



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**

**12-07-2017**

**Namiddag**

**Mercredi**

**12-07-2017**

**Après-midi**

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld sp.a	Open Vlaamse Liberalen en Democraten socialistische partij anders
Ecolo-Groen cdH	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen 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) (witte kaft)	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) (couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<p>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</p> <p>Bestellingen :</p> <p>Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be 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 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be</p>
--	--

## INHOUD

## SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerscontrole op internationale treinen" (nr. 18790)	1	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des voyageurs sur les trains internationaux" (n° 18790)	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectiepoortjes in de internationale stations" (nr. 18797)	1	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de détection dans les gares internationales" (n° 18797)	1
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectiepoortjes in de internationale stations" (nr. 18874) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1	Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation des portiques de sécurité dans les gares internationales" (n° 18874) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontsparing van een trein tussen Virton en Aubange" (nr. 18909) <i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train entre Virton et Aubange" (n° 18909) <i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in lijn 42" (nr. 18910) <i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements sur la ligne 42" (n° 18910) <i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5
Samengevoegde vragen van	6	Questions jointes de	6
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het resultaat van de ontmoeting met de Luxemburgse minister François Bausch op 11 mei jongstleden" (nr. 18911)	6	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la rencontre avec le ministre luxembourgeois François Bausch du 11 mai dernier" (n° 18911)	6
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Aarlen" (nr. 18975)	6	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare d'Arlon" (n° 18975)	6

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

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de overwegen nr. 59 en nr. 60 in de gemeente 's Gravenbrakel" (nr. 18924)	7	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des passages à niveau n° 59 et n° 60 sur le territoire de Braine-le-Comte" (n° 18924)	7
<i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een gelijke verdeling over België van de dienstverlening van de NMBS" (nr. 18935)	9	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une répartition égale des services de la SNCB en Belgique" (n° 18935)	9
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "speciale treinen naar Wallonië en Vlaanderen voor laatavondenvenementen" (nr. 19112)	9	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des trains spéciaux pour des événements tardifs vers la Wallonie et vers la Flandre" (n° 19112)	9
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod aan nachttreinen tijdens de festivals in juni" (nr. 19377)	9	- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains de nuit lors des festivals de juin" (n° 19377)	9
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vooral op het Nederlandstalige publiek gerichte treinaanbod na afloop van de concerten van Coldplay op 21 en 22 juni 2017 in het Koning Boudewijnstadion" (nr. 19894)	9	- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains privilégiant le public néerlandophone à l'issue des concerts du groupe musical Coldplay les 21 et 22 juin 2017 au Stade Roi Baudouin" (n° 19894)	9
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Catherine Fonck</i> , voorzitter van de cdH-fractie, <i>Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Catherine Fonck</i> , présidente du groupe cdH, <i>Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van administratieve boetes ter beteugeling van lichte overtredingen op het spoornet van de NMBS" (nr. 18949)	13	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un régime d'amendes administratives pour lutter contre les infractions mineures sur le réseau ferroviaire de la SNCB" (n° 18949)	13
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit,	14	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de	13

belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "administratieve boetes in de strijd tegen wangedrag in de treinen" (nr. 19096)		Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les amendes administratives pour lutter contre les infractions dans les trains" (n° 19096)	
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete van 100 euro wegens verloren bagage op het perron, in de trein of in de stationshal" (nr. 19775)	14	- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative de 100 euros aux voyageurs ayant égaré leur bagage sur le quai, dans le train ou dans le hall de gare" (n° 19775)	14
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete tot 100 euro bij het vergeten van een bagage" (nr. 19811)	14	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative pouvant atteindre 100 euros pour l'oubli d'un bagage" (n° 19811)	14
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de meldingen van verdachte pakketten" (nr. 19908)	14	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les alertes aux colis suspects" (n° 19908)	14
<i>Sprekers: Gautier Calomne, David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gautier Calomne, David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het samenbrengen van de civiele en militaire luchtverkeersleiding op één locatie" (nr. 18956)	16	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colocalisation du contrôle aérien civil et militaire" (n° 18956)	16
<i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 18968)	18	- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 18968)	18
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 19906)	18	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 19906)	18
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	20	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le wifi dans les	20

"wifi in de stations" (nr. 18971)		gares" (n° 18971)	
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "internet in de stations en op de treinen" (nr. 19015)	20	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à internet dans les gares et les trains" (n° 19015)	20
<i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van het CFL-materieel" (nr. 18995)	21	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation du matériel CFL" (n° 18995)	21
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende tarificatie op lijn 42" (nr. 18996)	22	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière sur la ligne 42" (n° 18996)	22
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van lijn 125A" (nr. 19076)	23	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service de la ligne 125A" (n° 19076)	23
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie nieuwe stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 19247)	23	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois nouveaux points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 19247)	23
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het omzetcijfer van de NMBS" (nr. 19097)	25	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du chiffre d'affaires de la SNCB" (n° 19097)	25
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische	26	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les	26

Spoorwegen, over "de werken op lijn 108 (Binche-Turnhout)" (nr. 19101)		travaux sur la ligne 108 (Binche-Turnhout)" (n° 19101)	
<i>Sprekers:</i> <b>Laurent Devin, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Laurent Devin, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19109)	27	- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19109)	27
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19267)	27	- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19267)	27
<i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing om de openbare toiletten in het station Doornik te sluiten" (nr. 19110)	28	Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision de fermer les toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 19110)	28
<i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om een stoptrein tussen Doornik en Rijsel in te leggen" (nr. 19234)	29	Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet d'omnibus entre Tournai et Lille" (n° 19234)	29
<i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van het station Hasselt" (nr. 19256)	30	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité de la gare de Hasselt" (n° 19256)	30
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Hasselt" (nr. 19358)	30	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la gare de Hasselt" (n° 19358)	30
<i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast		<i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité,	

met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal inschrijvingen van speedpedelecs" (nr. 19244)	32	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'immatriculations de <i>speed pedelecs</i> " (n° 19244)	32
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs" (nr. 19647) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	32	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation des <i>speed pedelecs</i> " (n° 19647) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	32
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van speciale treinen naar het Pairi Daizapark op drukke dagen" (nr. 19268) <i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	34	Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place de trains spéciaux pour rejoindre le parc Pairi Daiza les jours d'affluence" (n° 19268) <i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	34
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor senioren bij de aankoop van tickets via de website of via een ticketautomaat van de NMBS" (nr. 19286) <i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	34	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique tarifaire pour les seniors en ce qui concerne le service en ligne ou par automate de la SNCB" (n° 19286) <i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	34
Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wettelijke kader voor het rijexamen" (nr. 19291) <i>Sprekers: Philippe Pivin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	36	Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cadre légal de l'examen du permis de conduire" (n° 19291) <i>Orateurs: Philippe Pivin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	36
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbating van de fietsenstalling aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 19312) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	37	Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exploitation du parc à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 19312) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	37



Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere elektrificatie van spoorlijn 19" (nr. 19313)	38	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 19" (n° 19313)	38
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 19386)	38	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 19386)	38
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 19822)	38	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 19822)	38
<i>Sprekers: Wouter Raskin, David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van de voetgangersbrug 'de Passerelle' in Ronse" (nr. 19315)	40	Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation du pont piétonnier 'la Passerelle' à Renaix" (n° 19315)	40
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aantrekkelijkheid van de NMBS als werkgever" (nr. 19343)	41	Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité de la SNCB en tant qu'employeur" (n° 19343)	41
<i>Sprekers: Gilles Foret, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gilles Foret, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het taalonevenwicht bij de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol" (nr. 19367)	42	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déséquilibre linguistique en termes de contrôleurs aériens au sein de Belgocontrol" (n° 19367)	42
<i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Schuman voor personen met beperkte	43	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité PMR de la gare Schuman" (n° 19412)	43

mobiliteit" (nr. 19412)

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

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

Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de onmogelijkheid voor personen met een handicap om als begeleider te fungeren voor het praktische rijexamen" (nr. 19425)

44 Question de Mme Véronique Caprasse à la secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "les conditions imposées aux personnes porteuses d'un handicap en qualité de guide lors de l'examen pratique de conduite automobile" (n° 19425) 44

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

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

Samengevoegde vragen van

45 Questions jointes de 45

- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe vertraging van de treinen op lijn 96" (nr. 19402)

45 - M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux retards de trains sur la ligne 96" (n° 19402) 45

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 19421)

45 - Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 19421) 45

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers" (nr. 19592)

45 - M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne" (n° 19592) 45

*Sprekers:* **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie, **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

*Orateurs:* **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH, **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, 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 32 miljoen Europese steun voor de Belgische spoorwegen" (nr. 19622)

48 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide de 32 millions accordée par l'Europe aux chemins de fer belges" (n° 19622) 48

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

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

Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroule Leuven Rechtdoor" (nr. 19631)

50 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 19631) 50

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

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan van Blue-bike" (nr. 19781)

*Sprekers:* **Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

51 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *business plan* de Bue-bike" (n° 19781) 51

*Orateurs:* **Jef Van den Bergh, François Bellot**, 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 12 JULI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 12 JUILLET 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.39 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 18716 van de heer Cheron en 18732 van mevrouw Caprasse worden omgezet in schriftelijke vragen.

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

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerscontrole op internationale treinen" (nr. 18790)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectiepoortjes in de internationale stations" (nr. 18797)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectiepoortjes in de internationale stations" (nr. 18874)

**01.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er komen veiligheidspoortjes op de perrons in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en Luik-Guillemins, meer bepaald waar de internationale treinen stoppen.

De regering trok 17 miljoen euro uit voor de inrichting van die poortjes met x-rays en metaaldetectoren en voor personeel om de controles uit te voeren. Ze zouden nog voor de

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 39 sous la présidence de Mme Sabien Lahaye-Battheu.

La **présidente**: Les questions n<sup>os</sup> 18716 de M. Cheron et 18732 de Mme Caprasse sont transformées en questions écrites.

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

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des voyageurs sur les trains internationaux" (n° 18790)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de détection dans les gares internationales" (n° 18797)
- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation des portiques de sécurité dans les gares internationales" (n° 18874)

**01.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Des portiques de sécurité seront installés sur les quais où s'arrêtent les trains internationaux dans les gares d'Anvers-Central, de Bruxelles-Midi et de Liège-Guillemins.

Le gouvernement a débloqué 17 millions d'euros pour l'aménagement de ces portiques à rayons X et détecteurs de métaux ainsi que pour le personnel de contrôle. Ces dispositifs devaient être installés et

zomer geïnstalleerd worden en vanaf 1 juli af en toe gebruikt worden. Ze zouden echter enkel gebruikt worden als de veiligheidsdiensten zulks nodig achten.

Wat is de timing van de installatie? Welke perrons zullen er met deze installaties uitgerust worden? Hoe zullen de reizigersstromen gestuurd worden, vermits er verschillende toegangen tot de perrons zijn? Wie zal de veiligheidscontroles uitvoeren? Welke bevoegdheden zullen de controleurs hebben? Welke impact zullen de controles op de reizigers hebben? Zullen de reizigers vroeger in het station aanwezig moeten zijn?

**01.02 David Geerts** (sp.a): Voormalig minister Galant wilde voor deze poortjes 400 miljoen euro uittrekken, waarvan 58,5 miljoen euro voor de installatie van 1.000 bijkomende camera's. Nu wordt er ineens een bedrag van 17 miljoen euro genoemd met het oog op de installatie.

In welke stations zullen er x-raytoestellen geplaatst worden? Wat is de kostprijs? Hoe wordt dat gefinancierd? Tegen wanneer zullen de Securailagenten worden aangeworven? Is er overleg gepleegd met Frankrijk, Nederland en Duitsland, aangezien het om internationale treinen gaat? Heeft deze maatregel ook een impact op het binnenlands treinvervoer?

**01.03 Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS en de politiediensten stellen niet-systematische controles voor, die random en in functie van de risico's uitgevoerd worden. Men moet voorkomen dat terroristen met kennis over het controlesysteem een aanslag kunnen beramen.

