden gereserveerd. Voor het lokaal van de onderstationschef staat ook een assistentiezuil,

caténaire. Ce phénomène serait à l'origine des difficultés du 15 décembre dernier, qui ont touché de nombreux trains sur le réseau français également.

04.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Reconnaître ses erreurs est déjà une très bonne chose pour que cela n'arrive plus.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 28698 de M. Van Hecke est retirée.

05 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Tournai pour les personnes à mobilité réduite" (n° 28708)

05.01 Paul-Olivier Delannois (PS): La SNCB et Infrabel pourraient améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en gare de Tournai. La hauteur des quais est de 28 cm alors que la SNCB avait choisi le standard de 76 centimètres et, dans certains cas, de 55 centimètres, afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Les trottoirs devant la gare pour accéder au hall d'accueil sont trop hauts. Il n'existe pas de rampe d'accès pour y entrer directement. Il faut passer par le côté, en faisant un détour.

Les quais en gare de Tournai seront-ils rehaussés? La SNCB l'a-t-elle demandé? Une rampe d'accès menant directement au hall d'accueil pourrait-elle être construite?

05.02 François Bellot, ministre (en français): Infrabel agit selon les demandes de la SNCB. Le rehaussement des quais à Tournai n'est pas prévu dans le plan 2018-2020 de la SNCB. Celle-ci envisage avec Infrabel la rénovation des quais de la gare de Tournai après 2020 mais elle ne peut s'y engager sans l'aval du prochain gouvernement.

Les PMR peuvent accéder à la gare via une traversée de voies au bout du quai 1. La SNCB examinera avec la ville de Tournai la construction rapide d'une rampe d'accès directe au hall d'accueil. En outre, on peut réserver une assistance par téléphone jusque trois heures avant le voyage. Une bande PMR existe aussi devant le local du sous-chef de gare pour contacter directement le

waarmee PBM's rechtstreeks contact kunnen opnemen met het personeel.

05.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Wij zullen erop blijven aandringen dat na 2020 die keuze wordt gemaakt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 28720 van de heer Van Hees wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tunnel in het station Doornik" (nr. 28727)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Naar verluidt is er in de onderdoorgang in het station Doornik geen noodverlichting, wat het onveiligheidsgevoel versterkt. De vloer zou erg glad zijn bij vochtig weer, als gevolg van een condensprobleem.

Bevestigt u die informatie? Zal er noodverlichting worden geïnstalleerd?

06.02 Minister François Bellot (Frans): De continuïteit van de verlichting wordt verzekerd door twee afzonderlijke elektrische systemen; wanneer een van beide niet meer werkt, treedt het andere in werking.

De condensproblemen in de onderdoorgang zijn onvermijdelijk. De NMBS heeft overwogen om een antislipverf aan te brengen, maar aan het gebruik daarvan zijn beperkingen verbonden, waardoor die oplossing moeilijk kan worden toegepast. De behandeling moet twee keer per jaar worden herhaald, zonder garantie dat het resultaat er netjes uitziet. Er zullen pictogrammen worden aangebracht om de klanten te waarschuwen.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Pictogrammen, allemaal goed en wel, maar het is nog altijd gevaarlijk glad voor de voetgangers die de tunnel gebruiken. Werden er oplossingen gevonden in andere stations?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 28806 van mevrouw Dumery, 28867 van mevrouw Grovonius, 28825, 28918, 28919, 28920, 28921, 28922, 28923, 28924 en 28925 van de heer Devin, 28955, 28956 en 28957 van de heer Kir en 28983, 28985, 28986, 28987 en 28988 van mevrouw Goffinet worden omgezet in schriftelijke vragen.

05.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Nous continuerons à mettre la pression pour que ce choix soit fait après 2020.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 28720 de M. Van Hees est transformée en question écrite.

06 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tunnel en gare de Tournai" (n° 28727)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Le tunnel sous-terrain de la gare de Tournai n'aurait pas d'éclairage de secours, ce qui renforce le sentiment d'insécurité. Le sol serait très glissant par temps humide, à cause d'un problème de condensation.

Confirmez-vous ces informations? Un éclairage de secours va-t-il être installé?

06.02 François Bellot, ministre (en français): La continuité de l'éclairage est garantie par le relais de deux systèmes électriques.

Le couloir sous voie présente des problèmes de condensation impossibles à éviter. La SNCB a envisagé d'appliquer une peinture antidérapante mais les contraintes rendent cette solution difficilement applicable. Le traitement doit être renouvelé deux fois par an, sans garantie de propreté. Pour sensibiliser la clientèle, des pictogrammes de vigilance vont être apposés.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Malgré les pictogrammes, la circulation reste dangereuse. Des solutions ont-elles été trouvées dans d'autres gares?

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n°s 28806 de Mme Dumery, 28867 de Mme Grovonius, 28825, 28918, 28919, 28920, 28921, 28922, 28923, 28924 et 28925 de M. Devin, 28955, 28956 et 28957 de M. Kir et 28983, 28985, 28986, 28987 et 28988 de Mme Goffinet sont transformées en questions écrites.

07 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de omvorming van twee autosnelwegen op Brussels grondgebied tot stadsboulevards door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 28789)

Voorzitter: de heer Paul-Olivier Delannois.

07.01 **Gautier Calomne** (MR): De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een besluit genomen om op de A-12 en E-40 twee stukken autoweg om te vormen tot stadsboulevards en het aantal toegangsstroken te beperken en de maximumsnelheid te verlagen tot 50 km per uur.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft hierover geen voorafgaand overleg gepleegd. Dit zal overigens geenszins de verkeersdoorstroming in dit stadsgewest verbeteren. In de pers werd er gewag gemaakt van overstapparkings maar de opeenvolgende meerderheden hebben hiervoor nog niets gerealiseerd. Voorts is de MIVB noch op korte, noch op middellange termijn van plan om deze parkings op het openbaar vervoer te laten aansluiten.

Werd uw kabinet via overleg geïnformeerd over dit dossier? Kunt u meer details geven? Hebt u dit dossier tijdens de vergadering van het Overlegcomité besproken? Welke garanties worden er geboden?

07.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): We werden niet op de hoogte gebracht van deze plannen. Deze kwestie werd noch in het Overlegcomité, noch in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit aangekaart. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet verplicht om andere Gewesten of de federale overheid op de hoogte te brengen.

Ik pleit voortdurend voor een betere samenwerking tussen de Gewesten en de federale overheid. Er moet een interfederaal agentschap voor mobiliteit worden opgericht.

