



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**

**19-04-2017**

**Namiddag**

**Mercredi**

**19-04-2017**

**Après-midi**

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
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 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> 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)
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)

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

## INHOUD

## SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 7066)	1	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 7066)	1
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 7380) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	1	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 7380) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	1
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brusselse Gewest" (nr. 17075) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	2	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'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	2
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de transitkentekenplaten" (nr. 17085) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	4	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques de transit" (n° 17085) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	4
Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke individuele vervolging van luchtverkeersleiders" (nr. 17400) <i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	5	Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles poursuites individuelles à l'encontre de contrôleurs aériens" (n° 17400) <i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	5
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kappen van de bomen langs lijn 124 van de NMBS" (nr. 17414) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	6	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'abattage des arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB" (n° 17414) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	6

<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de lening van 1,05 miljard euro" (nr. 17461)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et l'emprunt de 1,05 milliard d'euros" (n° 17461)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, 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 mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van de nummerplaten voor elektrische voertuigen" (nr. 17463)</p> <p><i>Sprekers: Veerle Heeren, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>Question de Mme Veerle Heeren au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation des plaques d'immatriculation des véhicules électriques" (n° 17463)</p> <p><i>Orateurs: Veerle Heeren, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 17449)</p> <p><i>Sprekers: Annick Lambrecht, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 17449)</p> <p><i>Orateurs: Annick Lambrecht, 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 mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de luchtverkeersleiding" (nr. 17466)</p> <p><i>Sprekers: Sonja Becq, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>Question de Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit du contrôle aérien" (n° 17466)</p> <p><i>Orateurs: Sonja Becq, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11
<p>Samengevoegde vragen van</p>	12	<p>Questions jointes de</p>	12
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het pleidooi van de NMBS voor meer spoorinvesteringen in Limburg" (nr. 17578)</p>	12	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer de la SNCB pour plus d'investissements ferroviaires au Limbourg" (n° 17578)</p>	12
<p>- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de Limburgse spoorlijnen" (nr. 17702)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans les lignes ferroviaires limbourgeoises" (n° 17702)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de</p>	14	<p>Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société</p>	14

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep Vrouwen op de fiets" (nr. 17591)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel à projets 'les femmes à vélo'" (n° 17591)	
<i>Sprekers:</i> <b>Katrin Jadin, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Katrin Jadin, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé 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 stopplaats in Kiewit" (nr. 17680)	15	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt de Kiewit" (n° 17680)	15
<i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident te Wontergem en het maximum aantal plaatsen in rijtuigen" (nr. 17699)	16	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ferroviaire à Wontergem et la capacité maximale dans les voitures" (n° 17699)	16
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor gestrande treinen" (nr. 17730)	16	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure prévue pour les trains en difficulté" (n° 17730)	16
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstop van een trein in Deinze" (nr. 17815)	16	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt d'urgence d'un train à Deinze" (n° 17815)	16
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident in Deinze" (nr. 17836)	16	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu à Deinze" (n° 17836)	16
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, Jef Van den Bergh, Inez De Coninck, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, Jef Van den Bergh, Inez De Coninck, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé 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 "de vermindering van de investeringen bij Infrabel" (nr. 17850)	20	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 diminution des investissements réalisés par Infrabel" (n° 17850)	20
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 APRIL 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 19 AVRIL 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

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

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 7066)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 7380)

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): Het BIVV pleit ervoor het dragen van een fietshelm verplicht te stellen voor fietsers jonger dan 14 jaar, zoals reeds het geval is in twaalf lidstaten van de Europese Unie, al verschilt de leeftijdsgrens van land tot land. Kinderen moeten de gevaren van het verkeer immers leren inschatten en daarbij hun fiets onder controle houden, waardoor ze meer kans lopen te vallen. Jaarlijks zijn er 700 minderjarige fietsers betrokken in een ongeval; een vijftigtal van hen komt daarbij om het leven of raakt zwaargewond. In één op twee gevallen wordt het hoofd geraakt. Een fietshelm vermindert de kans op een letsel met 70%.

Volgens het BIVV zijn zes op de tien Belgen voorstander van de fietshelmplicht voor kinderen tot 14 jaar. Die maatregel moet gepaard gaan met andere, zoals een betere fietsinfrastructuur, de sensibilisering van automobilisten voor zwakke weggebruikers, de bewustmaking van het nut van

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 27 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

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

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 7066)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 7380)

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): L'IBSR plaide pour l'obligation du port du casque pour les cyclistes de moins de 14 ans, comme c'est le cas dans douze pays de l'Union européenne avec des variations selon les âges. En effet, les enfants doivent apprendre à appréhender les dangers de la circulation tout en gardant la maîtrise de leur vélo et sont davantage susceptibles de tomber. Ce sont 700 mineurs cyclistes qui ont, chaque année, un accident; une cinquantaine d'eux meurt ou est gravement blessée. La tête est touchée une fois sur deux et le casque réduit le risque de blessure de 70 %.

Selon l'IBSR, six Belges sur dix sont favorables à l'obligation du port du casque jusqu'à 14 ans. Cette mesure doit s'accompagner d'autres comme l'amélioration de l'infrastructure cycliste, une sensibilisation aux usagers faibles pour les automobilistes et la possession d'un vélo en bon

een goed onderhouden fiets en meer controles.

Bent u het eens met de bevindingen van het BIVV en gaat u na of het mogelijk is die maatregel door te voeren? Bent u hierover samengekomen met de fietsbonden? Wat is hun standpunt en wat zijn uw antwoorden daarop?

**01.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Uit de jongste barometer van het BIVV blijkt dat het aantal letselongevallen bij fietsers in 2016 met 30% is toegenomen en dat die stijging zich vooral in Brussel voordeed.

Dit valt meer bepaald te verklaren door het toenemend aantal ongevallen met senioren. Het aantal verkeersdoden onder fietsers is daarentegen gedaald met 3,6%, wat een recordcijfer is.

Op basis van een recente studie adviseert het BIVV om het dragen van een fietshelm te verplichten voor kinderen tot 14 jaar. De studie is nog niet afgerond en ik verwacht de resultaten pas in mei. Ik heb de werkgroep herziening van de verkeersregels opgedragen om na te gaan of die maatregel gepast is. De Fietsersbond en GRACQ vrezen dat de helmplicht het gebruik van de fiets door jongeren zal afremmen.

Voorts is er sprake van het responsabiliseren van de ouders. De wettelijke verplichting zal het doelpubliek niet noodzakelijk sensibiliseren, maar dat doel kan worden bereikt via cursussen verkeersopvoeding of campagnes van fietsverenigingen en/of de bevoegde gewestelijke diensten.

**01.03** **Gautier Calomne** (MR): Ik verheug mij over de daling van het aantal verkeersdoden onder fietsers. Net als de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen in motorvoertuigen, kan de helmplicht het aantal verkeersslachtoffers verlagen.

Volwassenen moeten vrij kunnen beslissen of ze een helm dragen of niet, maar minderjarigen moeten worden beschermd. Ik ben het evenwel met u eens dat de wettelijke verplichting geen pasklare oplossing is en dat ouders verantwoordelijkheidsbesef moet worden bijgebracht via sensibiliserings- en preventiecampagnes.

*Het incident is gesloten.*

**02** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische**

état, ainsi que de l'augmentation de contrôles.

Partagez-vous les conclusions de l'IBSR et étudiez-vous la possibilité d'introduire cette mesure? Avez-vous rencontré les associations de cyclistes à ce sujet? Quel est leur point de vue et quelles sont vos réponses?

**01.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le dernier baromètre de l'IBSR montre une augmentation de 30 % des accidents corporels pour les cyclistes en 2016, surtout à Bruxelles.

Ceci s'explique notamment par l'augmentation du nombre d'accidents des seniors. Par contre, il y a eu une diminution record de 3,6 % du nombre de cyclistes tués.

Selon sa récente enquête, l'IBSR juge nécessaire l'obligation du port du casque vélo jusque 14 ans; l'étude n'étant pas achevée, elle ne me parviendra cependant qu'en mai. J'ai demandé au groupe de travail de révision du Code de la route d'examiner l'opportunité de cette mesure. Le Fietsersbond et le GRACQ craignent qu'elle n'entraîne une baisse de l'utilisation du vélo par les jeunes.

Il est également question de la responsabilisation des parents. L'obligation légale ne sensibilisera pas nécessairement le public-cible, ce qui pourrait se faire par des cours d'éducation routière ou des campagnes organisées par les associations cyclistes et/ou les autorités régionales compétentes.

**01.03** **Gautier Calomne** (MR): Je me réjouis de la baisse du nombre de cyclistes tués. À l'instar de l'obligation de porter la ceinture dans les véhicules moteurs, l'obligation du port du casque peut réduire le nombre d'accidents.

Cela relève de la liberté individuelle pour les adultes mais il y a la responsabilité de protéger les mineurs. Toutefois, comme vous l'avez dit, l'obligation légale résoudra pas tout, il faut responsabiliser les parents et organiser la sensibilisation et la prévention.

*L'incident est clos.*

**02** **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur**



**Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brusselse Gewest" (nr. 17075)**

**02.01 Gautier Calomne (MR):** Nu Brussel kampt met grote mobiliteitsproblemen, vormt het treinaanbod een uitstekend, maar onvoldoende bekend alternatief. Met een JUMP-biljet krijgen reizigers toegang tot het Brusselse net, dat 33 stations en stopplaatsen telt. Ondanks de investeringen in dit net neemt slechts 5% van de pendelaars de trein voor het woon-werkverkeer.

Hoeveel reizigers maken er gebruik van de S-treinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Welke inspanningen worden er geleverd om de bevolking over dit aanbod te informeren? Is men van plan om dit treinaanbod te steunen in samenwerking met de gewestelijke overheden?

**02.02 Minister François Bellot (Frans):** De NMBS wijst erop dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 34 stations treinen stoppen, na de opening van het station Arcaden, dat een knooppunt vormt voor de lijnen 161 en 26 (Ukkel-Evere). Omdat men voor 2016 geen gevalideerde cijfers heeft, kan men de effecten van de lancering van het S-aanbod en de opening van de Schuman-Josafattunnel nog niet onderzoeken.