De detectiepoortjes vormen slechts één van de maatregelen van een globaal veiligheidsplan. De poortjes met röntgenstraling en metaaldetectoren worden uiterlijk in juli geïnstalleerd en zullen binnenkort operationeel zijn in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. In Brussels Airport-Zaventem zijn ze al operationeel.

De controles worden ad random verricht, volgens een logica die gericht is op veiligheid en het niet verstoren van de reizigersstromen.

(*Nederlands*) Er is een investeringsbudget van 15,7 miljoen euro voor onder andere de veiligheidspoortjes en de camera's evenals een jaarlijks budget van 6,6 miljoen euro voor personeel en onderhoud. Dat wordt gefinancierd via de bijzondere toelage voor de strijd tegen terrorisme en radicalisme.

utilisés de temps en temps à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Ils ne devaient cependant être utilisés que lorsque les services de sécurité l'estimaient nécessaire.

Quel est le calendrier de cette installation? Quels quais seront équipés de ces portiques? Comment les flux de voyageurs seront-ils organisés, sachant que les quais peuvent être atteints depuis divers accès? Qui effectuera les contrôles de sécurité? Quelles seront les compétences des contrôleurs? Quelle sera l'incidence de ces contrôles sur les voyageurs? Ces derniers devront-ils être présents plus tôt en gare?

**01.02 David Geerts** (sp.a): La précédente ministre, Mme Galant, voulait affecter 400 millions d'euros à ces portiques, dont 58,5 millions d'euros pour l'installation de 1 000 caméras supplémentaires. À présent, on parle soudainement d'un montant de 17 millions d'euros en vue de l'installation.

Dans quelles gares des machines à rayons X seront-elles installées? Quel en sera le coût? Comment les financera-t-on? À quelle échéance les agents de Securail seront-ils engagés? Dès lors qu'il s'agit de trains internationaux, s'est-on concerté avec la France, les Pays-Bas et l'Allemagne? Cette mesure aura-t-elle également un impact sur le trafic ferroviaire intérieur?

**01.03 François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB et les services de police proposent des dispositifs de contrôle non systématiques mis en œuvre de façon aléatoire et en fonction des risques. Il faut éviter que des terroristes puissent planifier un attentat en ayant connaissance des dispositifs.

Les portiques ne sont qu'un élément parmi d'autres d'un plan de sécurité global. Les dispositifs à rayons X et portiques de détection des métaux sont en cours d'installation au plus tard en juillet et seront prochainement opérationnels à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins – ils le sont déjà à Brussels Airport-Zaventem.

Les contrôles se dérouleront de manière aléatoire, dans une logique de protection et de non-perturbation du flux.

(*En néerlandais*) Un budget d'investissements de 15,7 millions d'euros est consacré notamment aux portiques de sécurité et aux caméras et un budget annuel de 6,6 millions d'euros est prévu pour le personnel et la maintenance. Ces budgets proviennent de l'enveloppe spéciale destinée à la lutte contre le terrorisme et le radicalisme.

*(Frans)* Van de 97 nieuw aangeworven personen zijn er 8 al weer vertrokken bij Securail.

*(En français)* Sur 97 personnes recrutées, 8 ont déjà quitté Securail.

*(Nederlands)* Contacten met onze buurlanden heeft de NMBS onder meer via een werkgroep met de verantwoordelijken van de spoorwegveiligheid en via internationale spoorwegverenigingen. Ook de Europese Commissie buigt zich over deze kwestie. In Frankrijk werden er al dergelijke poortjes geplaatst. Duitsland en Nederland hebben nog geen definitief standpunt hierover ingenomen.

*(En néerlandais)* La SNCB entretient des contacts avec les Etats voisins dans le cadre notamment d'un groupe de travail réunissant les responsables de la sécurité ferroviaire et d'associations ferroviaires internationales. La Commission européenne se penche également sur cette question. De tels portiques ont déjà été installés en France. L'Allemagne et les Pays-Bas n'ont pas encore adopté de position définitive à cet égard.

*(Frans)* Er zijn geen plannen om andere Belgische stations toe te rusten.

*(En français)* Il n'y a pas de plan pour équiper d'autres gares belges.

*(Nederlands)* De dreigingsanalyses van de OCAD worden nauwgezet opgevolgd. Afhankelijk daarvan en op vraag van de Nationale Veiligheidsraad kan het standpunt herzien worden.

*(En néerlandais)* Les analyses de la menace réalisées par l'OCAM font l'objet d'un suivi scrupuleux. La position des autorités peut être revue en fonction de ces analyses et à la demande du Conseil national de sécurité.

Behalve voor de trein richting Londen worden in de stations geen perrons exclusief voor het internationaal treinverkeer gereserveerd. Op het moment van de controle zullen de nodige veiligheidsmaatregelen genomen worden. Er wordt steeds rekening gehouden met de mix tussen binnenlands en internationaal treinverkeer.

Excepté pour le train à destination de Londres, aucun quai de gare n'est exclusivement réservé au trafic international. Les mesures de sécurité qui s'imposent seront prises au moment du contrôle. Le mélange entre trafic national et international sera toujours pris en considération.

De beveiligde zone is zo uitgewerkt dat de reizigersstromen maximaal behouden blijven. Op het moment van een controle moeten de reizigersstromen volledig richting een controlepunt worden gestuurd. Daartoe wordt de nodige signalisatie aangebracht en het personeel de reizigers hierin bijstaan.

La zone sécurisée a été conçue de sorte à maintenir au maximum les flux de voyageurs. Au moment d'un contrôle, tous les voyageurs doivent être dirigés vers un point de contrôle. La signalisation requise sera prévue à cet effet et le personnel accompagnera les voyageurs.

In Brussel-Zuid komen er vier veiligheidspoortjes, in Antwerpen-Centraal twee en in Luik-Guillemins één.

Quatre portiques de sécurité seront installés à Bruxelles-Midi, deux à Anvers-Central et un à Liège-Guillemins.

De controles gebeuren op basis van een operationeel protocol tussen de federale politie en Securail. De NMBS zal in haar communicatie de reizigers aanraden om zich ruim op tijd naar het perron te begeven.

Les contrôles seront opérés sur la base d'un protocole opérationnel entre la police fédérale et Securail. Dans sa communication, la SNCB conseillera à ses voyageurs de se rendre sur les quais bien à temps.

De klantvriendelijkheid en de leefbaarheid van de stations zijn voor de NMBS essentieel. De impact op de reizigers bij steekproefsgewijze controles valt moeilijk te voorspellen. De controles in het station Brussels Airport-Zaventem verlopen vlot en veroorzaken geen bijzondere problemen voor de reizigers.

La convivialité des gares et la qualité des services qu'elles proposent sont cruciales pour la SNCB. Il est difficile de prévoir l'incidence de contrôles aléatoires sur les voyageurs. À la gare de Brussels Airport-Zaventem, les contrôles sont fluides et n'engendrent pas de problèmes particuliers pour les voyageurs.

**01.04** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik blijf

**01.04** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je reste

sceptisch. Waarom controleren wij in Antwerpen de Thalys-reizigers naar Amsterdam op perrons die ook gebruikt worden voor binnenlands verkeer, als ze in Amsterdam niet gecontroleerd worden? Waarom alleen controles voor de Thalys en niet voor de Benelux-treinen?

Het advies om op tijd naar het station te komen blijft wel bijzonder vaag.

In Antwerpen-Centraal worden er poortjes geïnstalleerd op twee perrons, terwijl de Thalys-treinen ook steeds op hetzelfde perron zouden kunnen aankomen. Nu werden er op beide perrons wachtruimtes opgeofferd. Kan dat niet beter aangepakt worden?

**01.05 David Geerts** (sp.a): Ook ik twijfel aan de efficiëntie van de investering, zeker omdat de controles enkel in ons land gebeuren. Ik twijfel bovendien aan het nut van het controleren van bepaalde treinen, als andere treinen, die slechts een kwartier langer over het traject doen, niet gecontroleerd worden.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontsporing van een trein tussen Virton en Aubange" (nr. 18909)**

**02.01 Isabelle Poncelet** (cdH): In de nacht van 18 mei ontspoorde er in Aubange een goederentrein, waarbij er 10 km spoorlijn werd beschadigd. De ontsporing vond plaats ter hoogte van een splitsing naar Frankrijk op een belangrijke spoorwegas voor het vrachtverkeer. Het treinverkeer werd hierdoor onderbroken en er werden vervangbussen ingelegd. De bestuurder had er zich geen rekenschap van gegeven dat de drie laatste wagons ontspoord waren. Gelukkig waren er geen reizigers aan boord.

Kunt u ons meer vertellen over de oorzaken van het ongeval? Hoe kan een trein verder blijven rijden terwijl er verschillende wagons zijn ontspoord?

**02.02 Minister François Bellot** (Frans): Het onderzoek is nog aan de gang maar het lijkt erop dat de infrastructuur de ontsporing niet heeft veroorzaakt. Op 13 kilometer van de plaats waar de trein tot stilstand kwam, zijn er een remblok en een stuk wiel van de twee laatste wagons aangetroffen.

sceptique. Pourquoi, s'ils ne sont pas contrôlés à Amsterdam, contrôler à Anvers des voyageurs du train Thalys à destination d'Amsterdam, sur des quais également utilisés pour le trafic national? Pourquoi se concentrer sur les trains Thalys et ne prévoir aucun contrôle pour les trains Benelux?

Le conseil adressé aux voyageurs d'arriver à l'heure à la gare demeure particulièrement vague.

À Anvers-Central, deux quais seront équipés de portiques alors que les trains Thalys pourraient parfaitement arriver systématiquement au même quai. Des zones d'attente sont de ce fait supprimées sur les deux quais concernés. Ne pourrait-on pas envisager une approche plus efficace de la situation?

**01.05 David Geerts** (sp.a): Je doute de l'efficacité de cet investissement, surtout parce qu'il n'y aura de contrôles que dans notre pays. En outre, je suis sceptique quant à l'utilité de contrôler certains trains alors que d'autres, dont le trajet ne dure qu'un quart d'heure de plus, ne feront pas l'objet de contrôles.

*L'incident est clos.*

**02 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train entre Virton et Aubange" (n° 18909)**

**02.01 Isabelle Poncelet** (cdH): En déraillant la nuit du 18 mai à Aubange, un train de marchandises a endommagé 10 kilomètres de voies. Le déraillement est survenu à hauteur d'une bifurcation vers la France, sur un axe important pour le trafic de fret. La circulation des trains a été interrompue et des bus les ont remplacés. Le conducteur ne se serait pas rendu compte que les trois derniers wagons avaient déraillé. Heureusement, il n'y avait pas de passager à bord.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les causes exactes de l'accident? Comment un train peut-il circuler sans se rendre compte que plusieurs wagons ont déraillé?

**02.02 François Bellot**, ministre (en français): L'enquête est en cours mais l'infrastructure ne semble pas à la base du déraillement. Un bloc de frein et un morceau de roue provenant des deux derniers wagons ont été retrouvés à 13 kilomètres de l'endroit où le train s'est immobilisé.



Er is geen enkel spoorwegonderdeel, zoals een wissel, aangetroffen die de ontsporing zou hebben kunnen veroorzaken. Het onderzoek spitst zich nu toe op de onderneming Lineas, die verantwoordelijk is voor het rollend materieel.

*Voorzitter: de heer Van den Bergh.*

**02.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Zult de u resultaten van het onderzoek meedelen zodra deze bekend zijn?

**02.04 Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel of de NMBS zal de resultaten meedelen. Het controle- en veiligheidsorgaan DVIS zal zijn verslag bekendmaken.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in lijn 42" (nr. 18910)**

**03.01 Isabelle Poncelet** (cdH): In het kader van het Schéma stratégique de mobilité transfrontalière SMOT Luxembourg – Wallonie zal Luxemburg het baanvak Clervaux-Pfaffenmühle van lijn 10 van de CFL – de tegenhanger van de Belgische lijn 42 Luik-Luxemburg – op twee sporen brengen om het treinverkeer vlotter te laten verlopen. Men zou ook beslist hebben aan Luxemburgse kant de frequentie op die lijn te verhogen.