07.03 **Gautier Calomne** (MR): Onze fractie steunt uw voorstel.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 28946)

07 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déclassement de deux portions d'autoroutes par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 28789)

Président: M. Paul-Olivier Delannois.

07.01 **Gautier Calomne** (MR): Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté de déclassement de deux portions d'autoroutes sur l'A12 et la E40 pour réduire le nombre de voies d'accès et diminuer la vitesse de circulation autorisée à 50 km/h.

Les autorités régionales n'ont pas privilégié la voie de la concertation préalable. Cela ne contribuera en rien à désengorger cette ville-région de ses voitures. La presse a parlé de parkings de dissuasion mais les majorités successives n'ont rien concrétisé dans les faits. Le raccordement des points de délestage avec les transports en commun n'a pas été prévu par la STIB, ni à court ni à moyen terme.

Votre cabinet a-t-il été informé de ce dossier et ce, par la voie de la concertation? Quels sont les détails? Avez-vous débattu de ce dossier lors du Comité de concertation? Quelles sont les garanties apportées?

07.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Nous n'avons pas été informés de cette démarche. Ce point n'a été abordé ni au Comité de concertation, ni au Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité. La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas obligée d'informer les autres Régions ou le pouvoir fédéral.

Je plaide sans cesse en faveur d'une meilleure collaboration entre les Régions et avec le fédéral. Il faut créer une agence interfédérale de la mobilité.

07.03 **Gautier Calomne** (MR): Notre groupe soutient votre proposition.

L'incident est clos.

08 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de voitures sans permis" (n° 28946)

08.01 **Gautier Calomne** (MR): Het ongeval van 16 februari in Sint-Genesius-Rode, waarbij er twee jonge meisjes zijn omgekomen, vond plaats in een wagen waarvoor er geen rijbewijs B vereist is. Om dergelijke wagentjes, die niet sneller dan 45 km/u mogen rijden en niet meer dan 425 kilo mogen wegen, te mogen besturen moet men enkel over een rijbewijs voor een bromfiets beschikken en minimum 16 jaar oud zijn. Dat doet de vraag rijzen of die voertuigen wel op de openbare weg thuishoren. De mortaliteitscoëfficiënt voor dergelijke auto's bedraagt 21 per 1.000 tegenover 18 per 1.000 voor de klassieke auto's. Er zijn echter weinig ongelukken met die brommobielen, die vaak door bejaarden gebruikt worden.

Hoeveel brommobielen rijden er in ons land rond? Hoeveel ongevallen met door minderjarigen bestuurde brommobielen, zijn er de afgelopen jaren gebeurd? Is de tendens stijgend of dalend? Denken uw diensten na over het gebruik van die voertuigen in de toekomst, in functie van de leeftijd of geschiktheid? Moeten de criteria inzake stevigheid en weerstand bij een ongeval niet tegen het licht gehouden worden? Lopen er gesprekken met uw Europese ambtgenoten?

08.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Er staan 6.388 lichte vierwielers ingeschreven in België. Aangezien het gaat over motorfietsen met passagiersruimte volstaat een rijbewijs AM om ermee te mogen rijden.

In de periode 2015-2017 waren er slechts drie minderjarige bestuurders van een voertuig waarvoor geen rijbewijs nodig is, betrokken bij een letselongeval. In totaal telt men slechts zeven slachtoffers en men stelt geen stijging vast van het aantal ongevallen waar dergelijke voertuigen bij betrokken zijn.

De criteria op het vlak van stevigheid en crashbestendigheid worden vastgelegd door Europa. De reglementering hierover hoeft in de komende tijd niet te worden aangepast.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het NMBS-net door de MIVB" (nr. 28790)**

09.01 **Gautier Calomne** (MR): De pers berichtte over het mogelijke gebruik door de MIVB van de NMBS-infrastructuur. Lijkt u dat een plausibel en

08.01 **Gautier Calomne** (MR): L'accident du 16 février à Rhode-Saint-Genèse, qui a provoqué la mort de deux jeunes filles, s'est produit à bord d'une voiture ne nécessitant pas de permis de type B. Seul un permis pour un cyclomoteur et un âge minimal de 16 ans sont requis pour conduire ces voitures ne pouvant dépasser les 45 km/h et ne pesant pas 425 kilos. Ces données suscitent un questionnement quant au maintien de ces véhicules sur la voie publique. Le taux de mortalité dans ces voitures s'élève à 21 morts sur 1 000 contre 18 sur 1 000 à bord d'une voiture traditionnelle. Toutefois, il y a peu d'accidents impliquant ces voitures sans permis souvent utilisées par des personnes âgées.

Quel est le nombre de voitures sans permis dans notre pays? Combien y a-t-il d'accidents impliquant des mineurs conduisant ces voitures ces dernières années? Observe-t-on une tendance à la hausse ou à la baisse? Vos services réfléchissent-ils à l'utilisation de ces véhicules à l'avenir, en fonction de l'âge ou de l'aptitude? Ne faudrait-il pas étudier leurs critères de solidité et de résistance en cas d'accident? Des discussions sont-elles en cours avec vos homologues européens?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il y a 6 388 quadricycles légers immatriculés en Belgique. S'agissant de cyclomoteurs à habitacle, un permis AM suffit pour les conduire.

Entre 2015 et 2017, seuls trois conducteurs de moins de 18 ans de voitures sans permis ont été impliqués dans un accident corporel. En tout, on ne compte que sept victimes et on ne mesure pas de hausse des accidents impliquant ces véhicules.

Les critères de solidité et de résistance des véhicules sont fixés par l'Europe. Les réglementations en la matière ne devraient pas être modifiées prochainement.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du réseau de la SNCB par la STIB" (n° 28790)**

09.01 **Gautier Calomne** (MR): L'idée – dont la presse s'est fait l'écho – que la STIB utilise les infrastructures de la SNCB vous semble-t-elle

haalbaar idee?

09.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het gebruik van het NMBS-net door de MIVB is een complexe kwestie.

Het GEN-project, zoals dat in de jaren 2000 werd opgezet, beoogde een mobiliteitsoplossing voor de twee vormen van mobiliteit in Brussel: mobiliteit van en naar Brussel (pendelaars) en mobiliteit binnen Brussel (inwoners die zich in hun stad verplaatsen).

De overeenkomst voorziet in het poolen van openbaarvervoermiddelen om de mobiliteit van, naar, in en rond Brussel te garanderen. Elk Gewest heeft zich ertoe verbonden het aanbod uit te breiden en de middelen uit te trekken die nodig zijn voor een gecoördineerd openbaar vervoer en een geïntegreerd aanbod (met name op het vlak van de tarieven en vervoerbewijzen).