Sinds de lancering van het aanbod van S-treinen ter gelegenheid van de inhuldiging van de stopplaatsen Thurn en Taxis en Mouterij in december 2015 heeft de NMBS daarover op verschillende manieren gecommuniceerd. Als gevolg van de laattijdige ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel is de NMBS niet vóór april 2016 met de grote campagne voor het S-aanbod van start gegaan. Het S-aanbod werd ook gepromoot tijdens de Week van de Mobiliteit in september: bij die gelegenheid werden duizenden plannen van het intermodale S- en MIVB-net uitgedeeld. De NMBS werkt samen met de Brusselse autoriteiten, de gemeenten, Voka, BECI, Brussels Metropolitan en Brulocalis om haar aanbod te promoten.

Uit een onderzoek van de NMBS in februari blijkt dat de bekendheidsgraad van het aanbod 26% bedraagt. De NMBS werkt aan een nieuwe campagne om het aanbod een ruimere bekendheid te geven. De tien lijnen zullen twee per twee worden gepromoot, waarbij zal worden gebruikgemaakt van de gemeentelijke informatiebladen om de trajecttijden voor te stellen en zo de efficiëntie van die lijnen aan te prijzen.

**02.03 Gautier Calomne (MR):** Dat is een bemoedigend antwoord. Het aanbod van S-treinen

**"l'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075)**

**02.01 Gautier Calomne (MR):** À l'heure où Bruxelles connaît d'importants problèmes de mobilité, l'offre ferroviaire est une excellente alternative, trop peu connue. Avec un ticket JUMP, les voyageurs ont accès au réseau bruxellois comptant 33 gares et arrêts. En dépit des investissements consentis sur ce réseau, seulement 5 % des trajets entre le domicile et le lieu de travail se font par le rail.

Quelle est la fréquentation du réseau S en Région de Bruxelles-Capitale? Quels sont les efforts d'information à son sujet? Prévoit-on de soutenir cette offre ferroviaire en collaboration avec les autorités régionales?

**02.02 François Bellot, ministre (en français):** La SNCB rappelle que 34 gares sont en service en Région de Bruxelles-Capitale, après l'ouverture de la gare Arcades qui offre un pôle d'échange entre lignes 161 et 26 (Uccle-Evere). Faute de comptages validés pour l'année 2016, on ne peut encore étudier les effets du lancement de l'offre S et de l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman.

La SNCB a communiqué de diverses manières depuis le lancement de l'offre S en décembre 2015 à l'occasion de l'inauguration des gares de Tour et Taxis et de Gerموir. En raison du retard de l'ouverture du tunnel Josaphat, la SNCB n'a pas lancé avant avril 2016 sa grande campagne de promotion de l'offre S. Celle-ci a également été promue lors de la Semaine de la mobilité en septembre: des milliers de cartes du réseau intermodal S et STIB ont été distribuées à cette occasion. La SNCB collabore avec les autorités bruxelloises, les communes, Voka, BECI, Brussels Metropolitan et Brulocalis pour promouvoir son offre.

Une enquête réalisée en février par la SNCB établit une notoriété de 26 % de l'offre S. La SNCB prépare une nouvelle campagne visant à augmenter cette notoriété. Les dix lignes seront promues deux par deux, en s'appuyant sur les bulletins d'information communaux pour présenter les temps de parcours et vanter ainsi l'efficacité de ces lignes.

**02.03 Gautier Calomne (MR):** Cette réponse est encourageante. L'offre S est utile et crédible: reste

is nuttig en geloofwaardig en moet bijgevolg onder de aandacht worden gebracht.

**02.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik ben vergeten te zeggen dat de NMBS totems installeert met het logo 'B' van de NMBS en het logo 'S' in de buurt van de stations.

*Het incident is gesloten.*

**03** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de transitkentekenplaten" (nr. 17085)**

**03.01** **Gautier Calomne** (MR): Sinds 1 mei 2016 is de geldigheidsduur van de tijdelijke kentekenplaten van korte duur voor Belgen die in het buitenland verblijven beperkt tot maximaal zes maanden, met als gevolg dat sommigen hun voertuig elders in Europa inschrijven of met een ongeldige nummerplaat blijven rondrijden, ook al lopen ze het risico dat hun voertuig in beslag kan worden genomen.

Door dergelijk gedrag loopt de overheid heel wat inkomsten mis aangezien elke niet-inschrijving een rechtstreeks verlies van 75 euro betekent. Bovendien zijn die voertuigen hier niet verzekerd, waardoor ook de verzekering niet belast kan worden.

Tot op heden zouden uw diensten, die nochtans op de hoogte zijn van het probleem, nog geen oplossing geboden hebben.

Welke balans maakt u op van de tenuitvoerlegging van het koninklijk besluit sinds 1 mei 2016? Is u tevreden over de behaalde resultaten? Welke maatregelen heeft u genomen om het omzeilen van de wetgeving te beperken?

**03.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Bij het koninklijk besluit van 19 februari 2016 werd de regelgeving van de tijdelijke inschrijvingen gewijzigd. De vernoemde praktijken, waaronder het gebruik van tijdelijke nummerplaten buiten de geldigheidsperiode, bestonden al vóór de inwerkingtreding van de hierboven genoemde besluit. Ik zou dus niet durven stellen dat de nieuwe regeling tot schadelijke praktijken heeft geleid. Een aantal aspecten van de tijdelijke inschrijving werden erin op punt gesteld. Zo wordt de geldigheidsduur beperkt tot zes maanden, wat voor problemen heeft gezorgd die bij het besluit van 24 februari 2017 gecorrigeerd werden. Dat besluit bepaalt dat de geldigheidsduur van zes maanden in periodes van

à la faire connaître.

**02.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai omis de vous dire que la SNCB installe des totems avec les logos "B" de la SNCB et "S" à proximité des gares.

*L'incident est clos.*

**03** **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques de transit" (n° 17085)**

**03.01** **Gautier Calomne** (MR): Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016, la plaque transit pour les Belges résidant à l'étranger ne peut plus être prolongée au-delà de six mois. Dès lors, d'aucuns immatriculent leur véhicule ailleurs en Europe ou continuent à circuler avec une plaque sans validité, malgré le risque de saisie du véhicule.

Ces attitudes réduisent les recettes de l'État, puisque chaque non-immatriculation est une perte directe de 75 euros, sans compter l'assurance non émise et les taxes.

À l'heure actuelle, aucune réponse ne serait apportée par vos services pourtant informés.

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de l'arrêté royal depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016? Etes-vous satisfait des résultats engrangés? Quelles mesures avez-vous retenues pour limiter les contournements de la législation?

**03.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): L'arrêté royal du 19 février 2016 a changé la réglementation pour les immatriculations temporaires. Les pratiques évoquées dont l'usage de plaques de transit en dehors de la période de validité existaient déjà avant l'entrée en vigueur de l'arrêté précité. Je n'affirmerai donc pas que la nouvelle réglementation a engendré des pratiques néfastes. Elle a fait le point sur l'immatriculation temporaire. Elle a ramené la période de validité à six mois, ce qui a généré des problèmes corrigés par l'arrêté du 24 février 2017. Celui-ci prévoit de pouvoir étaler la période de validité de six mois en subdivision d'un mois minimum sur une année-calendrier.

minimum een maand over een kalenderjaar kan worden gespreid.

Na een jaar is er een tijdelijke verlenging mogelijk met een geldigheidsperiode van zes maanden, die kan worden opgedeeld in periodes van een maand.

De invoering van de tijdelijke inschrijving voor export is een succes.

De tijdelijke inschrijving voor de Belgen in het buitenland is nu aangepast door het koninklijk besluit van 24 februari 2017, waardoor misbruik bovendien onmogelijk wordt gemaakt.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17139 van de heer Scourneau wordt uitgesteld.

**04** Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke individuele vervolging van luchtverkeersleiders" (nr. 17400)

**04.01** Bert Wollants (N-VA): Bewonersgroepen zouden zich baseren op artikel 233 van het Strafwetboek om individuele luchtverkeersleiders te betichten van het 'samenspannen door ambtenaren'. Hoeveel luchtverkeersleiders zijn hierbij betrokken? Gaat het ook over mensen die ondertussen met pensioen zijn?

Kunnen, op basis van dit artikel, ook de voorgangers van de ministers of hun afgevaardigden in dit dossier worden opgenomen voor persoonlijk verhoor of voor vervolging? Hoeveel instructies werden er door de minister en zijn voorgangers uitgevaardigd waarop de luchtverkeersleiders hun beslissingen voor het baangebruik baseren? Zal de minister die lijst met instructies aan het Parlement bezorgen?

**04.02** Minister François Bellot (Nederlands): Volgens Belgocontrol is het verzoek van de onderzoeksrechter een gevolg van een klacht met burgerlijke partijstelling die in 2010 werd ingediend op basis van de artikels 233 en 151 van het Strafwetboek. De onderzoeksrechter onderzoekt de beweerde feiten. De gerechtelijke overheden zullen bepalen of er daarop strafrechtelijke kwalificaties van toepassing zijn.

Belgocontrol verzamelt momenteel de gegevens die door de onderzoeksrechter gevraagd werden. Ik ben niet op de hoogte van de inhoud van het

Après un an, un renouvellement temporaire est possible avec une période de validité de six mois découpable en périodes d'un mois.

L'introduction de l'immatriculation temporaire en vue de l'exportation est un succès.

L'immatriculation temporaire pour les Belges à l'étranger est, à présent, ajustée par l'arrêté du 24 février 2017 qui a, en outre, éliminé de potentiels abus.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17139 de M. Scourneau est reportée.

**04** Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles poursuites individuelles à l'encontre de contrôleurs aériens" (n° 17400)

**04.01** Bert Wollants (N-VA): Des groupes d'habitants invoqueraient l'article 233 du Code pénal pour accuser des contrôleurs aériens de "complot fomenté par des fonctionnaires". Combien de contrôleurs aériens sont-ils concernés? Certains d'entre eux ont-ils entre-temps pris leur retraite?