Infrabel investeert weinig in die lijn, die steeds minder reizigers telt als gevolg van de lage frequentie van de treinen en er wordt geen verbetering in het vooruitzicht gesteld.

Kan u die informatie bevestigen? Hoe staat het met de investeringen in lijn 42? In de specifieke context van de Grote Regio neemt het aantal Belgische grensarbeiders uit de provincies Luik en Luxemburg die in het Groothertogdom werken gestaag toe.

Naar schatting zullen er in 2030 15.000 tot 20.000 werknemers uit het noorden van de provincie Luxemburg en Luik naar het Groothertogdom pendelen. Luik neemt een strategische positie in en beschikt over een van de universiteiten van de Grote Regio. Zou het niet wenselijk zijn dat men Infrabel en de NMBS aanmoedigt opnieuw in die voor onze regio's structurerende verbinding te investeren?

**03.02 Minister François Bellot** (*Frans*): Volgens

Aucun appareil de voie, comme un aiguillage, qui aurait pu causer un déraillement n'a été trouvé. L'enquête se focalise sur l'entreprise Lineas en charge du matériel roulant.

*Président: M. Van den Bergh.*

**02.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Communiquerez-vous les éléments de l'enquête dès qu'ils seront disponibles?

**02.04 François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel ou la SNCB communiqueront. L'organe de contrôle et de sécurité, le SSICF, publiera son rapport.

*L'incident est clos.*

**03 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements sur la ligne 42" (n° 18910)**

**03.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Dans le Schéma de mobilité transfrontalière entre la Wallonie et le Luxembourg, le Luxembourg va porter à deux voies le tronçon Clervaux-Pfaffenmühle de la ligne 10 des CFL – pendant de notre ligne 42 Liège-Luxembourg – pour en fluidifier le trafic. On aurait décidé aussi d'augmenter la cadence sur cette ligne, côté grand-ducal.

Infrabel investit peu sur cette ligne dont la clientèle se raréfie vu la faible fréquence des trains, et on ne prévoit pas d'amélioration.

Confirmez-vous ces informations? Quels sont les investissements sur la ligne 42? Dans le contexte particulier de la grande région, le nombre de travailleurs frontaliers belges vers le Grand-Duché en provenance des provinces de Liège et du Luxembourg va croissant.

On estime de 15 à 20 000 les travailleurs du nord de la province de Luxembourg et de Liège au Grand-duché à l'horizon 2030. Liège a une position stratégique, et une des universités de la grande région. Ne serait-il pas souhaitable d'encourager Infrabel et la SNCB à réinvestir dans cette liaison structurante pour nos territoires?

**03.02 François Bellot**, ministre (*en français*):

Infrabel werd er de voorbije twintig jaar fors geïnvesteerd in lijn 42 en zal er tussen 2017 en 2020 nog eens meer dan 5 miljoen euro worden uitgetrokken om de signalisatie te moderniseren en het spoor in goede staat te houden.

Er rijdt op lijn 42 standaard een IC-trein Liers-Luik-Luxemburg om de twee uur, alsook een piekurtrein van de Chemins de fer luxembourgeois van Gouvy naar Luxemburg 's morgens en van Luxemburg naar Gouvy 's avonds.

Aangezien zeer weinig reizigers de grens oversteken en meer reizigers binnen België blijven, worden er extra piekurtreinen ingelegd tussen Gouvy en Trois-Points en Gouvy en Luik. De NMBS wil het aanbod laten evolueren naar een trein per uur op weekdays en een trein om de twee uur in de daluren. Als gevolg van het enkele spoor en het lage aantal reizigers zal dit echter voor de IC-verbinding Liers-Luik-Gouvy-Luxemburg nog niet mogelijk zijn vanaf december 2017.

**03.03 Isabelle Poncelet (cdH):** Het is jammer dat het aanbod niet een beetje meer kan worden uitgebreid. Ik heb begrip voor de onderliggende technische redenen, maar ik hoop dat er andere oplossingen zullen worden gevonden.

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het resultaat van de ontmoeting met de Luxemburgse minister François Bausch op 11 mei jongstleden" (nr. 18911)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Aarlen" (nr. 18975)

**04.01 Isabelle Poncelet (cdH):** U vertelde mij op 17 mei jongstleden dat u uw Luxemburgse ambtgenoot ontmoet hebt en met hem gesprekken voert over de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer. Volgens een Luxemburgse krant zou er op verschillende punten vooruitgang geboekt zijn, zoals een prijsverlaging van de abonnementen en de kosteloosheid van alle P+R's ten zuiden van Namen voor personen met een abonnement voor grensoverschrijdend treinverkeer.

Dateren die beslissingen inderdaad van 11 mei 2017? Bevestigt u de prijsverlaging? Waarom werd

Selon Infrabel, la ligne 42 a bénéficié de nombreux investissements ces vingt dernières années, et plus de 5 millions sont planifiés entre 2017 et 2020 pour moderniser la signalisation et maintenir la voie en bon état.

L'offre de base, soit une relation IC Liers-Liège-Luxembourg toutes les deux heures, est complétée par une offre de pointe assurée par les Chemins de fer luxembourgeois, le matin au départ de Gouvy vers Luxembourg et le soir dans l'autre sens.

Très peu de voyageurs passent la frontière. Vu la fréquentation plus élevée en Belgique, on complète l'offre en pointe entre Gouvy et Trois-Ponts et Gouvy et Liège. La SNCB compte passer à un train par heure en semaine et à un train toutes les deux heures en heures creuses, mais la voie unique et la faible fréquentation de la ligne n'ont pas permis de planifier cette fréquence de l'IC Liers-Liège-Gouvy-Luxembourg dès décembre 2017.

**03.03 Isabelle Poncelet (cdH):** Il est dommage de ne pas offrir un petit peu plus. Je peux le comprendre pour des raisons techniques mais espère qu'on trouvera d'autres solutions.

*L'incident est clos.*

#### **04 Questions jointes de**

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la rencontre avec le ministre luxembourgeois François Bausch du 11 mai dernier" (n° 18911)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare d'Arlon" (n° 18975)

**04.01 Isabelle Poncelet (cdH):** Vous m'aviez dit, le 17 mai dernier, avoir rencontré votre homologue luxembourgeois et être en discussion avec lui concernant la tarification transfrontalière. Un quotidien luxembourgeois a fait état de différentes avancées, comme la diminution du prix des abonnements et la gratuité pour tous les P+R situés au sud de Namur pour les personnes disposant d'un abonnement transfrontalier.

Est-ce bien le 11 mai dernier que ces décisions ont été prises? Confirmez-vous les diminutions

de invoering van de P+R in Viville uitgesteld tot 2019?

**04.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb die dossiers, en vooral het dossier van de tarieven voor grensoverschrijdende trajecten, op 11 mei met mijn Luxemburgse ambtgenoot besproken. De tariefverminderingen zijn op komst, maar aangezien sommige aspecten, zoals onder meer de Flexpass, nog niet helemaal geregeld zijn, werd er nog geen beslissing genomen.

Het succes van de park-and-ride in Viville hing af van een goed treinaanbod, maar rekening houdend met de onderbrekingen van het treinverkeer die door de Luxemburgse Spoorwegen (CFL) werden aangekondigd, hebben we beslist om tot december 2019 te wachten. Dan zullen de werken tussen Libramont en Aarlen geen hinder meer veroorzaken voor het treinverkeer naar Zuid-Luxemburg. Ondertussen zal de parking bij het station Aarlen, waar overigens nog genoeg parkeerplaats is, een rol kunnen spelen.

Er wordt momenteel nagedacht over het kosteloos maken van de parkings bij het station Aarlen en de andere stations langs lijn 165. De Flexpass valt onder Luxemburgse bevoegdheid. De verlaging van het tarief voor grensoverschrijdende trajecten naar 13,50 euro heeft groen licht gekregen, maar er is nog niet bepaald wie de kosten van de parking zal dragen. Dat zal in een meerjarenovereenkomst worden vastgesteld. We blijven samen met de CEO's van de twee spoorwegbedrijven naar oplossingen zoeken.

Het Waalse Gewest zou een carpoolstrook willen invoeren. Hiertoe werden sinds juli 2016 maatregelen genomen in verband met de federale wegcode. We zullen een nieuw verkeersbord maken voor een betere wegbebakening voor het grensoverschrijdende verkeer in Zuid-Luxemburg.

**04.03** **Isabelle Poncelet** (cdH): De parking van het station Aarlen is betalend. Met lagere tarieven zou de parking van Marbehan ontlast worden.

**04.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Als het protocol ondertekend is, zal de parking gratis worden voor wie een abonnement naar het Groothertogdom Luxemburg heeft.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der**

tarifaires? Pour quelle raison la mise en place du P+R à Viville serait-elle repoussée à 2019?

**04.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai abordé ces dossiers, et surtout la tarification transfrontalière, avec mon homologue luxembourgeois le 11 mai. Les diminutions tarifaires sont en bonne voie mais comme certains aspects doivent encore être finalisés, notamment en ce qui concerne le Flexpass, aucune décision n'a encore été prise.

Le succès du P+R de Verviers était conditionné à une offre ferroviaire de qualité, mais compte tenu des coupures annoncées par les CFL, nous avons décidé d'attendre décembre 2019, lorsque les travaux entre Libramont et Arlon n'impacteront plus la desserte du Sud-Luxembourg. En attendant, une attention particulière sera portée au parking d'Arlon – qui n'est pas saturé!

Des réflexions sur la gratuité des parkings d'Arlon et d'autres gares de la ligne 165 sont en cours. Flexpass relève de la responsabilité luxembourgeoise. L'abaissement de la tarification transfrontalière à 13,5 euros a été accepté mais il faut voir qui le prendra en charge. De même que les pertes de recettes pour les parkings. Une convention nous liera pour plusieurs années. Nous continuons, avec les CEO des deux entreprises, à chercher des solutions.

La Région wallonne semble vouloir réserver une bande au covoiturage. Les dispositions ont été prises au niveau du Code de la route fédéral depuis juillet 2016. Nous créerons un nouveau panneau de signalisation pour rendre plus compréhensible la mobilité transfrontalière du Sud-Luxembourg.

**04.03** **Isabelle Poncelet** (cdH): Le parking d'Arlon est payant. Réduire les tarifs permettrait de désengorger celui de Marbehan.

**04.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Il sera gratuit pour ceux qui ont un abonnement vers le Grand-Duché de Luxembourg, quand le protocole sera signé.

*L'incident est clos.*

**05** **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer**

**Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de overwegen nr. 59 en nr. 60 in de gemeente 's Gravenbrakel" (nr. 18924)**

**05.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Om de veiligheid op de overwegen structureel te verbeteren, combineert het strategisch plan 'overwegen 2008-2015' de afschaffing van de overwegen, de preventie via bewakingscamera's, een betere veiligheid en sensibilisering van de weggebruikers.

De afschaffing van overweg nr. 60 in 's Gravenbrakel veroorzaakt problemen voor de landbouwers omdat hun machines te hoog of te groot zijn om de door het afschaffingsplan ingevoerde omleidingen te kunnen volgen. De studie van TUC RAIL is vrij incoherent. Kennen de experts de orthoplannen die voor het gemeenschappelijk landbouwbeleid worden gebruikt en die de gronden en de toegangswegen nauwkeurig in kaart brengen?

Door de afschaffing van overweg nr. 59 op lijn 117 moeten landbouwvoertuigen de Chemin de Naast gebruiken om aan de overkant te geraken en is die bijzonder gevaarlijk door de gebrekkige zichtbaarheid.

Als gevolg daarvan wordt de ook bietenteelt langs de Chemin du Baudriquet onmogelijk omdat de suikerfabrieken eisen dat de oogstmachines een bepaald traject volgen waarbij overweg nr. 59 moet worden overgestoken. Dat probleem zal zich tijdens de oogst van gras- en maïskuilvoeder opnieuw voordoen.