De enige concrete vooruitgang in dit dossier sinds 2003 werd door onze regering geboekt.

We hebben drie treinstations in Brussel opnieuw geopend en binnenkort volgt er nog een vierde. We hebben een S-treinaanbod gecreëerd met 76 bijkomende treinen in december 2016 en nieuwe treinen in 2017. Tussen 2012 en 2017 is het treinaanbod met 14,4 % gegroeid, het reizigersaantal met 16,1 %. De werken voor het GEN werden gefinancierd en opnieuw opgestart. Aangezien de S-treinen meer reizigers kunnen vervoeren, is het essentieel dat de reizigers over dit aanbod geïnformeerd worden.

Het spoorwegnet is een ster met Brussel in het midden. Op bepaalde baanvakken in Brussel worden de rijpaden nu al volledig benut tijdens de spitsuren. Als men het aanbod in Brussel nog zou uitbreiden, zou de toegang van buitenaf nog sterker beperkt worden.

Om een nieuwe spoorwegoperator te kunnen worden moet men over een vergunning als spoorwegmaatschappij, een veiligheidscertificaat, gehomologeerd materieel, medewerkers die overeenkomstig de Spoorcodex opgeleid zijn, en rijpaden beschikken. Vanaf 2020 kan elke onderneming die aan de eerste vier vereisten voldoet, bij Infrabel rijpaden aanvragen en een private commerciële dienst voor reizigersvervoer aanbieden.

Overeenkomstig de wet is uitsluitend de NMBS gemachtigd om de opdracht van openbare dienst inzake het binnenlands reizigersvervoer uit te

crédible et raisonnable?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'utilisation du réseau SNCB par la STIB est une question complexe.

Le projet de RER, tel que conçu dans les années 2000, visait à développer une solution de mobilité pour les deux types de mobilités bruxelloises: mobilité de et vers Bruxelles (navetteurs) et mobilité intérieure (habitants se déplaçant dans leur ville).

La convention prévoit la mutualisation des moyens de transport en commun pour garantir la mobilité de, vers, dans et autour de Bruxelles. Chacune des Régions s'engageait à renforcer l'offre, à mettre en œuvre les moyens pour assurer des transports en commun coordonnés et une offre intégrée (harmonisation tarifaire et billettique notamment).

Notre gouvernement a réalisé les seules avancées concrètes dans ce dossier depuis 2003.

On a rouvert trois gares à Bruxelles et bientôt une quatrième. On a créé l'offre S avec 76 trains supplémentaires en décembre 2016 et de nouveaux trains en décembre 2017. De 2012 à 2017, l'offre des trains a augmenté de 14,4 % pour 16,1 % de voyageurs en plus. Les travaux du RER sont financés et relancés. Les trains S pouvant accueillir davantage de voyageurs, il est essentiel d'informer sur cette offre.

Le réseau ferroviaire est en étoile avec Bruxelles au centre. Certains tronçons bruxellois sont saturés en heure de pointe. Intensifier l'offre bruxelloise limitera encore l'accès de l'extérieur.

Pour devenir un nouvel opérateur ferroviaire, il faut une licence d'entreprise ferroviaire, un certificat de sécurité, du matériel homologué, des collaborateurs formés selon le Code ferroviaire et des sillons. Dès 2020, toute entreprise répondant aux quatre premiers prescrits pourra demander des sillons à Infrabel et offrir un service de transport de voyageurs commercial privé.

La loi autorise exclusivement la SNCB à accomplir la mission de service public de transport intérieur et l'autorité fédérale est exclusivement compétente

voeren en is de federale overheid exclusief voor het spoorvervoer bevoegd. De bijzondere wet zal dus moeten worden aangepast opdat de Gewesten een juridisch kader zouden kunnen aannemen waarbij een onderneming gemachtigd wordt om die opdracht van openbare dienst uit te voeren. Ik denk niet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vragende partij is.

Wat ten slotte het financieel aspect betreft, kan, als men een toegevoegde waarde wil creëren, het spooraanbod tussen de Brusselse gemeenten enkel tijdens de daluren verhoogd worden.

Voor die commerciële dienst kan er geen subsidie aangevraagd worden.

Het idee spreekt vooral voorstanders van de regionalisering van het spoor aan. Het lijkt me niet verstandig voor het Brusselse Gewest om dat debat aan te gaan. Er zou een wet tot hervorming van de instellingen moeten worden uitgevaardigd en die zou zeker niet beperkt blijven tot het spoordomein.

Om al die redenen is het onmogelijk dat de MIVB spoorverbindingen zou exploiteren op het Brusselse net.

09.03 **Gautier Calomne** (MR): Uw antwoorden sterken mij in mijn analyse. Het is absoluut niet vanzelfsprekend om morgen voertuigen van de MIVB op het NMBS-net te laten rijden. Ik verzoek u ruchtbaarheid te geven aan de verduidelijking die u net hebt gegeven om de onjuiste informatie die werd verspreid te ontkrachten.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwapening van de inspecteurs die belast zijn met de beveiliging bij Brussels Airport" (nr. 28833)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wapens van de luchthaveninspecteurs" (nr. 28905)

10.01 **Olivier Henry** (PS): Op 1 januari is de DAB, de nieuwe directie van de federale politie die de gevoelige locaties, zoals onder meer de luchthaven Brussels Airport, moet beveiligen, met haar werkzaamheden gestart.

Hoe zijn de taken op het stuk van de

pour le transport ferroviaire. Il faudra donc une modification de la loi spéciale pour que les Régions puissent adopter un cadre juridique autorisant une entreprise à exécuter cette mission de service public. Je ne pense pas que la Région bruxelloise soit demandeuse.

Enfin, financièrement, augmenter l'offre ferroviaire intrabrugeoise avec valeur ajoutée ne peut porter que sur les heures creuses.

Ce service commercial ne pourra pas solliciter de subsides.

Le sujet séduit surtout ceux qui sont favorables à la régionalisation du rail. Il ne me semble pas judicieux pour la Région bruxelloise d'ouvrir ce débat. Une loi de réforme institutionnelle serait nécessaire et elle dépasserait certainement le domaine ferroviaire.

Pour toutes ces raisons, il est impossible que la STIB organise du réseau ferroviaire sur le réseau bruxellois.