Les prédécesseurs des ministres ou leurs délégués dans ce dossier peuvent-ils également être soumis à des interrogatoires ou à des poursuites sur la base de l'article visé? Combien d'instructions – instructions sur lesquelles les contrôleurs aériens se sont basés pour prendre leurs décisions relatives à l'utilisation des pistes – le ministre et ses prédécesseurs ont-ils données? Le ministre entend-il fournir la liste de ces instructions au Parlement?

**04.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): Selon Belgocontrol, la requête du juge d'instruction résulte d'une plainte avec constitution de partie civile qui avait été introduite en 2010 sur la base des articles 233 et 151 du Code pénal. Le juge d'instruction examine les faits allégués. Les instances judiciaires établiront si ces faits font l'objet de qualifications pénales.

Belgocontrol rassemble pour l'instant les données qui ont été demandées par le juge d'instruction. Je ne suis pas informé de la teneur de ce dossier

gerechtelijk dossier.

Het baangebruik gaf aanleiding tot talrijke instructies van de minister of van het DG Luchtvaart. Het toezicht op het luchtverkeer bevat heel wat elementen die standaard zijn op het Europees niveau.

De banenkeuze is altijd een complex proces, waarin de veiligheid de eerste prioriteit moet blijven. Ik heb alle vertrouwen in het professionalisme van het personeel van Belgocontrol.

**04.03 Bert Wollants (N-VA):** Daarin heb ook ik het volste vertrouwen. De voorbije jaren waren er echter scheeftrekkingen. Tijdens de vorige regeerperiode waren er zelfs instructies die met niemand waren afgestemd. Ik heb ooit het *supervisor's log* kunnen inkijken, waarin talrijke verwijzingen staan naar politieke strekkingen, die vanwege bewonersgroepen maatregelen hebben uitgevaardigd. Dat is uiteraard niet de schuld van de luchtverkeersleiders.

We hebben nood aan een duurzaam en breed gedragen luchthavenakkoord. De minister heeft daarvoor de eerste stappen gezet. Laten wij nu vooral hopen dat alle regio's de economische belangen inzien en samenwerken rond een duidelijk kader, zodat er geen rechtszaken meer nodig zijn.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kappen van de bomen langs lijn 124 van de NMBS" (nr. 17414)**

**05.01 Gautier Calomne (MR):** Mensen hebben me aan mijn mouw getrokken over het rooien van bomen langs NMBS-lijn 124 tussen de stations Ukkel-Kalevoet en Linkebeek. Alle begroeiing werd kort gesnoeid, ook die beneden, op meer dan 30 meter van de sporen. Die spoorwegtaluds maken deel uit van het gewestelijke groene netwerk, dat als natuurlijke habitat en ecosysteem wordt erkend in het Brusselse Natuurplan. In maart 2014 hielden de diensten van Infrabel zich niet aan de gewestelijke vergunning, die bepaalt dat de vegetatie van minder dan 1,5 meter hoog en de bomen met een omtrek van minder dan 40 cm moeten worden behouden.

Gebeurde dat deze keer wel? Was het nodig alle

judiciaire.

L'utilisation de la piste a donné lieu à de nombreuses instructions du ministre ou de la DG Aéronautique. Le contrôle du trafic aérien comporte de nombreux éléments standards au niveau européen.

Le choix des pistes constitue toujours un processus complexe dans le cadre duquel la sécurité doit demeurer la première priorité. J'ai pleinement confiance dans le professionnalisme du personnel de Belgocontrol.

**04.03 Bert Wollants (N-VA):** Et moi de même! Ces dernières années, des anomalies se sont toutefois produites. Sous la législature précédente, certaines instructions n'avaient été concertées avec personne. J'ai eu un jour l'occasion de consulter le *supervisor's log* qui comporte de nombreuses références à des courants politiques qui ont promulgué des mesures réclamées par des associations de riverains. Ce n'est évidemment pas la faute des contrôleurs aériens.

Il nous faut un accord aérien durable et bénéficiant d'une large adhésion. Le ministre a pris des premières initiatives en ce sens. Espérons surtout, à présent, que toutes les régions comprendront les intérêts économiques en jeu et travailleront ensemble à la mise en place d'un cadre clair, de sorte qu'aucune action en justice ne sera plus nécessaire.

*L'incident est clos.*

**05 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'abattage des arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB" (n° 17414)**

**05.01 Gautier Calomne (MR):** Des citoyens m'ont interpellé à la suite de l'abattage d'arbres le long de la ligne 124 de la SNCB, entre les gares d'Uccle-Calevoet et de Linkebeek. Toutes les formations végétales ont été rasées, y compris celles en contrebas à plus de 30 mètres des voies ferrées. Ces talus du chemin de fer font partie du maillage vert régional reconnu comme habitat naturel et écosystème par le Plan Nature bruxellois. En mars 2014, les services d'Infrabel n'avait pas respecté le permis régional imposant de maintenir la végétation de moins de 1,5 mètres de hauteur et les arbres de moins de 40 cm de circonférence.

Est-ce le cas cette fois? Était-il nécessaire de

begroeiing in een omtrek van 30 meter te verwijderen? Welke maatregelen worden er genomen om het rooien en snoeien rond de sporen zoveel mogelijk te beperken? Zijn er aanplantingen gepland in die zone, en zo ja, volgens welk tijdspad?

**05.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Voor de werken werd een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt, die het rooien van de bomen toestond op voorwaarde dat de niet-vergunningsplichtige begroeiing zou worden behouden. De werken werden via een overheidsopdracht toegewezen aan een onderaannemer, die op de hoogte werd gebracht van de voorwaarden van de vergunning. Infrabel gaat na of de vergunning in acht werd genomen. Zo niet zal de infrastructuurbeheerder, die juridisch aansprakelijk is, zich tegen de onderaannemer keren.

Infrabel zal zijn onderaannemers er nogmaals nadrukkelijk op wijzen dat ze de voorwaarden van de vergunningen moeten naleven.

Begroeiing op meer dan 30 meter van de sporen brengt de veiligheid van het treinverkeer niet in het gedrang, maar is gevaarlijk voor de omwonenden. Infrabel ontvangt veel klachten over een gebrek aan onderhoud, bijvoorbeeld met betrekking tot gevallen bladeren in dakgoten en valgevaar.

Om een groen netwerk te behouden worden er per kilometer zones van 200 meter afwisselend onder handen genomen. Na vijf jaar heeft men zo de volledige zone van een kilometer onderhouden. De vegetatie op de taluds langs de spoorweg is natuurlijke begroeiing. Er zullen in die zone geen bomen worden geplant.

**05.03** **Gautier Calomne** (MR): Het is goed dat de onderaannemers naar aanleiding van dit voorval eraan worden herinnerd dat ze zich aan het bestek moeten houden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17438 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**06** **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de lening van 1,05 miljard euro" (nr. 17461)**

**06.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Er is nog steeds geen sprake van een nieuw meerjareninvesteringsplan voor de NMBS. Wel

supprimer toute végétation à 30 mètres alentours? Quelles sont les mesures pour limiter au maximum l'abattage et l'élagage aux abords des voies? Une plantation est-elle prévue dans cette zone, et selon quel agenda?

**05.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Les travaux ont fait l'objet d'un permis d'urbanisme qui conditionnait l'abattage des arbres au maintien de la végétation ne nécessitant pas de permis. Un marché public a attribué ce chantier à un sous-traitant qui a été informé des conditions du permis. Infrabel analyse s'il a été respecté. Si ce n'est pas le cas, Infrabel, juridiquement responsable, se retournera contre le sous-traitant.

Infrabel rappellera fermement à tous ses sous-traitants l'obligation de respecter les conditions des permis.

La végétation à plus de 30 mètres des voies n'est pas dangereuse pour la sécurité ferroviaire mais pour les riverains. Infrabel reçoit de nombreuses plaintes pour manque d'entretien comme feuilles mortes dans les gouttières et risque de chute.

Pour conserver un maillage vert, des zones de 200 mètres par kilomètre sont traitées de manière alternée. Après cinq ans, tout le kilomètre est entretenu. La végétation sur les talus de chemin de fer croît spontanément. Il n'est pas prévu de planter des arbres dans cette zone.

**05.03** **Gautier Calomne** (MR): Il est positif que cet événement serve à rappeler aux sous-traitants le respect du cahier des charges.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17438 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

**06** **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et l'emprunt de 1,05 milliard d'euros" (n° 17461)**

**06.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Le nouveau plan pluriannuel d'investissement de la SNCB se fait toujours attendre. Le gouvernement fédéral a

besliste de federale regering om een schuld van 1,05 miljard euro aan te gaan om bepaalde spoorprojecten – het GEN rond Brussel en een aantal regionale spoorprioriteiten – te realiseren.

Wanneer wordt de uitnodiging verstuurd voor de geplande bijeenkomst van het Executief Comité voor Ministers van Mobiliteit (ECMM)? Vlaams minister Weyts wil daar immers meer duidelijkheid krijgen over de verdeling van de bijkomende lening. Wat vindt de minister van diens eerdere voorstel om de reactivering van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt te prefinancieren?

**06.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De bewuste vergadering is voorlopig geprikt voor 19 mei. Zodra alle betrokkenen hun aanwezigheid bevestigd hebben, verstuur ik de officiële uitnodiging, inclusief een voorstel van agenda.

Mijn kabinet heeft een brief van Vlaams minister Weyts van 6 februari over het ECMM, over het vervoersplan 2017 en over de spoorinvesteringen met een e-mail beantwoord op 29 maart. Hierop is tot dusver geen reactie gekomen.

Betreffende de spoorinvesteringen wou ik wachten tot ik alle gegevens had inzake de financiering van de regionale spoorwegautoriteiten. Het debat over de regionale prioriteiten kan nu opnieuw worden aangevat. Op 7 maart heb ik al een tabel gegeven met de cijfers van de verdeling van de bijkomende federale middelen. De federale overheid heeft 368 miljoen euro uitgetrokken voor andere werken dan het GEN in het Vlaamse Gewest. Het politieke debat over de keuze van de projecten gebeurt binnen de Investeringscel.

**06.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Op welke bevestigingen wacht de minister nog?

**06.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Wij zullen de prioriteiten van Infrabel en de NMBS, evenals die voor de twaalf Vlaamse projecten op de agenda plaatsen. We zullen bekijken welke prioriteiten we er kunnen uitkiezen.