Voor zover we weten heeft er zich aan overweg nr. 60 nochtans nog geen ongeval voorgedaan. Zou men die twee overwegen niet beter kunnen beveiligen? Op die manier zouden de landbouwmachines er kunnen blijven gebruik van maken.

**05.02** **Minister François Bellot** (*Frans*): In opdracht van TUC RAIL werd er door een extern studiebureau een mobiliteitsstudie uitgevoerd.

De orthoplannen voor het gemeenschappelijk landbouwbeleid zijn een zeer interessante informatiebron maar het Waals Gewest kan ze wegens de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet aan Infrabel of het gespecialiseerde studiebureau bezorgen.

Het resultaat van de studie werd aan het gemeentecollege van 's Gravenbrakel en de vertegenwoordigers van de landbouwers

**Belges, sur "la fermeture des passages à niveau n° 59 et n° 60 sur le territoire de Braine-le-Comte" (n° 18924)**

**05.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Afin d'améliorer de manière structurelle la sécurité aux passages à niveau, le plan stratégique "passage à niveau 2008-2015" combine la suppression de passages à niveau (PN), la prévention par caméras, l'amélioration de la sécurité et la sensibilisation des usagers routiers.

La suppression du PN n° 60 à Braine-le-Comte cause des problèmes aux agriculteurs, dont les machines sont trop hautes ou volumineuses pour emprunter les déviations prévues par le plan de suppression. L'étude réalisée par TUC RAIL contient de nombreuses incohérences. Les experts connaissent-ils les orthoplans utilisés pour la politique agricole commune, offrant une cartographie précise des terres et des accès?

La suppression du PN n° 59 de la ligne 117 interdit l'accès au charroi agricole, sauf par le chemin de Naast qui est particulièrement dangereux en raison d'un manque de visibilité.

Elle rend aussi impossible la culture de betteraves le long du chemin du Baudriquin, dans la mesure où les sucreries imposent des parcours au charroi de récolte et que ceux-ci impliquent la traversée du PN n° 59. Ce problème se répétera lors des récoltes d'ensilage d'herbe et de maïs.

À notre connaissance, aucun accident ne s'était pourtant produit au PN n° 60. Pourriez-vous envisager des solutions de sécurisations renforcées pour les deux passages à niveaux mentionnés? Cela permettrait le passage des engins agricoles.

**05.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): L'étude de mobilité a été réalisée, à la demande de TUC RAIL, par un bureau d'études externe.

Les orthoplans utilisés pour la politique agricole commune sont une source de données très intéressante mais la Région wallonne ne peut les communiquer ni à Infrabel ni au bureau d'études spécialisé en raison de la loi sur la protection de la vie privée.

Le résultat de l'étude a été présenté au Collège communal de Braine-le-Comte et aux représentants des agriculteurs. Une séance d'information

voorgelegd. Op 23 mei 2017 werd er in s' Gravenbrakel speciaal voor de landbouwers een infosessie georganiseerd.

Overweg nr. 60 is gelegen in Chemin de Naast, een weg waar heel wat landbouwvoertuigen passeren. Zoals meegedeeld op de informatievergadering, bestaat er volgens de studie geen aanvaardbare alternatieve route en zal overweg nr. 60 niet worden geschrapt zolang er geen infrastructurele aanpassingen worden uitgevoerd die het verkeer van kleine en grote landbouwvoertuigen mogelijk maken.

De enkele voertuigen die na de sluiting van overweg nr. 59 in Chemin du Baudriquin een andere route zullen moeten kiezen, hebben geen invloed op de verkeersstroom in deze straat. Landbouwvoertuigen kunnen ook lijn 117 oversteken via een specifieke brug in de buurt van overweg nr. 59. Infrabel heeft voorgesteld om bij de sluiting van overweg nr. 59 twee terreinen aan weerszijden van de overweg aan te leggen waar landbouwvoertuigen en vrachtwagens kunnen keren, en te voorzien in bermten.

**05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Er vond inderdaad overleg met de landbouwers plaats, maar, in samenspraak met de kabinetschef van de gedeputeerde voor Landbouw, vraag ik u om verduidelijking.

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een gelijke verdeling over België van de dienstverlening van de NMBS" (nr. 18935)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "speciale treinen naar Wallonië en Vlaanderen voor laatavonden evenementen" (nr. 19112)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod aan nachttreinen tijdens de festivals in juni" (nr. 19377)
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vooral op het Nederlandstalige publiek gerichte treinaanbod na afloop van de concerten van Coldplay op 21 en

spécialement destinée aux agriculteurs a eu lieu le 23 mai 2017 à Braine-le-Comte.

Le PN n° 60 est situé chemin de Naast, un chemin fort fréquenté par les convois agricoles. L'étude conclut à l'absence d'itinéraire alternatif acceptable. Le PN n° 60 ne sera pas supprimé tant qu'on n'aura pas construit un ouvrage d'art autorisant le passage des convois sans limite de gabarit. Cela a été présenté lors de la séance d'information.

Le chemin du Baudriquin, où se trouve le PN 59, est très peu fréquenté. Le report de quelques véhicules ne modifie pas les flux sur le chemin de Naast, qui est, lui, fort fréquenté par les engins agricoles. Un pont à usage agricole, à proximité du PN n° 59, permet de franchir la ligne 117. Infrabel a proposé d'accompagner la fermeture du PN n° 59 par la réalisation d'aires de demi-tour pour les convois agricoles et semi-remorques, de part et d'autre du passage à niveau, et par l'aménagement des accotements.

**05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Des concertations ont bien eu lieu avec les agriculteurs mais, de concert avec le chef de cabinet du député provincial de l'Agriculture, je me suis permis de vous demander des précisions.

*L'incident est clos.*

#### **06 Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une répartition égale des services de la SNCB en Belgique" (n° 18935)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des trains spéciaux pour des événements tardifs vers la Wallonie et vers la Flandre" (n° 19112)
- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains de nuit lors des festivals de juin" (n° 19377)
- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains privilégiant le public néerlandophone à l'issue des concerts du groupe musical Coldplay les 21 et 22 juin 2017 au Stade Roi Baudouin" (n° 19894)

**22 juni 2017 in het Koning Boudewijnstadion"  
(nr. 19894)**

**06.01 Laurent Devin (PS):** We hebben in de pers vernomen dat er na het optreden in het Koning Boudewijnstadion op 21 en 22 juni voor de Vlaamse concertgangers vijf speciale nachttreinen werden ingelegd, maar geen voor het Waalse concertpubliek; volgens de NMBS zouden voornamelijk Vlaamse concertgangers het optreden hebben bijgewoond.

Dit fait divers is typerend voor het spoorwegbeleid dat in België al jaren wordt gevoerd. Het is onaanvaardbaar dat de taalgrens elke dag een belangrijker criterium wordt voor de kwaliteit van de dienstverlening.

Beïnvloedt het verminderde aanbod de vraag niet? Wanneer zal er een billijke spreiding van de diensten van de NMBS tot stand worden gebracht? Hoe verklaart u die verschillende behandeling van Vlamingen en Walen?

Waarop baseert de NMBS zich om te beslissen of er voor dergelijke evenementen al dan niet een extra trein in een stad zal stoppen?

**06.02 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Ik wil mijn eminente collega meedelen dat er veel Franstaligen naar het concert zijn gegaan – er waren minstens 150 MR-leden aanwezig!

Volgens de pers reden de vijf treinen die de NMBS speciaal voor de Coldplayconcerten van 21 en 22 juni had ingelegd enkel naar Vlaanderen.

Op welke informatie baseert de NMBS zich om extra treinen in te leggen? Wie draagt daarvan de kosten? Kan het Waalse publiek huiswaarts keren met een trein in de gewone treindienst die nog laat genoeg rijdt?

Er moet voor gezorgd worden dat de stations Nijvel en 's Gravenbrakel tijdens het Ronquières Festival begin augustus aan de vervoersvraag van de festivalgangers kunnen voldoen.

**06.03 Catherine Fonck (cdH):** Begin juni heb ik een gelijkaardige vraag ingediend over het concert van Coldplay op het festival van Werchter, in de hoop dat de NMBS in actie zou schieten, maar de speciale nachttreinen lijken enkel te worden ingelegd voor Vlaanderen.

Waarom werden er voor het concert in het Koning Boudewijnstadion geen speciale treinen ingelegd

**06.01 Laurent Devin (PS):** Nous avons appris par la presse qu'il y aurait, à disposition des spectateurs flamands du concert au stade Roi Baudouin les 21 et 22 juin, cinq trains spéciaux de nuit, mais aucun à disposition des spectateurs wallons; selon la SNCB, le public serait majoritairement flamand.

Ce fait divers est représentatif de la politique du rail depuis des années en Belgique. Il n'est pas acceptable que la frontière linguistique devienne chaque jour davantage un critère déterminant de qualité de service.

La réduction de l'offre n'affecte-t-elle pas la demande? À quand la mise en place d'une répartition équitable des services de la SNCB? Comment expliquez-vous cette différence de traitement entre flamands et wallons?

Sur quelle base la SNCB se fonde-t-elle pour décider qu'une ville sera desservie ou pas par un train spécial pour ce type d'événement?

**06.02 Jean-Jacques Flahaux (MR):** J'informe mon éminent collègue que beaucoup de francophones assistaient à ce concert – au moins 150 membres du MR y étaient présents!

Selon la presse, les cinq trains spéciaux mis en place par la SNCB dans le cadre des concerts de Coldplay des 21 et 22 juin circulaient uniquement à destination de la Flandre.

Sur quelles informations se base la SNCB pour mettre en place des trains spéciaux? Qui en supporte le coût? Des trains du service ordinaire circulant suffisamment tard permettent-ils au public wallon de rentrer en train?

Il faudrait que, début août, lors du Ronquières Festival, les gares de Nivelles et de Braine-le-Comte puissent rencontrer les demandes des festivaliers.

**06.03 Catherine Fonck (cdH):** Début juin, j'avais déposé une question comparable concernant le concert de Coldplay au festival de Werchter, en espérant un sursaut de la SNCB. Mais les trains spéciaux de nuit semblent être réservés à la Flandre.

Comment expliquer l'absence de trains spéciaux vers les grandes villes wallonnes lors du concert au

naar de grote Waalse steden? De dienstregeling vormt geen argument. De discriminatie is onbegrijpelijk. Hoe rechtvaardigt u als minister van een federale regering, die dus in heel België bevoegd is, de beslissing van de NMBS?

**06.04 Véronique Caprasse (DéFI):** We kunnen begrijpen dat de NMBS haar aanbod afstemt op het cliënteel, maar zulke keuzes wekken de indruk dat de NMBS 'vervlaamt' is.

Vindt u die discriminatie in het voordeel van de Vlaamse stations gerechtvaardigd? Hoe zal een en ander geregeld worden voor het concert van U2 in het Koning Boudewijnstadion op 1 augustus 2017?

**06.05 Minister François Bellot (Frans):** In het kader van haar commerciële activiteiten gaat de NMBS in op het verzoek van een cliënt, namelijk de organisator van een evenement. Men spreekt van partytreinen wanneer de NMBS en een organisator van een evenement een commerciële overeenkomst hebben gesloten om een combiticket te verkopen voor het evenement én de trein. Dat is het geval voor het Dour Festival, Les Ardentes, Pukkelpop en Werchter.

Dit is een heel ander geval. Er worden extra treinen ingelegd nadat er contact is geweest tussen de NMBS en de organisatoren van een evenement. Het betreft een louter economische oefening. Er worden extra treinen ingelegd naar de plaatsen waar de bezoekers vandaan komen, bijvoorbeeld op grond van een postcodeanalyse door de organisator. Het gros van de concertgangers in het Koning Boudewijnstadion op 21 en 22 juni was afkomstig uit Vlaanderen. De organisatoren hebben vastgesteld dat daar de meeste kaartjes werden verkocht.