09.03 **Gautier Calomne** (MR): Vos réponses confortent mon analyse. Il n'est pas du tout évident que, demain, des véhicules de la STIB pourront rouler sur le réseau de la SNCB. Je vous invite à communiquer les précisions que vous venez d'apporter pour contrer les fausses informations qui ont circulé.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes de**

- M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désarmement des inspecteurs sûreté de Brussels Airport" (n° 28833)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les armes des inspecteurs aéroportuares" (n° 28905)

10.01 **Olivier Henry** (PS): La DAB, la nouvelle direction en charge de la protection des sites sensibles de la police fédérale, devait entrer en fonction le 1^{er} janvier, y compris à l'aéroport de Bruxelles-National.

Comment sont réparties les tâches de la sécurité aéroportuaire? Les inspecteurs de sûreté sont chargés

luchthavenbeveiliging verdeeld? De taak van de veiligheidsinspecteurs bestaat er onder meer in aanslagen tijdens vluchten te voorkomen, toe te zien op het fouilleren van reizigers, bagage en goederen en te patrouilleren om indringers tegen te houden. Hoe verloopt de samenwerking op deze locatie waarvoor OCAD het dreigingsniveau op 3 heeft ingesteld?

10.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De federale politie is belast met de gespecialiseerde beschermings- en beveiligingsopdrachten op de luchthaven Brussels Airport. De beveiligingsopdrachten zijn sinds 1 december 2018 toevertrouwd aan de DAB. Tijdens de overgangperiode, die tot 9 januari 2019 liep, konden de partners die beveiligingsopdrachten uitvoeren, de nodige aanpassingen aanbrengen.

(*Nederlands*) Het protocol regelt de operationele afspraken en de informatie-uitwisseling van de samenwerking tussen het DG Luchtvaart, de federale politie en de uitbater van de luchthaven BAC. Het protocol werd door deze partners ondertekend en staat los van enig dreigingsniveau. De federale politie op Brussels Airport wordt versterkt met meer dan 50 gewapende beveiligingsagenten van de DAB. Dit betekent een substantiële verhoging van het beveiligingsniveau op de luchthaven.

(*Frans*) Volgens het protocol voeren de luchthaveninspecteurs van BAC geen gewapende beveiligingstaken meer uit; de gewapende agenten van de DAB hebben die taak overgenomen. Ik heb nota genomen van het voornemen van BAC om zijn beveiligingspersoneel niet langer uit te rusten met wapens.

10.03 **Olivier Henry** (PS): De beveiligingsinspecteurs spelen een centrale rol in de bestrijding van terrorisme. Zij zijn bezorgd over de nieuwe gang van zaken en uw antwoord zal hen niet geruststellen.

Ik zal aan de minister van Binnenlandse Zaken vragen wat zijn standpunt over de taken van de DAB is.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken in het station Bergen" (nr. 28721)**

11.01 **Éric Thiébaud** (PS): Bij de werkzaamheden

de prévenir les attentats en vol, de superviser la fouille des voyageurs, des bagages et des marchandises ou de patrouiller pour prévenir les intrusions. Comment s'organise la coopération sur ce site classé au niveau 3 de la menace par l'OCAM?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La police fédérale est chargée d'exécuter les missions spécialisées de protection et sécurisation de l'aéroport de Bruxelles-National. Les missions de sécurisation ont été confiées à la DAB depuis le 1^{er} décembre 2018. Jusqu'au 9 janvier 2019, la période transitoire a permis aux partenaires d'adapter les dispositifs.

(*En néerlandais*) Le protocole règle les accords opérationnels et l'échange d'informations de la coopération entre la DG Aéronautique, la police fédérale et l'exploitant de l'aéroport BAC. Le protocole a été signé par ces partenaires et n'a rien à voir avec le niveau de la menace. La police fédérale présente à Brussels Airport a reçu un renfort de 50 agents de sécurité armés de la DAB, ce qui augmente de manière substantielle le niveau de sécurité à l'aéroport.

(*En français*) En vertu du protocole, l'inspection aéroportuaire BAC n'assure plus la protection armée; le personnel armé de la DAB la remplace. J'ai acté la volonté de BAC de retirer l'arme de la dotation de son personnel de sûreté.

10.03 **Olivier Henry** (PS): Les inspecteurs de sûreté sont au cœur du dispositif antiterroriste. La nouvelle orientation les inquiète et votre réponse ne les rassurera pas.

Je demanderais bien au ministre de l'Intérieur son point de vue sur les fonctions de la DAB.

L'incident est clos.

11 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantier de la gare de Mons" (n° 28721)**

11.01 **Éric Thiébaud** (PS): Le chantier de la gare

aan het station Bergen zijn er weer nieuwe problemen opgedoken. Door een conflict tussen de NMBS en de onderneming CIT Blaton hebben de werken de jongste weken vertraging opgelopen.

De enorme loopbrug werd nog steeds niet vastgezet op de definitieve pijlers, terwijl die operatie een noodzakelijke voorwaarde is voor het verdere verloop van de werkzaamheden. Men begint zich dan ook af te vragen of het tijdschema wel nageleefd zal worden en of het station wel in gebruik genomen kan worden in 2020, temeer daar u het eerder had over 2019!

Werd het geschil tussen de NMBS en CIT Blaton beslecht? Werden er garanties gegeven ter voorkoming van toekomstige conflicten? Zo ja, welke bouwfases moeten er nog verwezenlijkt worden? Kunt u de datum van ingebruikname bevestigen of werd die uitgesteld?

11.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De moeilijke werken aan de metalen draagconstructie van het station Bergen hebben de plaatsing van de loopbrug op haar definitieve pijlers vertraagd. Daar is men uiteindelijk op 5 februari mee begonnen. Als dat eenmaal voltooid is, zullen de andere bedrijven hun werkzaamheden aanvangen. Voor de dakconstructie zullen er speciale technieken gebruikt worden. De geplande deadline voor een ingebruikname van het station in de loop van het derde trimester van 2020 komt dus geenszins in gevaar.

De NMBS is betrokken bij een lopende gerechtelijke procedure op initiatief van BPC Hainaut, CIT Blaton en CFE.

Deze rechtszaak heeft geen gevolgen voor de verdere werken. De NMBS kan niet garanderen dat er niet nog meer geschillen aanhangig zullen worden gemaakt met betrekking tot deze werken.

11.03 **Éric Thiébaud** (PS): Het betreft dus wel degelijk een gerechtelijk geschil. Dat is verontrustend.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de spoorwegbrug in Cuesmes" (nr. 28722)**

12.01 **Éric Thiébaud** (PS): De staat van verval waarin de spoorwegbrug in Cuesmes verkeert, is een bron van bezorgdheid voor de buurtbewoners.

de Mons connaît un nouveau contretemps. Un conflit entre la SNCB et la société CIT Blaton a ralenti les travaux ces dernières semaines.