**06.05** **Wouter Raskin** (N-VA): Wie heeft er voor die vergadering zijn aanwezigheid nog niet bevestigd?

**06.06** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het Waals Gewest. Doch niet het Waalse Gewest, maar wel Brussels minister Smet had een probleem met de gekozen datum. We zullen een oplossing

toutefois décidé de souscrire un emprunt de 1,05 milliard d'euros pour la réalisation de certains projets ferroviaires, parmi lesquels le RER de Bruxelles et plusieurs projets ferroviaires régionaux prioritaires.

À quelle date partira l'invitation à la réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM)? Le ministre flamand M. Weyts souhaite en effet obtenir à cette occasion des précisions sur la répartition de l'emprunt additionnel. Que pense le ministre de la proposition avancée précédemment par son homologue flamand de préfinancer la remise en service de la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt?

**06.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La réunion en question est provisoirement fixée au 19 mai. Dès que les différents intéressés auront confirmé leur présence, j'enverrai l'invitation officielle, à laquelle je joindrai une proposition d'ordre du jour.

Le 29 mars, mon cabinet a répondu par courriel à un courrier du ministre flamand Weyts datant du 6 février concernant le CEMM, le plan de transport 2017 et les investissements ferroviaires. Nous n'avons enregistré aucune réaction à ce jour.

S'agissant des investissements ferroviaires, j'attendrais de disposer de l'ensemble des données concernant le financement des autorités ferroviaires régionales. Le débat sur les priorités régionales peut à présent reprendre. Le 7 mars, j'ai déjà fourni un tableau avec les chiffres de la répartition des moyens fédéraux supplémentaires. L'État fédéral a dégagé 368 millions d'euros pour des travaux autres que le RER en Région flamande. Le débat politique concernant le choix des projets se tiendra au sein de la Cellule d'Investissement.

**06.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Quelles confirmations le ministre attend-il encore?

**06.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Nous inscrirons à l'ordre du jour les priorités d'Infrabel et de la SNCB ainsi que celles concernant les douze projets flamands. Nous verrons lesquels peuvent être sélectionnés en priorité.

**06.05** **Wouter Raskin** (N-VA): Qui n'a pas encore confirmé sa présence à cette réunion?

**06.06** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La Région wallonne. Non, le ministre bruxellois Pascal Smet auquel la date retenue ne convenait pas. Nous nous efforcerons de trouver une solution

zoeken voor vrijdag.

*Het incident is gesloten.*

**07** **Vraag van mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van de nummerplaten voor elektrische voertuigen" (nr. 17463)**

**07.01** **Veerle Heeren** (CD&V): Vandaag hebben elektrische wagens hetzelfde type nummerplaten als 'gewone' auto's. Dit bemoeilijkt de herkenbaarheid van die voertuigen in het kader van de wetgeving rond zero-emissievoertuigen, bijvoorbeeld in geval van parkings die exclusief zijn voorbehouden voor dergelijke auto's. Deze problematiek zal in de toekomst nog toenemen in het licht van het groeiend succes van dit soort voertuigen.

Overweegt de minister om specifieke nummerplaten voor zero-emissiewagens in te voeren? In sommige andere landen is dat al het geval.

Kan de wegcode aangepast worden zodat de gebruikers van de parkeerplaatsen voor zero-emissievoertuigen deze plaatsen uitsluitend mogen benutten indien ze tegelijkertijd hun voertuig opladen?

Welke andere initiatieven zal de minister nemen om zero-emissievoertuigen zichtbaarder te maken in het verkeer?

**07.02** **Minister François Bellot (Nederlands):** Een specifieke nummerplaat voor elektrische voertuigen invoeren is geen evidente zaak. Er is een grote diversiteit bij dit soort van auto's: er zijn volledig elektrische voertuigen, er zijn hybride elektrische voertuigen waarbij niet alle hybriden ook oplaadbaar zijn en er zijn voertuigen met brandstofcellen.

In ons land is de kentekenplaat bovendien verbonden met de titularis en niet met het voertuig. Dit zou aanleiding kunnen geven tot misbruik van die speciale kentekenplaat. Bovendien zouden houders van een gepersonaliseerde kentekenplaat sowieso al uit de boot vallen.

Zero-emissievoertuigen of voertuigen die 100%

d'ici à vendredi.

*L'incident est clos.*

**07** **Question de Mme Veerle Heeren au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation des plaques d'immatriculation des véhicules électriques" (n° 17463)**

**07.01** **Veerle Heeren** (CD&V): Les véhicules électriques sont aujourd'hui dotés de plaques d'immatriculation identiques à celles des véhicules "ordinaires". Cela complique leur identification dans le cadre de la législation relative aux véhicules ne produisant aucune émission de CO<sub>2</sub>, en cas par exemple, d'emplacements de stationnement exclusivement réservés à de tels véhicules. Eu égard au succès grandissant des véhicules électriques, le problème est appelé à se développer à l'avenir.

Le ministre envisage-t-il d'instaurer une immatriculation spécifique pour les véhicules ne produisant aucune émission de CO<sub>2</sub>? D'autres pays le font déjà.

Est-il possible d'adapter le Code de la route de sorte à réserver exclusivement les emplacements de stationnement destinés aux véhicules ne produisant aucune émission de CO<sub>2</sub> aux usagers qui rechargent simultanément les batteries de leur véhicule?

Quelles sont les autres initiatives que compte développer le ministre afin d'accroître la visibilité sur la route des véhicules ne produisant aucune émission de CO<sub>2</sub>?

**07.02** **François Bellot, ministre (en néerlandais):** Il ne serait pas aisé d'instaurer une marque d'immatriculation spécifique pour les véhicules électriques. Les voitures de ce type présentent une grande diversité puisqu'on distingue des véhicules entièrement électriques, des voitures électriques hybrides qui ne sont pas toutes rechargeables et des véhicules à piles à combustible.

De plus, dans notre pays, la marque d'immatriculation est liée au titulaire et non au véhicule. Ce système pourrait conduire à l'utilisation abusive de cette plaque d'immatriculation spéciale. Par ailleurs, les détenteurs de marques d'immatriculation personnalisées seraient en tout état de cause privés de cette possibilité.

Les véhicules "zéro émission" ou les véhicules

elektrisch rijden kunnen geïdentificeerd worden aan de hand van de brandstofcode. Vandaag hebben de parkeerbedrijven via een webservice toegang tot de DIV-databank om de titularis op basis van de kentekenplaat te kunnen identificeren. Een oplossing zou erin kunnen bestaan om via deze webservice ook de brandstofcode van het voertuig ter beschikking te stellen. Op die manier kunnen de parkeerbedrijven, op basis van de kentekenplaat en via de brandstofcode, nagaan of het al dan niet een zero-emissievoertuig betreft.

Een aanpassing van de wegcode waarbij voertuigen de voor hen voorbehouden parkeerplaatsen alleen mogen gebruiken indien de batterij wordt opgeladen, brengt geen zoden aan de dijk. Het is immers onmogelijk om dat vast te stellen. Het feit dat de auto verbonden is met het laadpunt betekent niet altijd dat de batterij van het voertuig wordt opgeladen. In de toekomst zullen er trouwens steeds meer laadplaatsen worden ingericht waarbij het opladen gebeurt via bijvoorbeeld inductie. Van enige fysieke band tussen voertuig en oplaadinfrastructuur zelf is er dan geen sprake meer. We zouden wel de voor elektrische voertuigen voorbehouden plaatsen kunnen beperken in de tijd. Het volstaat daartoe dat de wegbeheerders een tijdsbeperking, volgens de oplaadcapaciteit van het gebruikte systeem, op een onderbord aanbrengen.

In het kader van de herziening van de wegcode wordt er volop nagedacht over maatregelen om het gebruik van schone wagens te stimuleren. Er moet daarbij wel rekening worden gehouden met het feit dat in de toekomst steeds meer voertuigen milieuvriendelijk zullen zijn, zodat de uitzonderingsmaatregel van vandaag de algemene regel van morgen kan worden.

*Het incident is gesloten.*

**08** **Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 17449)**

**08.01** **Annick Lambrecht** (sp.a): Op 22 februari 2017 veroorzaakte een zware vrachtwagen voor een Brugse schoolpoort een tragisch ongeval waarbij een jongentje van zes verongelukte. De aanwezigheid van een gemachtigde opzichter had dit wellicht kunnen voorkomen. De directie verklaarde dat de onduidelijkheid omtrent de reglementering

électriques purs peuvent être identifiés à l'aide du code de carburant. Les sociétés de parking peuvent aujourd'hui accéder, au moyen d'un service web, à la banque de données de la DIV pour pouvoir identifier le titulaire sur la base de la plaque minéralogique. Une solution pourrait être de mettre également à disposition, en utilisant ce service web, le code de carburant du véhicule. De cette manière, les sociétés de parking pourraient vérifier, sur la base de la plaque minéralogique et du code de carburant, s'il s'agit ou non d'un véhicule "zéro émission".

Adapter le code de la route pour faire en sorte que les conducteurs de véhicules ne puissent utiliser les emplacements de parking réservés que si la batterie de leur véhicule est en charge ne ferait pas avancer les choses. Il est en effet impossible de le déterminer. Le fait qu'une voiture soit reliée à la borne de rechargement ne signifie pas toujours que la batterie est en charge. À l'avenir, il y aura d'ailleurs de plus en plus de bornes de rechargement fonctionnant, par exemple, avec un système d'induction. Il n'y aura alors plus aucun lien physique entre le véhicule et l'infrastructure de rechargement. Nous pourrions cependant limiter la durée d'utilisation des places réservées aux véhicules électriques. Il suffit pour cela que les gestionnaires de la voie publique indiquent sur un panneau additionnel une limitation de durée en fonction de la capacité de rechargement du système utilisé.

Dans le cadre de la révision du code de la route, nous sommes en pleine réflexion concernant des mesures en vue de stimuler l'utilisation de véhicules non polluants. Il convient de tenir compte à cet égard du fait qu'à l'avenir, un nombre croissant de véhicules seront non polluants de sorte qu'une mesure qui constitue aujourd'hui l'exception deviendra demain la règle générale.