De organisator van het concert heeft, op basis van een postcodeanalyse van de verkochte tickets, vastgesteld dat er van de 35 meest voorkomende postcodes voor het concert van 21 juni slechts drie Waalse waren (Luik, Bergen, La Louvière) en een voor het concert van 22 juni (Luik).

Op verzoek van de organisator van deze concerten werden er speciale nachttreinen met een totale capaciteit van 5.115 plaatsen naar Vlaamse steden ingelegd. De organisator diende hiervoor vooraf enkele tienduizenden euro's te betalen. De treinen hadden een bezettingsgraad van 100%.

Op mijn vraag – want ook ik werd hierover aangesproken – heeft de NMBS het vertrek, het aantal zitplaatsen en de organisatie van de laatste

stade Roi Baudouin? L'argument des horaires des trains n'est pas recevable. La discrimination est incompréhensible. Comment justifiez-vous ce choix de la SNCB, en tant que ministre d'un gouvernement qui concerne toute la Belgique?

**06.04 Véronique Caprasse (DéFI):** Si nous pouvons comprendre que la SNCB adapte son offre à la clientèle, pareille pratique donne l'image d'une SNCB "flamandisée".

Estimez-vous justifiée cette discrimination au profit des seules gares flamandes? Qu'en sera-t-il pour le concert de U2 au stade Roi Baudouin, le 1<sup>er</sup> août 2017?

**06.05 François Bellot, ministre (en français):** Pour ses missions commerciales, la SNCB répond à la demande d'un client, à savoir l'organisateur d'un événement. On parle de *party trains* quand il y a un accord commercial entre la SNCB et un organisateur d'événement pour vendre un billet intégré pour l'événement et le train. C'est le cas pour le festival de Dour, les Ardentes, Pukkelpop et Werchter.

Ici, c'est un cas totalement différent. L'ajout de trains se fait suite aux contacts que la SNCB entretient avec les organisateurs d'événements. C'est un exercice purement économique. Des trains sont ajoutés vers les lieux d'où proviennent les visiteurs, grâce par exemple à une analyse des codes postaux par l'organisateur. Pour les concerts au stade Roi Baudouin des 21 et 22 juin, la majeure partie des participants venaient de Flandre. C'est là que les organisateurs ont identifié le plus de tickets vendus.

En analysant le top 35 des codes postaux des gens ayant acheté des places de spectacle, l'organisateur a constaté que seules trois villes wallonnes apparaissaient pour le concert du 21 juin (Liège, Mons, La Louvière) et une seule pour le concert du 22 juin (Liège).

Sur la demande de l'organisateur de ces concerts et moyennant le paiement préalable de sa part de plusieurs dizaines de milliers d'euros, des trains spéciaux vers la Flandre ont été mis en place à l'issue des concerts, offrant au total 5 115 places. Ces trains ont connu un taux d'occupation de 100 %.

À ma demande – j'étais moi-même interpellé –, la SNCB a fait une évaluation de son offre pour les derniers trains vers les grandes villes wallonnes:

treinen naar grote Waalse steden geëvalueerd. De NMBS deelt me mee dat op 21 en 22 juni het aantal zitplaatsen op de laatste trein naar Luik (de IC 522 met vertrek in Brussel-Zuid om 00.21u) werd verhoogd en dat het vertrek van de laatste trein van Brussel-Zuid naar Bergen werd verlaat van 23.53 uur naar 00.08 uur. De NMBS deelt me ook mee dat de organisator van het concert van U2, op basis van de postcodes van de plaatsen waar de tickets zijn gekocht, heeft beslist om te voorzien in vijf treinen met als bestemmingen Oostende, Mol, Antwerpen, Genk en Roeselare.

Ik zal erop toezien dat de NMBS haar aanbod naar Wallonië aanpast, zoals dat het geval was voor de concerten van Coldplay.

Voor het carnaval van Binche hebben we extra treinen ingelegd. De trein van 22.45 uur, waarmee veel mensen huiswaarts hadden moeten keren, werd maar door 77 treinreizigers gebruikt, ondanks de vooraf door het stadsbestuur gevoerde communicatiecampagne.

U moet een onderscheid maken tussen de initiatieven van de NMBS en die van de organisatoren. Het staat hun allen vrij plaatsen te reserveren en een commercieel risico te nemen dat tienduizenden euro's bedraagt voor vier of vijf treinen.

De NMBS wil bepaalde treinen wel later laten vertrekken en uurregelingen aanpassen, maar het is niet de bedoeling dat er bijkomende treinen worden ingezet zonder dat de organisatoren daartoe actie ondernemen en daarom vragen.

**06.06 Laurent Devin (PS):** De organisator heeft treinen voor zijn favoriete – Vlaamse – publiek gereserveerd, maar er waren ook ontzettend veel Franstalige concertgangers. De NMBS is daarvoor niet verantwoordelijk. Maar als ik van u hoor dat het geweldig is dat het vertrekkur van een trein van 23.53 uur naar 00.08 uur werd verschoven, dan word ik daar niet meteen blij van. Voor het U2-concert of andere evenementen zal dat weer hetzelfde liedje zijn. Ik hoop, net als mijnheer Flahaux, dat de organisatoren van het Ronquières Festival met de NMBS contact zullen opnemen.

**06.07 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Ik veronderstel dat de treinen die de organisator heeft gereserveerd geen nettokosten voor de NMBS meebrengen.

**06.08 Minister François Bellot (Frans):** Die treinen zijn winstgevend voor de NMBS.

heures de départ des derniers trains, capacité en places assises et organisation. La SNCB m'informe que les 21 et 22 juin, la capacité des places assises du dernier train vers Liège (l'IC 522 avec un départ de Bruxelles-Midi à 00 h 21) a été augmentée et que le départ du dernier train de Bruxelles-Midi vers Mons a été différé de 23 h 53 à 00 h 08. Pour le concert de U2, la SNCB m'informe que l'organisateur affectera cinq trains à destination d'Ostende, Mol, Anvers, Genk, Roulers et, ce, sur base de l'analyse des codes postaux des lieux où les tickets ont été achetés.

Je veillerai à ce que la SNCB adapte son offre vers la Wallonie, comme cela fut le cas pour les concerts de Coldplay.

Pour le carnaval de Binche, nous avons mis en service des trains supplémentaires. Le train de 22 h 45, qui était censé ramener un grand nombre de gens chez eux, a été fréquenté par septante-sept voyageurs, malgré la campagne de communication menée préalablement par la Ville.

Je souhaite que vous fassiez la distinction entre les initiatives prises par la SNCB et celles des organisateurs. Libre à chacun d'eux de réserver des places et de prendre un risque commercial, qui s'élève à plusieurs dizaines de milliers d'euros pour quatre ou cinq trains.

La SNCB veut bien retarder le départ de certains trains et adapter des horaires, mais il n'est pas question de mettre en service de nouveaux trains sans que les organisateurs ne s'impliquent et n'en expriment la demande.

**06.06 Laurent Devin (PS):** L'organisateur a réservé des trains pour son public de prédilection – flamand – mais il y avait aussi énormément de francophones. La SNCB n'est pas responsable. Mais nous dire que c'est magnifique d'avoir déplacé un train de 23 h 53 à 00 h 08, j'ai du mal à m'en réjouir. Ce sera la même chose pour le concert de U2 et pour d'autres événements. J'espère, comme M. Flahaux, que les organisateurs du festival de Ronquières prendront contact avec la SNCB.

**06.07 Jean-Jacques Flahaux (MR):** J'imagine que ces trains réservés par l'organisateur n'engendrent pas de coût net pour la SNCB.

**06.08 François Bellot, ministre (en français):** Ils engendrent du bénéfice pour la SNCB.



**06.09 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Er zouden meer van dit soort initiatieven moeten worden ontwikkeld.

Mijnheer de minister, u vermeldde dat de NMBS de treinen enkele minuten later liet vertrekken, maar dat is toch te krap!

Het vertrek van de trein uit het station Brussel-Zuid werd met 15 minuten uitgesteld, maar dat lijkt me wat nipt als oplossing voor een concert in het Koning Boudewijstadion.

Dat de speciale treinen die werden ingelegd voor het carnaval van Binche niet veel succes hadden, mag geen reden zijn om de formule af te schaffen. Wat ik interessant vind, is dat die treinen winstgevend zijn. De NMBS kan het geld best gebruiken.

Er worden niet altijd speciale treinen ingelegd. Heel wat Franstaligen woonden bijvoorbeeld het concert van Céline Dion in Antwerpen bij. In dat geval moet er een overeenkomst worden gesloten met de organisatoren.

**06.10 Catherine Fonck (cdH):** De treinen van 00.08 uur pas om 00.21 uur laten vertrekken lijkt positief, maar de Franstaligen blijven in de kou staan!

Ik vraag met aandring dat u voor een andere aanpak kiest. U moet de NMBS en de organisatoren ertoe aanzetten het aanbod op de behoeften af te stemmen en zodoende files en veiligheidsproblemen voor en na de concerten te vermijden. U mag geen genoegen nemen met een loutere registratie van wat de organisatoren vragen.

**06.11 Véronique Caprasse (DéFI):** De NMBS is een openbare dienstverlener. Het is uw taak om ervoor te zorgen dat iedereen er gebruik kan van maken. Ook al zit de trein niet vol, toch zullen de gebruikers tevreden zijn.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 18944 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**07 Samengevoegde vragen van**  
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van administratieve boetes ter beteugeling van lichte overtredingen op het spoornet van de NMBS" (nr. 18949)

**06.09 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Il faudrait multiplier ce genre d'initiatives.

Monsieur le Ministre, vous évoquez le fait de faire partir les trains quelques minutes plus tard, mais c'est trop juste!

Quinze minutes de délai à la gare du Midi alors que le concert a lieu au stade Roi Baudouin, c'est vraiment trop juste.

Le manque de succès des trains spéciaux lors du carnaval de Binche ne justifie pas qu'on supprime la formule. Ce qui m'intéresse, c'est que ces trains sont bénéficiaires. La SNCB a besoin d'argent.

De nombreux francophones ont assisté au concert de Céline Dion à Anvers. Dans ce cas, il faut un accord avec les organisateurs.

**06.10 Catherine Fonck (cdH):** Dire qu'on retarde les trains de 00 h 08 à 00 h 21, cela peut sembler bien, mais cela laisse les francophones sur les quais!

Je vous exhorte à une tout autre approche. Vous devez inciter la SNCB et les organisateurs à faire correspondre l'offre aux besoins, en vue d'éviter les embouteillages et les problèmes de sécurité avant et après les concerts. Vous ne pouvez pas vous satisfaire d'enregistrer la demande des organisateurs.

**06.11 Véronique Caprasse (DéFI):** La SNCB est un service public. C'est votre rôle de faire en sorte que tout le monde puisse en bénéficier. Même si le train n'est pas plein, les usagers seront contents.

*L'incident est clos.*

Le **président:** La question n° 18944 de M. Geerts est transformée en question écrite.

**07 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'instauration d'un régime d'amendes administratives pour lutter contre les infractions mineures sur le réseau ferroviaire de la SNCB" (n° 18949)  
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "administratieve boetes in de strijd tegen wangedrag in de treinen" (nr. 19096)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete van 100 euro wegens verloren bagage op het perron, in de trein of in de stationshal" (nr. 19775)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete tot 100 euro bij het vergeten van een bagage" (nr. 19811)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de meldingen van verdachte pakketten" (nr. 19908)

**07.01** **Gautier Calomne** (MR): U zou het uitstekende voornemen hebben om maatregelen in te voeren die vergelijkbaar zijn met de gemeentelijke administratieve sancties, om lichte overtredingen op het NMBS-spoornet beter te beteugelen.

Kunt u verduidelijken wat deze toekomstige sanctieregeling juist inhoudt? Welke inbreuken wil men op die manier beteugelen, en met welke boetebedragen? Wie zal de boetes opleggen? Zullen deze medewerkers specifieke opleidingen krijgen? Volgens welk tijdpad zal het project gerealiseerd worden?