La gigantesque passerelle n'est toujours pas ancrée sur ses appuis définitifs alors que cette opération conditionne la suite des travaux. On s'interroge sur le respect du calendrier pour la mise en service de la gare en 2020, après que vous m'ayez parlé de 2019!

Le litige entre la SNCB et CIT Blaton est-il résolu? Des garanties sont-elles données pour éviter tout conflit à l'avenir? Si oui, quelles sont les étapes du chantier encore à réaliser? La date de mise en service est-elle confirmée ou reportée?

11.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les difficiles travaux de charpente métallique de la gare de Mons ont retardé la mise sur appui définitif de la passerelle, qui vient de débiter le 5 février. Une fois l'opération de descente terminée, les autres entreprises entameront leurs travaux. Pour la couverture, des techniques spéciales seront utilisées. Rien ne remet donc en cause le planning précédent de la mise en service de la gare au troisième trimestre de 2020.

Une procédure judiciaire est en cours dans laquelle la SNCB est impliquée, à l'initiative de la BPC Hainaut, de CIT Blaton et de la CFE.

Cette procédure n'a pas d'incidence sur les travaux postérieurs. La SNCB ne peut garantir l'absence d'autres litiges relatifs à ce chantier.

11.03 **Éric Thiébaud** (PS): C'est un conflit judiciaire, carrément. C'est inquiétant.

L'incident est clos.

12 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état du pont du chemin de fer de Cuesmes" (n° 28722)**

12.01 **Éric Thiébaud** (PS): L'état de délabrement du pont du chemin de fer à Cuesmes inquiète les riverains. Des fragments du viaduc tombent à

Er vallen stukken van het viaduct naar beneden op luttele meters van hun woningen. Infrabel, de eigenaar van de brug, moet zich dringend bewust worden van het gevaar.

Wat kunt u hun antwoorden? Is Infrabel op de hoogte van de situatie? Zullen de technici van Infrabel de brug frequenter nakijken? Zijn er verstevigingswerken gepland? Hoe snel zal dit desgevallend gebeuren?

12.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Infrabel is goed op de hoogte van de staat van dat bouwwerk, waarvan de stabiliteit niet in het gedrang komt. De brug wordt ieder kwartaal geïnspecteerd. Indien nodig worden er bijkomend bepaalde zones uitgekamd, wanneer er een risico bestaat dat er daar stukken beton kunnen loskomen. In 2019 zal er een volledige expertise worden verricht om te bepalen welke werken er moet worden uitgevoerd.

Het bestek zou in het eerste halfjaar van 2020 gepubliceerd moeten worden. De werken zouden tegen 2021 voltooid zijn.

12.03 **Éric Thiébaud** (PS): Er zal dus eerst aan het station Bergen worden gewerkt. Deze reparatiewerken zouden gemakkelijker kunnen worden uitgevoerd. De situatie zal verder blijven verslechteren. Er kan een stuk beton loskomen. Dat is onrustwekkend.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ten gevolge van de huidige werken aan het BUB-baken op Brussels Airport gewijzigde instructies voor de piloten" (nr. 28933)**

13.01 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): Het BUB-baken voor piloten die op zicht landen op baan 07L werd van november tot december 2018 gedeactiveerd voor renovatie. Belgocontrol voerde een nieuwe aanliegprocedure in (de Required Navigation Performance – RNP), die een landing in de as van de baan vereist. Daardoor werden er meer toestellen afgeleid boven de huizen van inwoners van het westen, het centrum en het noordoosten van Brussel. Uit een studie van de ULB blijkt dat landingen in de as van de baan op baan 07L overlast veroorzaken bij meer dan 280.000 Brusselse en Vlaamse omwonenden.

In dezelfde periode werden er ook procedures voor het opstijgen ingevoerd. Voor de landingen op

quelques mètres de leurs maisons. Il est urgent que le propriétaire du pont, Infrabel, prenne conscience du danger.

Que pouvez-vous leur répondre? Infrabel a-t-elle connaissance de la situation? Des vérifications plus fréquentes du pont seront-elles effectuées par les ouvriers d'Infrabel? Des travaux de consolidation sont-ils prévus? Si oui, dans quel délai?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel a une bonne connaissance de l'état de cet ouvrage, dont la stabilité ne serait pas en danger. Des inspections trimestrielles sont prévues. Elles seront complétées par des peignages des zones s'il y a un risque de détachement d'éléments de béton. Une expertise complète sera effectuée en 2019 afin de définir les travaux à réalisés.

Le cahier des charges devrait être publié au premier semestre 2020. La fin des travaux serait prévue pour 2021.

12.03 **Éric Thiébaud** (PS): La gare de Mons sera donc faite avant. Cette réparation devrait être plus facile. Cela va continuer à se dégrader. Un morceau de béton peut tomber. C'est inquiétant.

L'incident est clos.

13 **Question de Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications des instructions aux pilotes à la suite des travaux actuellement réalisés à la balise BUB à Brussels Airport" (n° 28933)**

13.01 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): La balise BUB pour les pilotes atterrissant par approche visuelle en piste 07L a été débranchée, pour rénovation, de novembre à décembre 2018. Belgocontrol a alors mis en place une procédure *Required Navigation Performance* (RNP) imposant un atterrissage rectiligne, lequel nécessite le survol d'un plus grand nombre de riverains de l'ouest, du centre et du nord-est de Bruxelles. Selon une étude de l'ULB, les atterrissages rectilignes sur la piste 07L provoquent des nuisances chez plus de 280 000 riverains bruxellois et flamands.

Des procédures ont également été mises en service pour les décollages durant cette même période: la

baan 07L werd er luchtvaartnavigatie op basis van satelliettechnologie opgelegd.

Werden deze procedures enkel gebruikt gedurende de renovatie van het BUB-baken? Zult u de impact van deze nieuwe procedures evalueren?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik verwijs naar de antwoorden op vraag nr. 27823, die tijdens de vorige commissievergadering werd gesteld.

Aangezien de invoering van de RNP-procedures op alle banen tegen 2020 een Europese verplichting is, werd er een evaluatie gevraagd om conclusies te kunnen trekken uit de situatie in de voorgaande jaren en tijdens de jongste renovatieperiode.

De RNP-procedure is momenteel niet meer actief omdat de werkzaamheden zijn afgerond. Het was een tijdelijke maatregel, die echter definitief zal worden omdat de EU een dergelijke procedure oplegt aan alle luchthavens waar passagiersvliegtuigen landen en opstijgen.