*L'incident est clos.*

**08** **Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 17449)**

**08.01** **Annick Lambrecht** (sp.a): Le 22 février 2017, un poids lourd a provoqué un tragique accident à Bruges, aux portes d'une école, entraînant le décès d'un garçonnet de six ans. La présence d'un surveillant habilité aurait sans doute permis d'éviter cet accident. La direction a indiqué que l'absence de clarté concernant la réglementation relative aux surveillants habilités –



betreffende gemachtigde opzichters – en meer bepaald de ministeriële omzendbrief van de minister van Mobiliteit – haar ervan deed afzien om opzichters in te zetten. De laatste ministeriële omzendbrief dateert van 5 juli 1999 en is wellicht op vele vlakken achterhaald.

Vlaams minister Ben Weyts verklaarde dat hij de verwarring van de schooldirectie kan begrijpen en kondigde aan om hierover contact op te nemen met de federale minister. Heeft hij dat al gedaan?

Is de minister bereid om een nieuwe rondzendbrief met duidelijker richtlijnen te versturen?

**08.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Vlaams minister Weyts heeft mij hierover nog niet gecontacteerd. Ik begrijp niet dat sommige scholen van oordeel zijn dat ze geen gemachtigde opzichters zouden mogen inzetten omdat er ook volwassenen oversteken. In de rondzendbrief van 5 juli 1999 staat namelijk dat volwassenen zowel zelfstandig kunnen oversteken als wachten tot de opzichter een groep kinderen laat oversteken. Het is echter wel zo dat de verkeersomstandigheden en de mobiliteit de afgelopen jaren sterk veranderd zijn waardoor het inderdaad tijd is om de regels rond gemachtigde opzichters opnieuw te bekijken. Het statuut van de opzichters zal bij de herziening van het verkeersreglement aan bod komen.

**08.03** **Annick Lambrecht** (sp.a): Wanneer is de herziening van het statuut voor de opzichters gepland?

**08.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Normaliter voor het einde van het jaar.

*Het incident is gesloten.*

**09** **Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de luchtverkeersleiding" (nr. 17466)**

**09.01** **Sonja Becq** (CD&V): Omdat er steeds meer vragen rezen over de manier waarop een aantal verkeersleiders hun bevoegdheid over het banengebruik invult, besliste het DGLV om de luchtverkeersleiders te onderwerpen aan individuele interviews. Specifiek wil men nagaan of het baangebruik tussen 3 en 10 oktober 2016 conform de verplichtingen is verlopen. De luchtverkeersleiders waren hiermee niet opgezet, een staking in de paasvakantie kon evenwel worden afgewend.

et plus particulièrement la circulaire ministérielle du ministre de la Mobilité – l'avait fait renoncer à recourir à des surveillants habilités. La dernière circulaire ministérielle date du 5 juillet 1999 et est sans doute dépassée sur de nombreux points.

Le ministre flamand Ben Weyts a déclaré qu'il pouvait comprendre la confusion de la direction d'école et a annoncé qu'il prendrait contact à ce sujet avec son homologue fédéral? L'a-t-il déjà fait?

Le ministre est-il disposé à prendre une nouvelle circulaire avec des directives plus claires?

**08.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le ministre flamand Ben Weyts ne m'a pas encore contacté à ce sujet. Je ne comprends pas que certaines écoles estiment qu'elles ne peuvent plus faire appel à des surveillants habilités parce que des adultes traversent également. Dans la circulaire du 5 juillet 1999, on peut en effet lire que les adultes peuvent soit traverser en toute autonomie, soit attendre que le surveillant fasse traverser un groupe d'enfants. Il est cependant indéniable que les circonstances de trafic et la mobilité ont fortement évolué au cours des dernières années et qu'il est dès lors temps de revoir les règles relatives aux surveillants habilités. Leur statut sera revu en même temps que le code de la route.

**08.03** **Annick Lambrecht** (sp.a): Quand la réforme du statut des surveillants habilités est-elle prévue?

**08.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Normalement, avant la fin de l'année.

*L'incident est clos.*

**09** **Question de Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit du contrôle aérien" (n° 17466)**

**09.01** **Sonja Becq** (CD&V): Au vu des questions toujours plus nombreuses quant à la manière dont plusieurs contrôleurs aériens exercent leurs compétences en matière d'utilisation des pistes, la DGTA a décidé de soumettre les contrôleurs aériens à des entretiens individuels. Il s'agit de vérifier en particulier si, entre le 3 et le 10 octobre 2016, l'utilisation des pistes a respecté les prescriptions en la matière. Les contrôleurs aériens se sont émus de la procédure, mais une grève durant les vacances de Pâques a pu être désamorcée.

Vanwaar kwam de vraag om individuele verhoren precies en wat is het juiste doel? Wat zijn de conclusies van de voorlopige audit? Wat vindt de minister ervan dat er ondertussen ook gerechtelijke stappen werden gezet? Welke vrijheden hebben de luchtverkeersleiders om af te wijken van vaste richtlijnen? Welke afspraken heeft de minister ondertussen met de vakbonden gemaakt?

Qui a demandé l'organisation de ces entretiens individuels et à quelle fin précise? Quelles sont les conclusions de l'audit provisoire? Que pense le ministre des actions judiciaires également intentées dans l'intervalle? De quelle marge les contrôleurs aériens disposent-ils pour déroger aux instructions? Quels sont les accords négociés entre-temps par le ministre avec les organisations syndicales?

**09.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In het kader van de audit die ik aan het DGLV heb gevraagd over het banengebruik op Brussel-Nationaal, wilde het DGLV de luchtverkeersleiders interviewen. Die hebben daarover hun terughoudendheid geuit, wijzend op de Europese verordening inzake *just culture*. Dat houdt in dat zij niet worden gestraft voor beslissingen die zij nemen overeenkomstig hun ervaring en hun opleiding, zonder dat daarbij nalatigheid, vrijwillige schendingen of vernietigende daden mogen worden geduld. Vergissen is natuurlijk menselijk.

**09.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La DGTA a désiré interviewer les contrôleurs aériens dans le cadre de l'audit que j'ai commandé à la DGTA sur l'utilisation des pistes à Bruxelles-National. Les contrôleurs ont exprimé des réserves, évoquant le règlement européen relatif à la "culture juste". En vertu de ce dernier, ils ne doivent pas être sanctionnés pour des décisions prises en vertu de leur expérience et de leur formation, les actes de négligence ou destructeurs et les violations volontaires des règles n'étant en revanche pas tolérés. Il va de soi que l'erreur est humaine.

Het *just culture*-beginsel gaat gepaard met de verplichting om elk incident te melden dat de luchtvaartveiligheid heeft aangetast of had kunnen aantasten. Ik sta achter dit beginsel en zal samen met de minister van Justitie werk maken van de opname ervan in de Belgische wetgeving.

Le principe de la culture juste s'accompagne de l'obligation de notifier tout incident ayant compromis ou risqué de compromettre la sécurité aérienne. Je défends ce principe et je vais l'inclure dans la législation belge en concertation avec le ministre de la Justice.

De gerechtelijke procedures staan los van de audit, maar hebben een gelijkaardige vrees teweeggebracht.

Les procédures judiciaires sont indépendantes de cet audit mais ont fait naître des craintes semblables.

**09.03** **Sonja Becq** (CD&V): Het is me niet zo duidelijk of deze audit er nu is gekomen omdat er misbruiken werden vastgesteld?

**09.03** **Sonja Becq** (CD&V): Je n'ai pas très bien compris la raison de cet audit. Est-ce parce que des abus ont été constatés?

**09.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het gaat over een audit naar de keuze van de banen begin oktober 2016.

**09.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Cet audit portait sur le choix des routes aériennes début octobre 2016.

**09.05** **Sonja Becq** (CD&V): Het luchtverkeer leiden is een stresserende job. Het is belangrijk dat de luchtverkeerleiders zich veilig kunnen voelen om de nodige beslissingen te nemen.

**09.05** **Sonja Becq** (CD&V): Les aiguilleurs du ciel font un métier stressant. Il importe qu'ils puissent prendre les décisions qui s'imposent en toute confiance.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 17515 en 17516 van de heer Delannois worden uitgesteld. Vraag nr. 17570 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 17515 et 17516 de M. Delannois sont reportées. La question n<sup>o</sup> 17570 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

**10** **Samengevoegde vragen van - de heer Wouter Raskin aan de minister van**

**10** **Questions jointes de - M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité,**

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het pleidooi van de NMBS voor meer spoorinvesteringen in Limburg" (nr. 17578)**

**- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de Limburgse spoorlijnen" (nr. 17702)**

**10.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Uit het nieuwe vervoersplan 2017–2020 blijkt dat de uitbreiding van het treinaanbod in Limburg zo goed als onmogelijk is, omdat de provincie te veel enkelvoudige sporen en diesellijnen telt. Bovendien is de infrastructuur verzadigd ten gevolge van een sterke toename van het goederenvervoer. Bijkomende investeringen in de Limburgse spoorinfrastructuur zijn dan ook broodnodig, dat zegt ook de NMBS zelf.

Is de NMBS effectief vragende partij in dit verband? Voor welke investeringen dan? Heeft de NMBS hierover al contact gehad met spoorbeheerder Infrabel?

**10.02** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): In Limburg is een aantal investeringen absoluut prioritair. Na de financiering van het GEN rond Brussel rest er nog 368 miljoen euro voor andere projecten. De activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en het doortrekken van de elektrificatie van lijn 19 van Mol tot in Hamont zijn topprioriteiten. Daarmee wordt ook een bijkomende spoorwegovergang naar Nederland richting Weert mogelijk.

Welke concrete investeringen zijn voor de NMBS en voor hemzelf op korte termijn prioritair?

**10.03** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De ministerraad zal na advies van de Investeringscel de knoop doorhakken over de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel. Momenteel werkt Infrabel nog aan een aangepast ondernemings- en investeringsplan in functie van de herziene stabilisatie van de schuld tegen 2020.

De activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en de elektrificatie van de lijn 19 tussen Mol en Hamont-Achel zijn een van de zestien prioriteiten die het Vlaamse Gewest heeft ingediend bij de Investeringscel. Voor de opmaak van het

**chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer de la SNCB pour plus d'investissements ferroviaires au Limbourg" (n° 17578)**

**- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans les lignes ferroviaires limbourgeoises" (n° 17702)**

**10.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Il ressort du nouveau plan de transport 2017-2020 qu'une extension de l'offre ferroviaire est quasi impossible dans la province de Limbourg, qui compte trop de voies uniques et de lignes diesel. De plus, les infrastructures sont saturées en raison d'une forte croissance du transport de marchandises. Il est dès lors indispensable de procéder à des investissements supplémentaires dans les infrastructures ferroviaires limbourgeoises, comme l'indique aussi la SNCB elle-même.

La SNCB est-elle réellement demanderesse à cet égard? Dans l'affirmative, quels investissements sont-ils souhaités? La SNCB a-t-elle déjà eu des contacts sur ce point avec le gestionnaire ferroviaire, Infrabel?

**10.02** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Certains investissements doivent être réalisés prioritairement dans le Limbourg. Après le financement du RER de Bruxelles, il reste 368 millions d'euros pour financer d'autres projets. L'activation de la ligne 18 entre Hasselt et Neerpelt, ainsi que le prolongement de l'électrification de la ligne 19 de Mol à Hamont, sont des priorités absolues. De ce fait, il sera également possible d'aménager un passage à niveau supplémentaire vers les Pays-Bas en direction de Weert.

Quels investissements concrets sont-ils prioritaires à court terme pour la SNCB et pour le ministre?

**10.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Après que la cellule d'investissement aura formulé un avis, le Conseil des ministres prendra une décision concernant les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Infrabel travaille encore à l'élaboration d'un plan d'entreprise et d'investissement adapté, en fonction de la stabilisation révisée de la dette à l'horizon 2020.

L'activation de la ligne 18 entre Hasselt et Neerpelt et l'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont-Achel constituent l'une des seize priorités présentées par la Région flamande à la cellule d'investissement. En vue de l'élaboration du plan

investeringsplan 2016-2020 heeft de NMBS een lijst met prioritaire projecten aan Infrabel verstuurd, met daarin de elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont en van het baanvak Mol-Hasselt, zij het op iets langere termijn.

Er wordt 368 miljoen euro extra uitgetrokken voor de financiering van spooruitbreidingsprojecten in Vlaanderen en dit nog boven op het budget voor de GEN-werkzaamheden op Vlaams grondgebied.

**10.04 Wouter Raskin (N-VA):** Lijn 19 tussen Mol en Hamont is absoluut prioritair, ook al omdat dit amper geld moet kosten. Mol-Hasselt is natuurlijk ook een zeer interessant project.

Ik pleit enthousiast voor de reactivering van spoorlijn 18 naar het noorden van Limburg, vermits die regio heel slecht is ontsloten. Het project is opgenomen in het SALK-rapport, dat het licht zag na de sluiting van Ford Genk. Het is nu alleen nog wachten op een initiatief van de minister.

**10.05 Peter Vanvelthoven (sp.a):** Ik vraag de minister om eenieder aan te sporen om zo snel mogelijk tot een definitief investeringsplan te komen.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep Vrouwen op de fiets" (nr. 17591)**

**11.01 Katrin Jadin (MR):** Heel wat vrouwen schrikken er nog voor terug te fietsen uit veiligheidsoverwegingen of omdat de nodige fietsinfrastructuur ontbreekt. U lanceerde in het kader van Federaal plan met betrekking tot de uitvoering van *gender mainstreaming* (2015-2019) een projectoproep met de bedoeling verenigingen te subsidiëren die acties opzetten om vrouwen ertoe aan te sporen vaker te fiets te nemen.

Welke andere initiatieven zult u nog nemen om de doelstellingen van dat plan te realiseren?

**11.02 Minister François Bellot (Frans):** Op langere termijn denk ik aan aanvullende initiatieven, zoals een betere registratie van het geslacht van de chauffeur bij verkeersongevallen. Bij de ongevallen tijdens de nacht van zaterdag op zondag gaat het vaker om jonge mannen. Er zal moeten samengewerkt worden het BIVV en op grond van

d'investissement 2016-2020, la SNCB a transmis à Infrabel une liste de projets prioritaires, parmi lesquels figure le projet d'électrification des tronçons Mol-Hamont et Mol-Hasselt – même s'il est prévu à un peu plus long terme.

Un montant supplémentaire de 368 millions d'euros est affecté au financement des projets d'élargissement des voies en Flandre et grève le budget consacré au chantier du RER sur le territoire flamand.

**10.04 Wouter Raskin (N-VA):** La ligne 19 entre Mol et Hamont est une priorité absolue, d'autant que ces travaux ne seront pas trop coûteux. Le projet Mol-Hasselt est bien sûr également très intéressant.

Je plaide avec enthousiasme pour la réactivation de la liaison ferroviaire 18 vers le nord du Limbourg, cette région étant insuffisamment désenclavée. Ce projet figure dans le rapport SALK qui a vu le jour après la fermeture de Ford Genk. Il ne reste plus qu'à attendre une initiative du ministre.

**10.05 Peter Vanvelthoven (sp.a):** J'invite le ministre à encourager ses collègues à faire atterrir dès que possible un plan d'investissement définitif.

*L'incident est clos.*

**11 Question de Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel à projets 'les femmes à vélo'" (n° 17591)**

**11.01 Katrin Jadin (MR):** Beaucoup de femmes hésitent encore à circuler à vélo pour des raisons de sécurité ou par manque d'infrastructures adaptées. Votre appel à projets vise à subventionner des associations mettant en place des actions encourageant les femmes à utiliser davantage le vélo, dans le cadre du plan fédéral Gender mainstreaming 2015-2019.

Quelles autres initiatives envisagez-vous pour poursuivre la réalisation de ce plan?

**11.02 François Bellot, ministre (en français):** À plus long terme, j'envisage des initiatives complémentaires comme l'amélioration de l'enregistrement du genre des conducteurs lors d'accidents de la route. Les accidents durant les nuits du samedi au dimanche concernent plus souvent de jeunes hommes. Avec l'IBSR, il faudra

een vergelijking tussen de gegevens van de ziekenhuizen en die van de politie zullen we op zoek moeten naar een wetenschappelijke verklaring voor de mogelijke verschillen.

In het kader van de enquête woon-werkverkeer 2017 zullen mijn diensten de werkgevers ertoe aanzetten de gegevens over de gebruikte vervoersmodi opgesplitst per geslacht mee te delen. We zullen de inzameling en de analyse van die gegevens verfijnen.

Deze verschillen zullen ons kunnen helpen de situaties te begrijpen, aan te pakken en erover te communiceren.

**11.03 Kattrin Jadin (MR):** Mijn compliment over dit initiatief!

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats in Kiewit" (nr. 17680)**

**12.01 Wouter Raskin (N-VA):** In februari 2016 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met werken aan het viaduct in Kiewit. Midden in de werf bevindt zich echter de NMBS-stopplaats Kiewit die als gevolg van de werken nu is opgebroken. Misschien kan de NMBS van deze gelegenheid gebruik maken om er de perrons te verhogen en te verharderen. Is de NMBS dat ook van plan?

**12.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De NMBS en Infrabel dragen allebei verantwoordelijkheid in de verhoging van perrons aangezien het vergemakkelijken van het opstappen ook het klantenaantal verhoogt.

De regering heeft onlangs een extra bedrag van 368 miljoen euro uitgetrokken voor, onder andere, een aantal werken in het Vlaamse Gewest. Het debat betreffende de keuze van regionale prioriteiten zal binnen de Investeringscel gevoerd worden. Dat is nooit een makkelijke zaak.

*(Frans)* Iedereen wil profiteren van het miljard! Er zullen gewestelijke prioriteiten worden gesteld: de verhoging van de perrons waarover u spreekt, maakt daar deel van uit...

*Het incident is gesloten.*

confronter les données des hôpitaux et celles de la police pour expliquer scientifiquement ces éléments.

Lors de l'édition 2017 de l'enquête sur les déplacements domicile-travail des Belges, mes services adresseront une communication encourageant les employeurs à fournir des données "générées" sur l'usage des différents modes de transport. Nous affinerons la collecte et l'analyse de ces données.

Ces différences pourront nous aider à communiquer, à agir et à comprendre les situations.

**11.03 Kattrin Jadin (MR):** Je vous félicite pour cette initiative!

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt de Kiewit" (n° 17680)**

**12.01 Wouter Raskin (N-VA):** En février 2016, l'Agentschap Wegen en Verkeer (Agence des routes et de la circulation) a entamé des travaux au viaduc de Kiewit. L'arrêt SNCB Kiewit se trouvant au milieu du chantier, il est aujourd'hui démonté. La SNCB pourrait peut-être profiter de l'occasion pour rehausser et asphaltter les quais. En a-t-elle l'intention?

**12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** La SNCB et Infrabel portent toutes deux une responsabilité dans le rehaussement des quais étant donné qu'en facilitant l'embarquement des passagers, on augmente le nombre d'usagers potentiels.

Le gouvernement a récemment dégagé un budget supplémentaire de 368 millions d'euros destiné notamment à des travaux en Région flamande. Le débat sur le choix des priorités régionales se déroulera au sein de la Cellule d'Investissement. Ce n'est jamais une sinécure.

*(En français)* Tout le monde veut profiter du milliard! Des priorités régionales seront choisies: le rehaussement dont vous parlez en fait partie...

*L'incident est clos.*

**13** **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident te Wontergem en het maximum aantal plaatsen in rijtuigen" (nr. 17699)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor gestrande treinen" (nr. 17730)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstop van een trein in Deinze" (nr. 17815)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident in Deinze" (nr. 17836)

**13.01** **David Geerts** (sp.a): Op 9 april 2017 trokken passagiers van een overvolle trein aan de noodrem omdat een aantal passagiers onwel was geworden. De berichtgeving had het over 2.000 reizigers, maar naar mijn weten zijn er niet meer dan 1.400 zitplaatsen in een M6-treinstel.

Is de oorzaak van het incident gekend? Hoeveel passagiers waren er nu echt op de trein? Hoeveel overcapaciteit mag een trein hebben? Bestaan daarover duidelijke richtlijnen?