**07.02** **David Geerts** (sp.a): De minister werkt blijkbaar aan een wetsontwerp waarbij vergeten bagage leidt tot maar liefst 100 euro administratieve boete. Nu moet men 5 euro administratieve kosten betalen. Wie zijn sportzak vergeet, heeft al de kosten voor de vervanging van het materiaal. Slechts één op drie verloren voorwerpen wordt effectief aan de eigenaar terugbezorgd. Het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1679 maakt melding van 116 verdachte pakketten en bommeldingen in 2015.

Zit het voorstel van de minister nog in een interkabinettenwerkgroep of werd het al besproken aan de regeringstafel? Hoeveel verdachte pakketten werden er aangegeven in 2016 en in de eerste helft van 2017? Wat was het aantal opgegeven en terugbezorgde verloren voorwerpen in 2016 en in de eerste maanden van 2017? Welk

**Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les amendes administratives pour lutter contre les infractions dans les trains" (n° 19096)**

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative de 100 euros aux voyageurs ayant égaré leur bagage sur le quai, dans le train ou dans le hall de gare" (n° 19775)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative pouvant atteindre 100 euros pour l'oubli d'un bagage" (n° 19811)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les alertes aux colis suspects" (n° 19908)

**07.01** **Gautier Calomne** (MR): Vous auriez l'excellent projet d'instaurer des mesures semblables aux sanctions administratives communales pour mieux lutter contre les infractions mineures sur le réseau de la SNCB.

Pouvez-vous préciser la teneur de ce futur régime de sanctions? Quels types d'infractions sont-ils visés et avec quelle échelle d'amendes? Quels agents infligeront-ils ces amendes? Prévoit-on des formations spécifiques? Quel est le calendrier de mise en œuvre de ce projet?

**07.02** **David Geerts** (sp.a): Il semble que le ministre prépare un projet de loi visant à infliger aux propriétaires de bagages oubliés une amende administrative de pas moins de 100 euros. Actuellement, ces négligences entraînent le paiement de frais administratifs à hauteur de 5 euros. Si vous oubliez votre sac de sport, vous devez déjà remplacer votre matériel. Seul un objet perdu sur trois est effectivement restitué à son propriétaire. La réponse à ma question écrite n° 1679 fait état de 116 paquets suspects et alertes à la bombe en 2015.

La proposition du ministre est-elle encore en cours d'examen au sein d'un groupe de travail intercabinets ou a-t-elle déjà été évoquée au gouvernement? Combien de paquets suspects ont été signalés en 2016 et durant le premier semestre 2017? Combien d'objets perdus ont été signalés et restitués en 2016 et durant les premiers mois de

bedrag aan administratiekosten werd geïnd bij het terugbrengen van verloren voorwerpen in 2016?

**07.03** **Laurent Devin** (PS): Naar verluidt bestaan er plannen om mensen die een tas of een koffer in een station of een trein vergeten een administratieve boete van 100 euro op te leggen, omdat meldingen van een verdacht pakket heel wat hinder veroorzaken.

Kunt u nader ingaan op die plannen? Hoeveel meldingen van verdachte pakketten werden er in 2017 geregistreerd? Hoeveel eigenaars hebben zich na het werk van de ontmiijningsdienst gemeld? Hoe wordt de eigenaar opgespoord?

**07.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het wetsontwerp over de spoorwegpolitie, dat ertoe strekt het begrip administratieve geldboete in te passen in de maatregelen voor het effectief bestraffen van gedragingen die in strijd zijn met de verplichtingen, werd aan de Raad van State voorgelegd.

Ik wil de bestaande bepalingen afstemmen op de huidige situatie en zogenaamde administratieve boetes invoeren. Het wetsontwerp is gebaseerd op de regelgeving inzake de gemeentelijke administratieve sancties en de bestaande wetgeving voor andere Belgische openbaarvervoersmaatschappijen.

Infrabel en de NMBS zullen bevoegd zijn om bepaalde overtredingen zelf vast te stellen en een administratieve sanctie op te leggen.

Het is mijn bedoeling om overtredingen te beteugelen waartegen er langs de klassieke gerechtelijke weg niet altijd kan worden opgetreden, teneinde straffeloosheid en onbegrip te voorkomen.

Het ontwerp voorziet in de erkenning van vaststellende en sanctionerende ambtenaren zoals in de gemeenten al het geval is. Beide categorieën ambtenaren zullen een passende opleiding krijgen.

Ik zal er ook op toezien dat de bevoegdheden tussen het parket en de betrokken ondernemingen op een rechtvaardige manier verdeeld worden. Daarom zal het wetsontwerp ook gedragen worden door de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken.

(*Nederlands*) Tijdens de voorbereidende werkzaamheden van het voorontwerp was inderdaad sprake van een overtreding in het geval pakjes of bagage voor langere tijd zonder toezicht

2017? Quel est le montant des frais administratifs qui ont été perçus en 2016 lors de la restitution d'objets perdus?

**07.03** **Laurent Devin** (PS): Il y aurait le projet d'infliger une amende administrative de 100 euros aux personnes qui oublient un sac ou une valise dans une gare ou un train, en raison des perturbations causées par les alertes aux colis suspects.

Pouvez-vous donner plus d'informations sur ce projet? Combien y a-t-il eu d'alertes aux colis suspects en 2017? Combien de propriétaires de colis se sont-ils manifestés après le travail des démineurs? Comment retrouver le propriétaire?

**07.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le projet de loi sur la police des chemins de fer, visant à introduire la notion d'amende administrative dans les sanctions de comportements contraires aux obligations, a été soumis au Conseil d'État.

Je souhaite adapter à la réalité actuelle les anciennes dispositions et instaurer des amendes dites administratives. Le projet de loi a été inspiré de la réglementation relative aux sanctions administratives communales ainsi que de la législation en vigueur pour d'autres sociétés belges de transport en commun.

Infrabel et la SNCB seront habilitées à constater certaines infractions elles-mêmes et à infliger une sanction administrative.

Mon objectif est de réagir effectivement aux infractions auxquelles la structure judiciaire classique ne peut pas toujours répondre, afin d'éviter l'impunité et l'incompréhension.

Le projet prévoit la reconnaissance d'agents constatateurs et d'agents sanctionneurs, comme dans les communes. Ces deux catégories d'agents recevront une formation appropriée.

Je veillerai également à une répartition justifiée des compétences entre le parquet et les sociétés concernées. C'est pourquoi le projet de loi sera aussi porté par les ministres de la Justice et de l'Intérieur.

(*En néerlandais*) Lors des travaux préparatoires de l'avant-projet de loi, il avait effectivement été question d'assimiler l'abandon prolongé sans surveillance de colis ou de bagages à une

zouden worden achtergelaten. Dit dreigde aanleiding te geven tot tal van misverstanden op het terrein. Daarom werd beslist om dergelijke feiten niet langer in aanmerking te nemen in het voorontwerp.

(Frans) Dergelijke situaties kunnen zich ook op andere plaatsen voordoen. De NMBS heeft 110 bommeldingen of verdachte pakketten geregistreerd in 2016 en 38 tijdens het eerste deel van 2017. In 2016 werden 11.429 van de 46.564 verloren voorwerpen terug opgehaald, wat 56.790 euro opbracht aan administratiekosten. Voor de statistieken met betrekking tot verdachte pakketten waarvoor de ontmijningsdiensten moesten ingrijpen is de FOD Binnenlandse Zaken bevoegd.

**07.05 David Geerts** (sp.a): Ik ben niet tegen een systeem van administratieve sancties, maar er dreigde uitholling door futiele zaken te bestraffen, net zoals bij de administratieve sancties die sommige gemeenten opleggen. Ik ben blij dat het vergeten van een sporttas reeds geschrappt is. Bij de bespreking van het ontwerp zullen we kijken of nog meer zogenaamde overtredingen kunnen worden geschrappt.

**07.06 Laurent Devin** (PS): Het opleggen van administratieve sancties is een goede maatregel omdat we de vervuilers kunnen bestraffen. We moeten in een samenleving leven waarin we de mensen die zich slecht gedragen kunnen bestraffen.

Ik wil de regeling niet als 'zeer goed' omschrijven aangezien een systeem enkel kan werken als er aan alle voorwaarden voldaan is. Wat de gemeentelijke administratieve sancties betreft, worden er in de provincies geen opleidingen georganiseerd, wat ik ten zeerste betreurt.

Ik moedig u aan op de ingeslagen weg verder te gaan. U mag het belang van een voorafgaande opleiding echter niet uit het oog verliezen.

Opdat een en ander zo efficiënt mogelijk zou verlopen, wat de burger wenst, vraag ik u de minister van Binnenlandse Zaken op het belang van die opleidingen te wijzen.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het samenbrengen van de**

infractie. Cette disposition risquait de susciter de nombreux malentendus sur le terrain. Il a dès lors été décidé de ne plus retenir ce type de faits dans le texte de l'avant-projet de loi.

(En français) De telles situations peuvent survenir ailleurs. La SNCB a recensé 110 alertes à la bombe ou paquets suspects en 2016 et 38 pour la première partie de 2017. Sur 46 564 objets perdus en 2016, 11 429 ont été restitués, rapportant 56 790 euros de frais d'administration. Les statistiques relatives aux colis suspects ayant requis l'intervention des démineurs relèvent du ministère de l'Intérieur.

**07.05 David Geerts** (sp.a): Je ne m'oppose pas à un système de sanctions administratives mais le fait d'imposer des sanctions pour des problèmes futiles risque de vider le système de sa substance, à l'instar des sanctions administratives imposées par certaines communes. Je me réjouis que l'oubli d'un sac de sport n'en fasse plus partie. Lors de la discussion du projet, nous examinerons s'il est possible de supprimer encore plus de sanctions de cette catégorie.

**07.06 Laurent Devin** (PS): Les sanctions administratives appliquées sont un bon dispositif parce que nous pouvons sanctionner les pollueurs. Nous devons vivre dans une société où l'on peut sanctionner ceux qui se comportent mal.

Je ne qualifie pas le dispositif de "très bon" car tout système ne peut fonctionner que si toutes les conditions sont réunies. Or, pour les sanctions administratives communales, des formations ne sont pas dispensées dans les différentes provinces et je le regrette amèrement.

Je vous encourage à avancer mais soyez attentif à l'importance de la formation préalable.

Je vous invite à conscientiser votre collègue de l'Intérieur sur celles-ci pour être le plus efficace possible, comme le citoyen le demande.

*L'incident est clos.*

**08 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colocalisation du contrôle aérien civil et**

**civiele en militaire luchtverkeersleiding op één locatie" (nr. 18956) militaire" (n° 18956)**

**08.01** **Gautier Calomne** (MR): In het kader van het programma voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim hebt u met de minister van Defensie een protocolakkoord ondertekend inzake een gemeenschappelijke locatie voor de civiele en militaire luchtverkeersleiding.

De militaire luchtverkeersleiders van Semmerzake in Vlaanderen zullen zich op de site van Brussels Airport vestigen opdat er een volledige technische en technologische integratie wordt bewerkstelligd en de diensten een gedeelde verantwoordelijkheid hebben.

Wat houdt dat protocolakkoord juist in? Wat zijn de draagwijdte, de precieze doelstellingen en het tijdspad ervan? Welke financiële middelen worden ervoor uitgetrokken en hoe worden die onder uw diensten en die van Defensie verdeeld? Zullen er bijzondere maatregelen worden genomen opdat de diensten gemakkelijker kunnen samenwerken en de structuren beter in elkaar kunnen worden gepast?

**08.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het protocol voorziet in het samenbrengen van de civiele en militaire luchtverkeersleiding op één locatie en, in een volgend stadium, in de integratie ervan, met de bedoeling de controle van het luchtverkeer in België op operationeel, technisch en economisch vlak te rationaliseren. Dat zal heel wat voordelen met zich brengen.

In 2019 zal het militaire controlecentrum van Semmerzake worden overgebracht naar Belgocontrol in Steenokkerzeel. De militairen zullen op hun systeem blijven verder werken voor de militaire vluchten, maar op dezelfde plaats als de burgers. De volledige integratie van beide diensten is gepland voor 2030.