13.03 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): Wanneer zal de evaluatie beschikbaar zijn?

13.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb die nog niet ontvangen. De studie wordt in alle onafhankelijkheid uitgevoerd door een organisatie die niet ressorteert onder de FOD Mobiliteit en Vervoer. Uit de vorige evaluatie bleek dat de geluidssterkte met 2 tot 3 decibel was afgenomen tot 1,5 kilometer van de luchthaven. De hoeveelheid kerosine was met 50 liter afgenomen voor middellangeafstandsvluchten en met 75 tot 80 liter voor langeafstandsvluchten.

Als we die resultaten op tijd hebben.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 28996)**

14.01 **Veli Yüksel** (CD&V): De renovatie van het station Gent-Sint-Pieters verloopt zeer moeizaam en loopt vertraging op. Hoeveel werd gebudgetteerd voor de renovatie van de stationshal? Welk investeringsplan is er, door welk spoorbedrijf? In welke jaren werden de werken gepland en wanneer werden ze uitgevoerd? Wanneer was de officiële oplevering? Hoeveel bedroeg de uiteindelijke

navigation par satellite a été imposée pour les atterrissages en 07L.

L'utilisation de ces procédures est-elle limitée à la rénovation de la balise BUB? Comptez-vous évaluer l'impact de ces nouvelles procédures?

13.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous renvoie aux réponses apportées dans le cadre de la question n° 27823 posée lors de la précédente réunion de commission.

Les procédures RNP étant une obligation européenne sur toutes les pistes pour 2020, une évaluation a été demandée, pour que soient tirées les conclusions de ce qu'il s'est passé durant les années précédentes et au cours de la dernière période des travaux.

La procédure RNP n'est plus active pour l'instant, puisqu'il n'y a plus de travaux. C'était temporaire mais cela va devenir définitif à cause de l'obligation européenne qui l'impose pour tous les aéroports qui accueillent des passagers.

13.03 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): Quand pourrons-nous disposer de l'évaluation?

13.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je ne l'ai pas encore reçue. Cette étude est réalisée de manière indépendante par un organisme qui ne dépend pas du SPF Mobilité et Transports. L'évaluation précédente avait montré que le niveau de bruit avait baissé de 2 à 3 décibels jusqu'à 1,5 kilomètre de l'aéroport. Et la quantité de kérosène avait diminué de 50 litres pour les moyens courriers et de 75 à 80 litres pour les longs courriers.

Si nous avons ces résultats à temps.

L'incident est clos.

14 **Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 28996)**

14.01 **Veli Yüksel** (CD&V): La rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre avance très difficilement et accuse du retard. Quel budget a été prévu pour la rénovation du hall de la gare, dans le cadre de quel plan d'investissement et par quelle entreprise ferroviaire? Sur quelles années les travaux devaient-ils s'étendre et quand ont-ils été réalisés? Quand la réception officielle a-t-elle eu lieu? Quel

kostprijs? Hoe werd het verschil gefinancierd?

Ik heb dezelfde vragen voor fase 1 van de stationswerken, namelijk de sporen 8 tot en met 12. Hoeveel werd gebudgetteerd voor fase 2, namelijk de sporen 1 tot en met 7 in het meerjareninvesteringsplan 2018-2020? Door welk spoorbedrijf? Hoeveel bedraagt op dit moment de geschatte kostprijs van de volledige fase 2, dus ook met de kosten na 2020?

Kan de minister ook de aanpassingen aan het bouwplan en de aanvraag van een nieuwe bouwaanvraag toelichten, met inbegrip van de nodige cijfers en deadlines? Plant de NMBS in afwachting van de tweede fase nog verbeteringen op de huidige werf?

14.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Door een overschrijding van de budgetten heeft de NMBS bijkomende aanpassingen aan haar bouwplan bestudeerd en besproken met de stad Gent en de stuur- en klankbordgroep. Het gaat daarbij vooral over de aangepaste grote overkapping en de plaatsing van zonnepanelen daarop, een betere toegang van de loketgang langs de Prinses Clementinalaan, de scheiding van fietsers en voetgangers, aanpassingen om de looplijnen te verbeteren, een betere toegang tot de fietsenstalling, meer capaciteit van de fietsenstalling en de optimalisatie van het commercieel gedeelte. De brede perrons met roltrappen, vaste trappen en liften blijven behouden. Ook het tramstation wordt uitgevoerd zoals gepland.

De NMBS gaat ervan uit dat dit alles de kostprijs zal verminderen, maar voorlopig kunnen geen cijfers worden gegeven. Momenteel loopt een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau. Aan de aannemers zal een aangepast bestek worden bezorgd.

Door deze optimalisaties en besparingen is een nieuwe bouwaanvraag nodig, in overleg met de stad Gent. De NMBS wil de werken hervatten in het voorjaar van 2020 en vindt dat ze dit project goed heeft aangepakt, met de nodige zorg voor de beschikbare budgetten. Vindt men een onderzoek naar het beheer van het project nodig, dan zal de NMBS daar alle medewerking aan verlenen.

était le montant définitif des coûts? Comment la différence a-t-elle été financée?

Je voudrais poser les mêmes questions concernant la première phase des travaux de la gare, à savoir celle qui concernait les voies 8 à 12. Quel budget a été prévu dans le plan pluriannuel d'investissement 2018-2020 pour la deuxième phase, à savoir celle relative aux voies 1 à 7? Quelle est l'entreprise ferroviaire concernée? Quel est le coût actuellement estimé de la totalité de la phase 2, c'est-à-dire en incluant les coûts pour la période d'après 2020?

Le ministre peut-il également donner des précisions concernant les modifications apportées au plan de construction et la demande d'un nouveau permis de bâtir, en mentionnant les chiffres et les dates butoirs? Dans l'attente de la deuxième phase, la SNCB prévoit-elle encore d'améliorer le chantier en cours?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du dépassement budgétaire, la SNCB a étudié et examiné la possibilité d'apporter des modifications supplémentaires à son plan de construction avec la ville de Gand ainsi qu'avec le groupe de pilotage et le groupe de contact. Il s'agit particulièrement d'aménager une grande structure de toit adaptée comportant des panneaux solaires, d'améliorer l'accès au couloir des guichets donnant sur la Prinses Clementinalaan, de séparer l'espace des cyclistes de celui des piétons, d'améliorer les lignes de guidage, de renforcer l'accès aux parkings pour vélos et d'augmenter la capacité de ceux-ci et d'optimiser la zone commerciale. Les larges quais munis d'escaliers roulants, d'escaliers fixes et d'ascenseurs sont maintenus. Les travaux à la gare des trams seront également effectués comme prévu.