**13.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): De communicatie rond dit incident is erg ongelukkig verlopen. Dat blijft een pijnpunt voor de NMBS. Beschikt de NMBS over een concreet actieplan bij een gestrande trein? Waarom verliep de communicatie in dit geval zo moeizaam? Wie is daarvoor verantwoordelijk? Welke inspanningen zal de NMBS leveren om dit in de toekomst te vermijden? Is er informatie die altijd meegedeeld moet worden aan de reizigers??

Hoeveel treinstrandingen vonden er sinds 2012 plaats?

Bij het vaststellen van een ongeval kan beeldmateriaal van grote waarde zijn. Overweegt de NMBS het gebruik van zogenaamde frontcamera's?

**13.03** **Inez De Coninck** (N-VA): De communicatie bij dergelijke incidenten blijft inderdaad een

**13** **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ferroviaire à Wontergem et la capacité maximale dans les voitures" (n° 17699)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure prévue pour les trains en difficulté" (n° 17730)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt d'urgence d'un train à Deinze" (n° 17815)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu à Deinze" (n° 17836)

**13.01** **David Geerts** (sp.a): Le 9 avril 2017, des passagers d'un train bondé ont actionné le signal d'alarme parce que plusieurs autres voyageurs avaient été pris d'un malaise. Les informations faisaient état de la présence de 2 000 passagers. Or, à ma connaissance, une rame de voitures M6 n'offre que 1 400 places assises.

La cause de cet incident est-elle connue? Combien de passagers se trouvaient-ils réellement à bord du train? Quelle surcapacité est-elle autorisée? Existe-t-il des consignes précises à cet égard?

**13.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): La communication relative à cet incident a été très peu adéquate. Cela reste un point faible de la SNCB. La SNCB possède-t-elle un plan d'action concret lorsqu'un train se trouve bloqué? Pourquoi la communication a-t-elle été à ce point laborieuse en l'occurrence? Qui est responsable? Quels efforts la SNCB réalisera-t-elle dans le futur pour prévenir de telles situations? Certaines informations standard doivent-elles être communiquées d'office aux voyageurs?

Combien de trains ont-ils été bloqués, depuis 2012?

Les images enregistrées peuvent présenter une importante valeur ajoutée lors de la constatation d'incidents. La SNCB envisage-t-elle de recourir à des caméras frontales dans ce contexte?

**13.03** **Inez De Coninck** (N-VA): La communication reste, en effet, un point faible lorsque de tels

pijnpunt.

Waarom is betrokken trein alsnog vertrokken ondanks de overbezetting? Hoe verliep de communicatie van de NMBS met de hulpdiensten die blijkbaar een uur op zich hebben laten wachten. Dit incident bevestigt opnieuw dat de NMBS tekortschiet in zulke situaties. De NMBS wijt dit aan overmacht maar ik zie dit meer als zelfgecreëerde chaos.

Wat is de tijdslijn van dit incident? Zijn er al resultaten van het voorlopig onderzoek? Was er een probleem met de airco? Was dit probleem algemeen of beperkt tot één wagon?

Hoe is de communicatie aan de reizigers en de lokale hulpdiensten gebeurd? Wie heeft het rampenplan afgekondigd?

Had de NMBS niet beter geanticipeerd op een te verwachten drukke reisdag door extra treinen in te leggen?

Wat was de rol van het Railway Operations Center in dit incident?

Welke lessen trekt de NMBS uit dit incident?

**13.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Door een persoonsaanrijding rond 19.00 uur in Beernem op spoor A van lijn 50A waren beide sporen van lijn 50A tussen Brugge en Gent in beide richtingen versperd. Er was veel drukte en drie extra treinen werden ingelegd. Het incident veroorzaakte oponthoud in de stations van Gent-Sint-Pieters en Brugge en er kwam een omleiding tussen Gent en Brugge via Tielt en Lichtervelde.

Een aantal treinen moest echter worden opgehouden in Brugge, in afwachting van de komst van een loods-treinbestuurder met de juiste kennis van de route.

Trein E1518 werd aangekondigd als eerste trein met bestemming Gent-Sint-Pieters, waardoor zeer veel reizigers deze trein zijn opgestapt. Nabij Wontergem heeft een reiziger het noodsein bediend, waarop de trein tot stilstand kwam en de reizigers op eigen initiatief een aantal deuren openden en enkele honderden spontaan afstapten op de openbare weg. Naar verluidt was een aantal

incidents se produisent.

Pourquoi le train concerné est-il parti malgré le nombre excessif de voyageurs? Comment la communication entre la SNCB et les services de secours s'est-elle déroulée compte tenu de l'heure de retard clairement accusée par ces derniers? Cet incident confirme à nouveau que la SNCB n'assume pas correctement ses responsabilités dans ce type de situation. La SNCB invoque la force majeure, mais il s'agit plutôt, selon moi, d'un chaos qu'elle a elle-même créé.

Selon quelle chronologie l'incident s'est-il déroulé? L'enquête provisoire a-t-elle déjà donné des résultats? La climatisation a-t-elle posé problème? Dans l'affirmative, le problème était-il général ou limité à un wagon?

Comment se sont déroulés la communication aux voyageurs et le déploiement des services de secours locaux? Qui a déclenché le plan d'urgence?

La SNCB n'aurait-elle pas dû anticiper une journée de voyage chargée en prévoyant davantage de trains?

Quel rôle le *Railway Operations Center* a-t-il joué dans cet incident?

Quels enseignements la SNCB tire-t-elle de l'incident?

**13.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): En raison d'une collision qui s'est produite vers 19 heures à Beernem sur la voie A de la ligne 50A, les deux voies de la ligne 50A entre Bruges et Gand ont été bloquées dans les deux sens. Il y a eu beaucoup d'agitation et trois trains supplémentaires ont été mis en service. L'incident a généré des retards dans les gares de Gand-Saint-Pierre et de Bruges et une déviation via Tielt et Lichtervelde a été prévue entre Gand et Bruges.

Cependant, plusieurs trains ont dû rester à l'arrêt à Bruges dans l'attente de l'arrivée d'un conducteur de train du dépôt disposant des connaissances adéquates concernant l'itinéraire.

Le train E1518 ayant été annoncé comme premier train à destination de Gand-Saint-Pierre, de très nombreux voyageurs ont embarqué dans ce train. À proximité de Wontergem, quelqu'un a tiré le signal d'alarme, ce qui a provoqué l'arrêt du train. Des voyageurs ont, de leur propre initiative, ouvert un certain nombre de portes et quelques centaines d'entre eux ont débarqué spontanément sur la voie

reizigers onwel geworden door onvoldoende verluchting in een rijtuig. Meteen daarna werd het medisch interventieplan geactiveerd.

Er zaten naar schatting zowat 2.000 passagiers op die trein, die een technische capaciteit heeft van 2.600, maar een theoretische van 2.250. Reglementair moeten treinbegeleiders de sluiting van de deuren en het vertrek veilig kunnen uitvoeren, zoals in Brugge is gebeurd. Op de trein waren vanaf Brugge drie treinbegeleiders aanwezig.

De NMBS beschikt over een eigen intern interventieplan, dat is afgestemd op het intern interventieplan van Infrabel. Sinds 11 februari 2016 geldt er een nieuw intern interventieplan.

Uit de eerste evaluatie blijkt dat het interventieplan van de NMBS correct werd uitgevoerd en dat alle interventiecoördinatoren en hun assistenten correct hebben gewerkt. In de drukke stations van Gent-Sint-Pieters en Brugge zorgden de onderstationschef en Securail voor de nodige omkadering en kanalisatie. De communicatie aan de reizigers was meteen na het noodsein niet optimaal. Voor de treinbegeleiders van de gestrande trein was het toen extreem moeilijk om de reizigers in de trein en op de openbare weg correct te informeren. De treinchef heeft onmiddellijk het Security Operations Center verwittigd, die op zijn beurt de hulpdiensten ter plaatse heeft opgetrommeld. De reizigersdispatching werd verwittigd met het oog op de coördinatie. Het Rail Operations Center deed er alles aan om de normale dienst te herstellen en de doorstroom en de evacuatie van de reizigers mogelijk te maken.

De communicatie in de trein werd bemoeilijkt doordat reizigers herhaaldelijk de assistentieknop en het noodsein bedienden. In een geblokkeerde trein moeten reizigers drie minuten na het incident de eerste informatie krijgen. Het begeleidend personeel moet na inlichtingen te hebben gevraagd, tweemaal informatie geven, maximum vijf minuten na de eerste aankondiging, en dan met regelmatige tussenpozen van maximum tien minuten de klanten inlichten over de evolutie en de vooruitzichten. De boardchef moet de reizigers ook zo snel mogelijk mondeling informeren bij het doorlopen van de volledige trein.

Een eerste interne evaluatie wijst uit dat de NMBS

publieke. Certains auraient été incommodés en raison d'un manque d'aération dans un wagon. Le plan d'intervention médicale a été activé aussitôt après.

On estime à 2 000 le nombre de passagers qui se trouvaient dans ce train qui a une capacité technique de 2 600 personnes mais théorique, de 2 250. Le règlement prévoit que les accompagnateurs de train doivent assurer la sécurité lors de la fermeture des portes et du départ du train, comme cela s'est fait à Bruges. À partir de Bruges, trois accompagnateurs étaient présents dans le train.

La SNCB dispose de son propre plan d'intervention interne, qui est calqué sur celui d'Infrabel. Un nouveau plan d'intervention interne est en vigueur depuis le 11 février 2016.

Il ressort de la première évaluation que le plan d'intervention de la SNCB a été exécuté correctement et que tous les coordinateurs d'intervention, ainsi que leurs assistants, ont effectué leur travail comme il se doit. Dans les gares de Gand-Saint-Pierre et de Bruges, où il y avait une forte affluence, les sous-chefs de gare et Securail ont assuré l'encadrement des voyageurs, dont ils ont canalisé le flux. La communication aux voyageurs directement après le déclenchement du signal d'alarme n'a pas été optimale. Pour les accompagnateurs du train bloqué, il était extrêmement difficile à ce moment-là d'informer correctement les passagers se trouvant à bord et sur la voie publique. Le chef de train a immédiatement prévenu le *Security Operations Center*, qui a alerté à son tour les services de secours sur place. Le dispatching des voyageurs a été prévenu en vue d'assurer la coordination. Le *Rail Operations Center* a tout mis en œuvre pour rétablir le service habituel et pour permettre la circulation et l'évacuation des voyageurs.