De activiteiten van de civiele en militaire diensten voor meteorologie zullen geleidelijk worden geïntegreerd. De personeelsopleiding voor de luchtverkeersleiding en de meteorologie zal gezamenlijk worden georganiseerd.

In het begin zullen beide diensten de eigen kosten blijven financieren. De toekomstige investeringen zullen worden verdeeld op grond van het gebruik en de specifieke behoeften van elke eenheid, zoals uiteengezet in het akkoord.

Belgocontrol en Defensie hebben Europese subsidies aangevraagd voor het samenbrengen van hun diensten bij het Uitvoerend Agentschap

**08.01** **Gautier Calomne** (MR): En vertu du programme Ciel unique européen, le ministre de la Défense et vous-même avez signé un protocole d'accord sur la co-localisation du contrôle aérien civil et militaire.

Les aiguilleurs militaires de Semmerzake en Flandre vont s'implanter sur le site de Brussels Airport pour aboutir à une intégration technique et technologique complète et à un partage des responsabilités entre les équipes.

Pouvez-vous préciser la teneur dudit protocole? Quelle en est la portée, quels sont ses objectifs précis et son calendrier d'exécution? Quelle est l'enveloppe financière afférente et la répartition entre vos services et ceux de la Défense? Des mesures particulières sont-elles prévues pour faciliter le travail en commun des équipes et le rapprochement des structures?

**08.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le protocole prévoit la co-localisation du contrôle aérien civil et militaire dès 2019 et, plus tard, l'intégration des services de navigation aérienne pour rationaliser le contrôle du trafic aérien en Belgique sur les plans opérationnel, technique et économique. Cela apportera énormément d'avantages.

En 2019, le centre de contrôle militaire de Semmerzake sera transféré vers Belgocontrol à Steenokkerzeel. Les militaires continueront à travailler sur leur système au trafic militaire mais du même endroit que les civils. L'intégration totale des deux unités est prévue en 2030.

Les activités des services de météorologie civile et militaire pour l'aviation seront progressivement intégrées. Pour le contrôle aérien et la météorologie, la formation du personnel sera réalisée conjointement.

Initialement, chaque entité supportera ses propres coûts. Les investissements futurs seront répartis selon l'utilisation et la spécificité des besoins de chaque entité, comme l'accord le détaille.

Belgocontrol et la Défense ont sollicité un subventionnement européen pour la co-localisation auprès de l'Agence exécutive pour l'innovation et

innovatie en netwerken.

Tijdens die eerste fase waarin beide diensten op één locatie worden samengebracht, zullen Defensie en Belgocontrol hun eigen luchtverkeersleidingssystemen behouden en los van elkaar hun diensten verstrekken aan hun gebruikers en klanten.

De statuten van de militairen en van het personeel van Belgocontrol worden behouden, net als hun respectieve licenties en aanwervingsprocedures.

Deze samenwerking zal door de twee partijen georganiseerd worden via een civiel-militair strategisch comité en een civiel-militair stuurcomité. Gelet op het belang van dit dossier voor het luchtruim en de ontwikkeling van de luchthavens zal de regering alles in het werk stellen om het samenbrengen en integreren van de diensten te faciliteren.

In Florennes werd er onlangs een nieuwe radar in gebruik genomen voor zowel militaire als civiele operaties.

**08.03 Gautier Calomne (MR):** Ik dank u voor uw antwoord, met name over de nieuwe radar. Dat is belangrijk voor het Belgische luchtruim.

*Het incident is gesloten.*

**09 Samengevoegde vragen van**

- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 18968)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 19906)

**09.01 Laurent Devin (PS):** In maart hebt u mij meegedeeld dat de NMBS en Infrabel overleg hadden aangeknoopt naar aanleiding van de goedkeuring van een meerjareninvesteringsplan (MIP) door de raad van bestuur van Infrabel. Zodra dat overleg beëindigd is, zouden de MIP's van de NMBS en van Infrabel op elkaar afgestemd moeten worden en zou het mogelijk worden om te bepalen welke projecten er effectief zullen worden ingepland.

Wat is de stand van zaken?

les réseaux.

Lors de cette étape préliminaire de la co-localisation, la Défense et Belgocontrol maintiendront leur propre système de gestion du trafic aérien et fourniront distinctement leurs services à leurs utilisateurs et clients.

Les statuts des militaires et des employés de Belgocontrol seront conservés, comme les licences et les procédures de recrutement de chaque entité.

Les deux parties géreront cette synergie par le biais d'un comité stratégique civil-militaire et d'un comité de pilotage civil-militaire. Vu l'importance du dossier pour l'espace aérien et le développement des aéroports, le gouvernement fera tout pour faciliter cette co-localisation et l'intégration des services.

Un nouveau radar vient d'être mis en service à Florennes tant pour les opérations militaires que civiles.

**08.03 Gautier Calomne (MR):** Je vous remercie pour votre réponse, notamment sur le nouveau radar. C'est important pour l'espace aérien belge.

*L'incident est clos.*

**09 Questions jointes de**

- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 18968)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 19906)

**09.01 Laurent Devin (PS):** En mars, vous m'informiez qu'une concertation avait débuté entre la SNCB et Infrabel à la suite de l'approbation d'un projet de plan pluriannuel d'investissement (PPI) par le CA d'Infrabel. Une fois cette concertation terminée, les PPI de la SNCB et d'Infrabel devaient être harmonisés et il serait possible de préciser quels chantiers seraient effectivement prévus.

Où en est-on?

**09.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Gezien de gevolgen van de gemaakte keuzes voor de ontwikkeling van het spoornet heeft de regering op 31 maart jongstleden een beslissing genomen, zoals vermeld in mijn antwoord op de parlementaire vraag nr. 17850. De raad van bestuur van Infrabel heeft op 25 april 2017 nieuwe keuzes gemaakt, zoals uitgelegd in mijn antwoorden op de parlementaire vragen nrs. 18369, 18370 en 18528.

(*Nederlands*) De raad van bestuur van Infrabel heeft op 30 mei een ontwerp van meerjareninvesteringsplan goedgekeurd dat aan de beslissing van de regering beantwoordt.

Die belangrijke stap heeft het pad geëffend voor de eerste maatregelen voor het in overeenstemming brengen van het vervoersplan met de investeringen die Infrabel moet goedkeuren. We hebben de laatste knopen met de Gewesten bijna doorgehakt. De Gewesten worden bij de investeringscellen betrokken, en waren ook betrokken bij alle beslissingen die de federale regering en de verschillende raden van bestuur op 31 maart hebben genomen.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Mijnheer de minister, wanneer zullen we landen? Zullen we dat tijdens de vakantie vernemen of bij de start van het nieuwe parlementaire jaar?

**09.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik durf te hopen dat we tijdens de vakantie zullen landen. We zijn het hele beheerscontract aan het herschrijven, wat de vorige regering al had moeten doen. Het is het laatste beheerscontract vóór de richtlijn die de markt in 2023 liberaliseert en alle beslissingen worden samen genomen. Ik zal u alles in één keer voorstellen. Ik weet niet of u beseft wat een titanenwerk er werd verzet. Geef me wat tijd om de NMBS op die belangrijke stap voor te bereiden!

Wat de investeringen in de lijnen betreft, heeft Europa ons onlangs financiële middelen voor twee projecten toegezegd.

Eind september of begin oktober zou deze zeer moeilijke oefening moeten worden afgerond.

**09.05** **Laurent Devin** (PS): U zegt eerst dat u het werk hoopt klaar te krijgen tijdens het reces en vervolgens zegt u eind september, begin oktober.

**09.06** Minister **François Bellot** (*Frans*): Er werken 31 personen op mijn kabinet. Zes van hen zijn vijf dagen lang bezig geweest met het beantwoorden van parlementaire vragen. Ik zou het werk liefst

**09.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Vu les conséquences des options retenues sur l'évolution du réseau, le gouvernement a pris une décision le 31 mars dernier, comme mentionné dans ma réponse à la question parlementaire n° 17850. Le CA d'Infrabel a retenu de nouvelles options le 25 avril 2017, comme expliqué dans mes réponses aux questions parlementaires n<sup>os</sup> 18369, 18370 et 18528.

(*En néerlandais*) Le 30 mai dernier, un projet de plan d'investissement pluriannuel, conforme à la décision du gouvernement, a été approuvé par le Conseil d'administration d'Infrabel.

Cette importante étape a ouvert la voie aux premières mesures d'harmonisation et d'intégration du plan de transport avec les investissements à valider par Infrabel. Nous finalisons les derniers arbitrages avec les Régions, qui sont intégrées aux cellules d'investissement, comme suite à toutes les décisions qui ont été prises le 31 mars par le gouvernement fédéral et par les différents conseils d'administration.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le Ministre, quand va-t-on atterrir? Va-t-on l'apprendre pendant les vacances ou à la rentrée parlementaire?

**09.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ose espérer atterrir pendant les vacances. Nous sommes en train de réécrire tout le contrat de gestion qui aurait dû l'être par le gouvernement précédent. C'est le dernier contrat de gestion avant la directive libéralisant le marché en 2023 et toutes les décisions sont prises ensemble. Je vous présenterai le tout en un bloc. Je ne sais pas si vous vous imaginez l'énorme travail fourni. Laissez-moi un peu de temps pour préparer la SNCB à cette étape importante!

En termes d'investissement sur les lignes, l'Europe vient de nous annoncer des moyens financiers pour deux projets.

Fin septembre-début octobre, cet exercice très compliqué devrait toucher à sa fin.

**09.05** **Laurent Devin** (PS): Vous me dites d'abord "pendant les vacances" puis "fin septembre-début octobre".

**09.06** **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai 31 personnes dans mon cabinet. Six viennent de travailler cinq jours pour répondre à des questions parlementaires. Je ne demanderais pas mieux que

morgen klaarkrijgen, maar ik moet er ook voor zorgen dat de werkomstandigheden menselijk blijven. Mijn medewerkers hebben het recht om elke dag uiterlijk om 22 uur naar huis te gaan.

**09.07 Laurent Devin (PS):** Zijn de medewerkers die de parlementaire vragen beantwoorden ook degenen die het meerjareninvesteringsplan opstellen?

**09.08 Minister François Bellot (Frans):** Ik vind het jammer, maar dat is de realiteit.

**09.09 Laurent Devin (PS):** U legt de schuld daarvoor dus bij de parlementsleden?

**09.10 Minister François Bellot (Frans):** Neen.

**09.11 Laurent Devin (PS):** Het is een zeer eenvoudige vraag, die veel mensen interesseert in het licht van het meerjareninvesteringsplan. Ik betreur uw polemische toon.

*Het incident is gesloten.*

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi in de stations" (nr. 18971)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "internet in de stations en op de treinen" (nr. 19015)

**10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** De minister heeft beloofd dat er tegen het einde van het jaar een operator wordt gekozen om wifi aan te bieden in de stations en later in de treinen. Ook zou worden onderzocht of het technisch haalbaar en betaalbaar is om het NMBS-netwerk te scheiden van het Infrabel-netwerk. Daartoe werd een marktconsultatie opgestart. Wat is de stand van zaken van beide projecten?

**10.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik heb dezelfde vragen.

**10.03 Minister François Bellot (Nederlands):** Momenteel is er enkel in de grote stations internettoegang via Telenet. Internetdiensten op de trein waren tot nog toe beperkt tot de hogesnelheidstreinen die langere ritten hebben en ook hogere ticketprijzen. Op basis van een proefproject heeft de NMBS beslist om ook werk te maken van internettoegang op gewone treinen. Er wordt een *request for information* opgestart op basis

d'être prêt demain mais sur le plan humain, je dois aussi fixer des règles. Ces gens ont le droit de rentrer au plus tard chez eux à 22 h tous les jours.

**09.07 Laurent Devin (PS):** Les personnes qui répondent aux questions parlementaires sont celles qui font le plan pluriannuel d'investissement?