La SNCB part du principe que toutes ces mesures réduiront les coûts. Pour le moment toutefois, aucun chiffre ne peut être fourni. Une procédure de négociation est en cours, avec publication préalable au niveau européen. Un cahier des charges adapté sera fourni aux entrepreneurs.

Ces optimisations et économies requièrent un permis de bâtir, en concertation avec la ville de Gand. La SNCB veut recommencer les travaux au printemps 2020 et estime avoir géré correctement ce projet, avec l'attention nécessaire pour les budgets disponibles. Si l'on devait juger nécessaire une enquête concernant la gestion du projet, la SNCB y coopérerait pleinement.

14.03 Veli Yüksel (CD&V): Ik heb hier eigenlijk niets nieuws vernomen sedert mijn vorige vraag van enkele weken geleden. Ik weet dus niet wat er inmiddels is ondernomen, noch heb ik enige duidelijkheid gekregen over de cijfers. Nochtans wordt dit project gefinancierd met publiek geld.

De NMBS moet volledige inzage geven aan het Parlement over de budgetten, wat er betaald is en wat er nog moet volgen aan facturen. Heeft de minister die cijfers of mag hij ze niet geven?

14.04 Minister François Bellot (*Frans*): Er loopt momenteel een procedure voor de toekenning van een overheidsopdracht. Ik kan u de ramingen niet meedelen.

14.05 Veli Yüksel (CD&V): Maar van de afgewerkte fase 1 heeft de minister toch een budgettering en oplevering? Destijds sprak hij over 85 miljoen euro. In de stukken heb ik echter gezien dat de eerste fase was gebudgetteerd op 56 miljoen euro, een gigantisch verschil. Wat is de verklaring?

14.06 Minister François Bellot (*Frans*): Voor het dossier waarvoor er een aanbesteding loopt, kan ik de cijfers pas openbaar maken nadat het gegund is. Wat de afgesloten dossiers betreft, heeft de NMBS me de cijfers nog niet bezorgd.

14.07 Veli Yüksel (CD&V): De minister kondigde aan dat de NMBS zal meewerken aan een eventueel onderzoek. Welnu, ik stap naar het Rekenhof om meer duidelijkheid te krijgen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "motorfietsen op de busstrook" (nr. 28997)

15.01 Veli Yüksel (CD&V): Motorverenigingen vragen om motorrijders toe te laten op busstroken. Dat zou hun veiligheid ten goede komen en een positieve impact hebben op het fileprobleem. Een wijziging van de wegcode kan ervoor zorgen dat fietsers, bromfietsers en motorfietsers altijd toegelaten worden, tenzij er een verkeersbord staat dat dit verbiedt.

14.03 Veli Yüksel (CD&V): En fait, je n'ai rien appris de neuf depuis ma question précédente d'il y a quelques semaines. J'ignore donc ce qui a été entrepris depuis et les chiffres n'ont pas davantage été clarifiés. Ce projet est toutefois financé par de l'argent public.

La SNCB doit autoriser le Parlement à prendre connaissance de l'intégralité des budgets, des montants payés et des factures qui doivent encore suivre. Le ministre dispose-t-il de ces chiffres ou n'est-il pas autorisé à les divulguer?

14.04 François Bellot, ministre (*en français*): Nous sommes dans une procédure de marché public. Je ne peux pas annoncer les estimations.

14.05 Veli Yüksel (CD&V): J'imagine que le ministre dispose tout de même d'un budget et d'un document de réception des travaux pour la phase 1 des travaux qui est terminée, non? À l'époque, il avait avancé le chiffre de 85 millions d'euros. Or dans les documents, j'ai constaté que le budget inscrit pour la première phase s'élevait à 56 millions d'euros, soit une différence gigantesque. Comment le ministre explique-t-il cette différence?

14.06 François Bellot, ministre (*en français*): Pour le dossier mis en adjudication, je ne peux pas rendre les chiffres publics tant que l'adjudication n'a pas eu lieu. Pour les dossiers terminés, la SNCB ne me les a pas encore communiqués.

14.07 Veli Yüksel (CD&V): Le ministre a annoncé que la SNCB coopérera à une enquête éventuelle. Je m'adresserai donc à la Cour des comptes pour obtenir davantage de clarté dans ce dossier.

L'incident est clos.

15 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation par les motos du couloir réservé aux bus" (n° 28997)

15.01 Veli Yüksel (CD&V): Les associations représentatives du secteur demandent que les motos puissent emprunter les couloirs réservés aux bus. Cela renforcerait leur sécurité et aurait un impact positif sur le problème des embouteillages. Une modification du Code de la route pourrait permettre aux cyclistes, motocyclistes et motards d'emprunter en toute circonstance le couloir des bus à moins qu'un panneau de signalisation ne l'interdise.

Welke bedenkingen maakte de technische werkgroep voor de vernieuwde wegcode hierover?

15.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De bedding voor voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer moet de doorstroming van die voertuigen bevorderen. Daarom is een verruiming van het aantal toegelaten categorieën van weggebruikers nooit aan de orde geweest. Het is aan de wegbeheerders om uit te maken of bijvoorbeeld motorfietsers kunnen worden toegelaten. De lijst met categorieën die via signalisatie worden toegelaten, zal wel worden uitgebreid met voertuigen die gebruikt worden voor carpoolen, het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap en voor voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit. Overigens wordt het subtiele verschil tussen een busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding weggewerkt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 28927, 28972, 28973, 28974, 28975 en 28980 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

16 **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 prioritaire voertuigen van de brandweer" (nr. 28981)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Volgens de richtlijnen van Binnenlandse Zaken kunnen de hulpdiensten beter geen gebruik maken van de pechstrook op de autosnelwegen, maar moeten ze tussen twee rijstroken in rijden, wat veiliger is. Conform artikel 59 van de wegcode is dat nochtans enkel toegelaten voor rijkswacht, politie en douane bij prioritaire opdrachten. Op grond van artikel 38 van dezelfde wegcode moeten de weggebruikers doorgang verlenen aan prioritaire voertuigen, maar hoe ze dat moeten doen, is niet bepaald. In Duitsland en Oostenrijk werkt men met een *Rettungsgasse*, een rijstrook die door de andere weggebruikers voor reddingsdiensten wordt vrijgemaakt volgens voorgeschreven regels.

Hoe ziet de minister de oplossing voor dit probleem? Komen er aanpassingen in het kader van de vernieuwing van de wegcode? Kunnen de hulpdiensten worden opgenomen in artikel 59? Wat denkt de minister van de Oostenrijkse en Duitse oplossing?