Une utilisation répétée du bouton d'assistance et du signal d'alarme a compliqué la communication dans le train. Lorsqu'un train est bloqué, les voyageurs doivent recevoir une première information trois minutes après l'incident. Après avoir recueilli des renseignements, le personnel d'accompagnement donne une deuxième information, au plus tard cinq minutes après la première annonce. Les clients sont ensuite informés de l'évolution et des perspectives à des intervalles réguliers de dix minutes au maximum. De plus, le chef de bord informe verbalement et le plus rapidement possible les clients lors de son passage dans le train.

Une première évaluation interne montre que dans



in bepaalde specifieke omstandigheden en onder specifieke voorwaarden wil kunnen rijden zonder lijnkennis van de treinbestuurder. Naast de studie over de lijnkennis wordt ook gekeken naar opties als het stand-by houden van bestuurders in grote reizigersknooppunten.

In geklimatiseerde rytuigen waar de ramen niet kunnen worden geopend, moet de procedure, wanneer de airco niet 100% werkt, worden herzien. De communicatielijnen moeten ook worden geoptimaliseerd. In de nieuwe organisatie van de directie Transport worden een betere structurele aanpak en responsabilisering ingebouwd.

Een teamleader Info aan de klant wordt aangesteld op de diverse realtime regelingsniveaus. Hoewel het interne interventieplan van de NMBS correct is uitgevoerd, wil de NMBS op regionaal vlak de samenwerking met de politie, de hulpdiensten en de administratieve overheden optimaliseren.

De stranding wordt statistisch beschouwd als een secundair gevolg en gemiddeld komt zo iets voor om de twee dagen, om uiteenlopende redenen. Eventuele frontcamera's op het nieuwe materieel, naar het voorbeeld van de NS, worden momenteel bestudeerd door de technische dienst van de NMBS.

**13.05 David Geerts** (sp.a): Het ging hier duidelijk om een samenloop van omstandigheden. Wat mij wel verbaast, is dat een M6-treinwagon een opgegeven capaciteit heeft van 140 zitplaatsen. Bij tien toestellen kom ik dan op 1.400 zitplaatsen, zodat ik de schattingen van 2.000 en 2.600 passagiers niet begrijp. Moet men die normering dan niet respecteren?

**13.06 Inez De Coninck** (N-VA): De minister zei dat de 100-diensten onmiddellijk werden gebeld, maar de hulpdiensten zeiden achteraf dat ze niet waren verwittigd dat er een trein zou worden geëvacueerd.

*Het incident is gesloten.*

**David Geerts** (sp.a): Omdat de heer Devin niet aanwezig is ben ik bereid mijn vraag nr. 17819 uit te stellen.

De **voorzitter**: De samengestelde vragen nrs. 17784 van de heer Devin en 17819 van de heer Geerts en de vragen nrs. 17826 van de heer Top en 17844 van mevrouw Lahaye-Battheu worden uitgesteld. De vragen nrs. 17721 van

certaines circonstances et conditions spécifiques, la SNCB veut que ses trains puissent rouler sans que le conducteur ait une connaissance de la ligne. Parallèlement à l'étude sur la connaissance de ligne, on examine également des options tels que des conducteurs en *stand-by* dans les nœuds "passagers" importants.

Dans les voitures climatisées qui ne permettent pas l'ouverture des fenêtres, la procédure doit être revue lorsque la climatisation ne fonctionne pas à 100 %. Il convient également d'optimiser les lignes de communication. La nouvelle organisation de la direction Transports prévoit une amélioration en matière d'approche structurelle et de responsabilisation.

Un *Teamleader Info* au client est nommé aux différents niveaux de régulation en temps réel. Bien que son plan d'intervention interne se soit déroulé correctement, la SNCB entend optimiser la coopération avec la police, les services de secours et les autorités administratives à l'échelon régional.

Le blocage d'un train est considéré comme une conséquence secondaire et se produit en moyenne tous les deux jours, pour diverses raisons. Le service technique de la SNCB examine actuellement la possibilité d'équiper le nouveau matériel de caméras frontales, à l'exemple des chemins de fer néerlandais.

**13.05 David Geerts** (sp.a): À l'évidence, il s'est agi ici d'un concours de circonstances. Je m'étonne toutefois qu'une voiture M6 ait une capacité déclarée de 140 places assises, ce qui fait au total 1 400 places assises pour dix wagons. Je ne comprends donc pas les estimations de 2 000 et 2 600 passagers. Ces normes ne doivent-elles pas être respectées?

**13.06 Inez De Coninck** (N-VA): Le ministre a indiqué que les services 100 ont été avertis téléphoniquement tout de suite, mais les services de secours ont indiqué par après qu'ils n'avaient pas été prévenus de l'évacuation d'un train.

*L'incident est clos.*

**David Geerts** (sp.a): M. Devin étant absent, je suis disposé à reporter ma question n° 17819.

Le **président**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 17784 de M. Devin et 17819 de M. Geerts, ainsi que les questions n<sup>os</sup> 17826 de M. Top et 17844 de Mme Lahaye-Battheu sont reportées. Les questions n<sup>os</sup> 17721 de Mme Fonck et 17757 de

mevrouw Fonck en 17757 van mevrouw Vanheste worden omgezet in schriftelijke vragen.

Mme Vanheste sont transformées en questions écrites.

**14** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van de investeringen bij Infrabel" (nr. 17850)

**14** 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 diminution des investissements réalisés par Infrabel" (n° 17850)

**14.01** David Geerts (sp.a): Er blijven berichten komen van Infrabel over problemen met de financiering van een aantal projecten.

**14.01** David Geerts (sp.a): Infrabel continue de signaler des problèmes liés au financement d'un certain nombre de projets.

Lopen er bepaalde projecten inderdaad vertraging op omwille van de verminderde dotatie? Om welke projecten gaat het dan? Zitten de investeringen in veiligheid nog op schema? Komen er bijkomende investeringen?

Certains projets accusent-ils du retard en raison de la diminution de la dotation? De quels projets s'agit-il? Les investissements prévus dans la sécurité sont-ils encore à l'ordre du jour? Des investissements supplémentaires sont-ils prévus?

**14.02** Minister François Bellot (*Nederlands*): De uitspraken van de CFO van Infrabel die eind maart in de pers verschenen, moeten in een ruimere context worden geplaatst. Op 20 februari sprak een nipte meerderheid van de raad van bestuur van Infrabel zich uit over een sterke vermindering van de schuld in het nadeel van investeringen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van het net en het vervoersplan.

**14.02** François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les propos du directeur financier d'Infrabel publiés fin mars dans la presse doivent être replacés dans un contexte plus large. Le 20 février dernier, une courte majorité des membres du conseil d'administration d'Infrabel s'est prononcée en faveur d'une forte réduction de la dette au détriment des investissements nécessaires au maintien du réseau et du plan de transport.

Op 31 maart besliste de ministerraad om Infrabel te vragen om haar ontwerp van bedrijfsplan aan te passen, onder meer om de beslissing over een tijdelijke snelheidsbeperking af te schaffen, de perrons te verhogen, de capaciteit tussen Gent en Brugge uit te breiden en het vereiste niveau van de dienstverlening en de implementatie van het vervoersplan 2017 mogelijk te maken.

Le 31 mars, le Conseil des ministres a pris la décision de demander à Infrabel d'adapter son projet de plan d'entreprise, notamment afin de supprimer la décision de limiter temporairement la vitesse et afin de surélever les quais, d'augmenter la capacité entre Gand et Bruges, d'atteindre le niveau requis de service et de garantir la mise en place du plan de transport 2017.

Bijgevolg mag Infrabel de vermindering van haar schuld tot 2020 beperken tot 87 miljoen euro. Dat komt neer op een verhoging van de middelen met 100 miljoen euro.

Par conséquent, Infrabel peut limiter la réduction de sa dette à 87 millions d'euros jusqu'en 2020, ce qui équivaut à une augmentation des moyens de 100 millions d'euros.

Het zijn voornamelijk projecten inzake capaciteitsuitbreiding die vertraging oplopen. Projecten inzake beveiliging van het net werden in geen enkel opzicht belemmerd door begrotingsmaatregelen. De doelstellingen van het ETCS-lastenplan blijven overeind, ondanks de werfperikelen.

Les retards concernent principalement des projets d'extension de capacité. Les projets concernant la sécurisation du rail n'ont en aucun cas été entravés par les mesures budgétaires. Les objectifs du plan des charges ETCS demeurent inchangés, indépendamment des péripéties concernant les chantiers.

Op 31 maart besliste de regering ook om de GEN-werken te voltooien en een reeks prioritaire werken voor de Gewesten te financieren met een lening van 1 miljard euro. Hiervoor zullen er nog samenwerkingsakkoorden gesloten moeten worden. Binnen de Investeringscel zal het debat over de regionale prioriteiten heropgestart worden.

Le 31 mars dernier, le gouvernement a également décidé de l'achèvement des travaux du RER et du financement d'une série de chantiers prioritaires des Régions et a emprunté à cet effet un milliard d'euros. Des accords de coopération doivent encore être conclus à ce sujet. Le débat relatif aux priorités régionales sera relancé au sein de la cellule

## Investissements.

De werken aan het GEN en de prioritaire werven zullen verder reiken dan 2020. De gevolgen van de beslissing van 31 maart zullen nu het voorwerp uitmaken van overleg met Infrabel en de NMBS.

**14.03 David Geerts** (sp.a): De lasten van die bijkomende 1 miljard euro zullen blijkbaar niet gedragen worden door de spoorwegbedrijven.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.*

Les travaux du RER et des chantiers prioritaires iront au-delà de 2020. Les conséquences de la décision du 31 mars feront à présent l'objet d'une concertation avec Infrabel et la SNCB.

**14.03 David Geerts** (sp.a): Les charges de ce milliard d'euros supplémentaire ne seront manifestement pas supportées par les entreprises ferroviaires.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 16 h 21.*