Quelles sont les réflexions à ce sujet du groupe de travail technique chargé de préparer le nouveau Code de la route?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les couloirs réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun doivent assurer la fluidité du trafic de ces derniers. C'est pourquoi une extension de l'accès à ces couloirs à d'autres catégories de véhicules n'a jamais été à l'ordre du jour. Il appartient aux gestionnaires de la route de déterminer si les motards, par exemple, peuvent être autorisés à emprunter ces couloirs. La liste des catégories autorisées par la signalisation sera élargie aux véhicules utilisés pour le covoiturage, le transport en commun de personnes souffrant d'un handicap et de véhicules autorisés pour la promotion du développement durable. Par ailleurs, la différence subtile entre un couloir de bus et un site spécial franchissable a été éliminée.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 28927, 28972, 28973, 28974, 28975 et 28980 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

16 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les véhicules prioritaires des pompiers" (n° 28981)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Selon les directives de l'Intérieur, il serait préférable que les services de secours n'empruntent pas la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes mais roulent entre deux bandes, ce qui garantirait davantage la sécurité. L'article 59 du Code de la route autorise toutefois la gendarmerie, la police et les douanes à emprunter cette bande dans le cadre de leurs missions prioritaires. Sur la base de l'article 38 de ce même code, les usagers de la route doivent libérer le passage aux véhicules prioritaires sans qu'il soit toutefois précisé de quelle manière. En Allemagne et en Autriche existe la *Rettungsgasse*, une bande libérée par les autres usagers de la route pour les services de secours conformément aux règles prescrites.

Quelle est, selon le ministre, la solution à ce problème? Des aménagements seront-ils apportés dans le cadre de la préparation du nouveau Code de la route? Les services de secours seront-ils intégrés dans l'article 59? Que pense le ministre de la solution choisie en Allemagne et en Autriche?

16.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De plaats op de weg is dezelfde voor alle prioritaire voertuigen met een prioritaire opdracht. Bij de invoering van de zogenaamde 'straatcode' in 2003 werd artikel 7 vervangen, maar artikel 59 werd niet overeenkomstig aangepast. Het gaat hier om een materiële vergissing, die wordt rechtgezet in het kader van het ontwerp tot herziening van de wegcode.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinvertragingen tussen Doornik en Rijsel" (nr. 28936)**

17.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Tal van reizigers op het traject Doornik-Rijsel zijn het gebrek aan stiptheid van de treinen en het gebrek aan informatie meer dan moe. De prijs van een retourbiljet en van een abonnement werd meerdere keren opgetrokken en staat niet meer in verhouding tot de geleverde dienst. Een maandabonnement kost 99 euro (+ 2 euro sinds 1 februari jongstleden). Het kan niet langer in het station van Rijsel gekocht worden, en evenmin in Aat, en de weekabonnementen werden afgeschaft.

Hoeveel vertragingen werden er tijdens de daluren en de piekuren op die lijn geregistreerd voor treinen met vertrek uit Doornik? Is de NMBS op de hoogte van de verzuchtingen van de reizigers? Zijn er nog altijd problemen met de compatibiliteit van het Belgische en het Franse spoorwegnet? Waarom wordt er in het station niet meegedeeld dat een trein vertraging heeft of afgeschaft werd?

17.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De cijfers van Infrabel betreffende de stiptheid op de lijn Doornik-Rijsel kunnen u schriftelijk worden bezorgd.

In verband met de informatieverstrekking over treinen die vertraging hebben of afgeschaft werden, deelt de NMBS mij mee dat het enige tijd vergt om de impact van een incident op het treinverkeer in te schatten. Zodra de verkeersinfobedienden over informatie beschikken, wordt er een mededeling gedaan via de luidsprekers en de schermen in het betrokken station en via de NMBS-app en de website. De NMBS is bereid om specifieke voorbeelden van een gebrek aan informatie onder de loep te nemen.

Infrabel informeert mij dat de vertragingen

16.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'occupation de la route est la même pour tous les véhicules prioritaires chargés d'une mission prioritaire. Au moment de l'instauration du "code de la rue", en 2003, l'article 7 a été remplacé mais l'article 59 n'a pas été adapté en conséquence. Il s'agit en l'occurrence d'une erreur matérielle qui sera corrigée dans le cadre du projet de révision du Code de la route.

L'incident est clos.

17 **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de train entre Tournai et Lille" (n° 28936)**

17.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Bon nombre de voyageurs qui effectuent le trajet entre Tournai et Lille sont agacés par l'irrégularité des trains et le manque d'information. Le prix du voyage aller-retour et celui de l'abonnement ont subi des augmentations qui ne peuvent se justifier au regard du service rendu. L'abonnement mensuel est à 99 euros (+ 2 euros depuis ce 1^{er} février). Il ne peut plus s'acheter en gare de Lille, ni d'Ath et les abonnements hebdomadaires n'existent plus.

Combien de retards de trains ont-ils été constatés sur cette ligne durant les heures creuses et les heures de pointe au départ de Tournai? La SNCB est-elle au courant des doléances des navetteurs? Des problèmes de compatibilité entre les réseaux belges et français sont-ils encore rencontrés? Pourquoi les communications en gare relatives aux retards ou aux annulations sont-elles absentes?

17.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les chiffres d'Infrabel sur la ponctualité de la liaison Tournai-Lille peuvent vous être communiqués par écrit.

Pour ce qui concerne la communication relative aux retards ou suppressions de trains, la SNCB me fait savoir qu'un certain temps est nécessaire pour estimer l'impact d'un incident sur le trafic. Dès que les agents Info Trafic disposent d'informations, une communication est faite par annonces audio et écrans dans la gare concernée et via l'application SNCB et le site. La SNCB pourrait examiner les exemples spécifiques de manque d'information.

Infrabel m'informe que les retards ne sont en rien

geenszins samenhangen met de compatibiliteit van het Belgische en het Franse spoorwegnet.

17.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Het is vreemd dat de verbindingen tussen twee stations die op een steenworp afstand van elkaar liggen, met name Rijsel en Doornik, zo slecht zijn en dat een dergelijk traject zo duur is, terwijl men de mobiliteit van werknemers net wil bevorderen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.

liés à la compatibilité des réseaux belge et français.

17.03 Paul-Olivier Delannois (PS): On se demande quelle est la cause de ces problèmes de liaison et la raison pour laquelle ces prix sont si élevés entre deux gares aussi proches que Lille et Tournai, surtout à l'heure où l'on vante la mobilité des travailleurs.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 45.