**09.08 François Bellot, ministre (en français):** Oui. Je suis désolé mais c'est la réalité.

**09.09 Laurent Devin (PS):** Vous mettez ça sur le dos des parlementaires?

**09.10 François Bellot, ministre (en français):** Non.

**09.11 Laurent Devin (PS):** Il s'agit d'une question très simple, qui intéresse beaucoup de citoyens par rapport au plan pluriannuel d'investissement. Je regrette votre ton polémique.

*L'incident est clos.*

#### **10 Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le wifi dans les gares" (n° 18971)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à internet dans les gares et les trains" (n° 19015)

**10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Le ministre a promis qu'un opérateur serait choisi d'ici à la fin de l'année, pour offrir le wifi dans les gares et ultérieurement à bord des trains. La faisabilité technique et financière d'une séparation entre les réseaux de la SNCB et d'Infrabel devait en outre être analysée. Une consultation du marché a été lancée à cet effet. Quel est l'état d'avancement des deux projets?

**10.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je me pose les mêmes questions.

**10.03 François Bellot, ministre (en néerlandais):** À l'heure actuelle, on ne peut accéder à l'internet via Telenet que dans les grandes gares. Jusqu'à présent, l'accès à l'internet dans les trains était limité aux trains à grande vitesse qui effectuent de longs voyages et dont le prix du billet est plus élevé. Sur la base d'un projet pilote, la SNCB a décidé de s'atteler à la création d'un accès internet dans les trains ordinaires. Une *request for information* a été



waarvan de NMBS een businessmodel zal uitwerken en een *request for proposal* zal publiceren. Het is nog te vroeg om over partnerschappen en tarieven te spreken. Eind dit jaar wordt de beslissing genomen.

**10.04 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ik ben een beetje ontgoocheld door de trage procedure. Internet in het station en op de trein is een must. Het ontbreken ervan is een dagelijkse bron van frustratie voor de reiziger. Ik vraag om een versnelling hoger te schakelen.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Internet is anno 2017 onontbeerlijk en toch is het op onze treinen haast onmogelijk om connectie te krijgen. Volgens Dominique Leroy, de CEO van Proximus, is het trouwens zinvoller om te investeren in het verdichten van het mobiele netwerk langs de sporen dan in wifi op de trein, wat erg duur is.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van het CFL-materieel" (nr. 18995)**

**11.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Rond 15 mei mochten sommige treinen van de CFL als gevolg van homologatieproblemen niet meer op het NMBS-netwerk rijden, waardoor er pendelaars in Aarlen en Kleinbettingen hebben vastgezeten.

De locomotieven van de bouwserie 3000, die reeds met ETCS zijn uitgerust, zijn voor het vrachtverkeer gehomologeerd maar worden ook ingezet voor het reizigersverkeer. De treinen die door die locomotieven werden getrokken werden afgeschaft. De locomotieven van de bouwseries 4000 en Dosto zouden in België mogen blijven rijden in afwachting dat ze met dat systeem worden uitgerust.

Kan u die informatie bevestigen? Wat is er precies gebeurd? Volgens welk tijdpad zal de homologatie verlopen?

**11.02 Minister François Bellot** (*Frans*): Eind maart, begin april 2017 werden er sporadisch enkele treinen tussen Aarlen en Kleinbettingen afgeschaft, niet wegens de homologatie maar als gevolg van een vertraging bij de opleiding van de Luxemburgse treinbestuurders van de CFL, wat op sommige dagen tot een tekort heeft geleid.

lancée sur la base de laquelle la SNCB concevra un modèle opérationnel et publiera une *request for proposal*. Il est encore trop tôt pour évoquer des partenariats et des tarifs. La décision sera prise à la fin de cette année.

**10.04 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Je suis quelque peu déçue par la lenteur de la procédure. Disposer de l'Internet dans les gares et à bord des trains est un must. Son absence est une source de frustration quotidienne pour le voyageur. Je demande que l'on enclenche la vitesse supérieure.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): En 2017, pouvoir se connecter à l'internet est indispensable et pourtant il est quasiment impossible d'obtenir une connexion à bord des trains belges. Selon la CEO de Proximus, Dominique Leroy, il serait du reste plus intelligent d'investir dans la densification du réseau mobile le long des voies, plutôt que dans l'installation du wifi à bord des trains, une opération au coût astronomique.

*L'incident est clos.*

**11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation du matériel CFL" (n° 18995)**

**11.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Vers le 15 mai, certains trains CFL ne pouvaient plus circuler sur le réseau SNCB à cause de problèmes d'homologation, les navetteurs se retrouvant bloqués à Arlon ou Kleinbettingen.

Les locomotives de série 3000, qui peuvent déjà circuler en ETCS, sont homologuées comme fret mais sont aussi utilisées pour les voyageurs. Ce sont les trains qu'elles tractaient qui ont été annulés. Les locomotives des séries 4000 et Dosto pourraient continuer à circuler en Belgique en attendant d'être équipées.

Confirmez-vous ces informations? Que s'est-il passé? Quel est le calendrier d'homologation?

**11.02 François Bellot**, ministre (*en français*): Des trains entre Arlon et Kleinbettingen ont sporadiquement été supprimés fin mars, début avril 2017, non pas à cause de leur homologation mais à cause du retard dans la formation des conducteurs luxembourgeois de la CFL, qui a conduit à une pénurie certains jours.

De reeks 3000-locomotieven zijn sinds februari 2017 gehomologeerd. De uitrusting en de homologatie van alle 3000 enerzijds en van de 4000 en de Dosto anderzijds worden respectievelijk tegen eind juli 2017 en eind 2017 voorzien, onder voorbehoud van onvoorziene situaties in het kader van het homologatieproces van de Luxemburgse spoorwegen.

*Voorzitter: mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.*

**11.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Deze deadlines naderen vrij snel; we hopen dat ze worden gehaald.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende tarificatie op lijn 42" (nr. 18996)**

**12.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Mijn vraag heeft betrekking op de nieuwe abonnementstarieven voor de trajecten Aarlen-Luxemburg en Aubange-Luxemburg en in het bijzonder op de grensoverschrijdende tarieven op lijn 42.

De burgers van Gouvy en Vielsalm zullen vaststellen dat er met het nieuwe vervoersplan voor hen niets verandert.

Zullen ze aantrekkelijkere grensoverschrijdende tarieven kunnen genieten? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

**12.02 Minister François Bellot** (*Frans*): De tariefvermindering voor de abonnementen voor het woon-werkverkeer naar Luxemburg zou voor alle vertrekstations in de grenszone gelden en zou 13,50 euro bedragen.

Pendelaars met een abonnement voor woon-werkverkeer naar Luxemburg die op lijn 42 opstappen in Trois-Ponts, Vielsalm en Gouvy zullen ook een tariefvermindering kunnen krijgen.

Dat maakt deel uit van de prioriteiten in de gesprekken tussen België en het Groothertogdom Luxemburg. Er is nog geen definitieve beslissing genomen. Een en ander zal geformaliseerd worden in een ontwerpprotocolakkoord tussen beide landen.

**12.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Voor wanneer is dat protocolakkoord aangekondigd?

Les locomotives de type 3000 sont homologuées depuis février 2017. L'équipement et l'homologation de toutes les 3000 est prévu fin juillet 2017, et fin 2017 pour les 4000 et les Dosto, sous réserve des aléas du processus d'homologation des chemins de fer luxembourgeois.

*Présidente: Mme Sabien Lahaye-Battheu.*

**11.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Ces délais sont relativement proches et nous espérons qu'ils seront respectés.

*L'incident est clos.*

**12 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière sur la ligne 42" (n° 18996)**

**12.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Ma question a trait aux nouveaux tarifs pour les abonnements Arlon-Luxemburg et Aubange-Luxemburg et, plus particulièrement, à la tarification transfrontalière de la ligne 42.

Les citoyens de Gouvy et Vielsalm ne verront pas de modification dans le nouveau plan de transport.

Bénéficieront-ils d'une tarification transfrontalière plus attractive? Si oui, laquelle? Si non, pour quelles raisons?

**12.02 François Bellot**, ministre (*en français*): La réduction tarifaire pour les abonnements domicile-travail vers le Luxembourg s'appliquerait à toutes les gares de départ situées dans la zone frontalière, et s'élèverait à 13,5 euros.

Les navetteurs titulaires d'un abonnement domicile-travail au Luxembourg au départ de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy sur la ligne 42 pourront eux aussi en bénéficier.

Cela fait partie des priorités des discussions entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Aucune décision définitive n'a encore été prise. Cela sera formalisé dans un protocole d'accord entre nos pays.

**12.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Pour quand ce protocole d'accord est-il annoncé?

**12.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): We zullen de Luxemburgers binnenkort ontmoeten. De verdeling van de kosten (parking, grensoverschrijdende tarieven, enz.) is een heikel punt. We moeten in het bijzonder de onderbreking van het treinverkeer vermijden die het Groothertogdom Luxemburg volgend jaar plant.

**12.05** **Isabelle Poncelet** (cdH): Zal die onderbreking enkele weken of enkele maanden duren?

**12.06** Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is sprake van de volledige paasvakantie en van de periode van 15 juli tot 15 september.

**12.07** **Isabelle Poncelet** (cdH): En wat is het tijdpad voor het protocolakkoord?

**12.08** Minister **François Bellot** (*Frans*): Daarover weet ik niets. Ik ben in ieder geval klaar. Ik was van plan om nog vóór 21 juli naar Luxemburg of Aarlen te gaan, maar onze gesprekspartners aldaar zijn niet klaar.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 19007 valt weg, aangezien de heer Janssens niet aanwezig is. Vraag nr. 19012 van de heer Van den Bergh is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 19044 valt weg, aangezien de heer Kir niet aanwezig is. De heer Van Hees is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 19076, samengevoegd met een vraag van de heer Raskin.

### **13** Samengevoegde vragen van

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van lijn 125A" (nr. 19076)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie nieuwe stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 19247)

**13.01** **Wouter Raskin** (N-VA): In het nieuwe vervoersplan van de NMBS zullen de stopplaatsen in Seraing en Ougrée op goederenspoorlijn 125A en in Chaudfontaine op spoorlijn 37 worden heropend.

Hoeveel treinreizigers worden op een gemiddelde weekdag verwacht in die drie stopplaatsen? Hoeveel van die reizigers maken nu nog geen

**12.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Nous devons rencontrer les Luxembourgeois prochainement. La difficulté réside dans la répartition de la prise en charge (parking, tarification transfrontalière, etc.). Il faut notamment essayer d'éviter l'interruption de trafic, l'année prochaine, sur l'initiative du Grand-Duché de Luxembourg.

**12.05** **Isabelle Poncelet** (cdH): Cette mesure sera d'application en semaines, en mois?

**12.06** **François Bellot**, ministre (*en français*): Ils parlent de toutes les vacances de Pâques et puis du 15 juillet au 15 septembre.

**12.07** **Isabelle Poncelet** (cdH): Et pour le protocole?

**12.08** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je n'en sais rien. Je suis prêt. Je voulais me rendre à Luxembourg ou à Arlon avant le 21 juillet, mais ils ne sont pas prêts.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Vu l'absence de M. Janssens, sa question n° 19007 est supprimée. La question n° 19012 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite. M. Kir étant absent, sa question n° 19044 est supprimée. M. Van Hees est absent pour sa question n° 19076, jointe à la question de M. Raskin.

### **13** Questions jointes de

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service de la ligne 125A" (n° 19076)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois nouveaux points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 19247)

**13.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Le nouveau plan de transport de la SNCB prévoit la réouverture des points d'arrêt de Seraing et d'Ougrée sur la ligne marchandises 125A et de Chaudfontaine sur la ligne 37.

À combien de voyageurs estime-t-on en moyenne la fréquentation de ces trois points d'arrêt par jour ouvrable? Parmi ces voyageurs, combien ne

gebruik van een ander station? Hoeveel bedragen de investeringskosten voor de bouw van de haltes, per halte?

De haltes in Seraing en Ougrée liggen op een goederenspoorlijn en daar zullen dus bijkomende reizigerstreinen moeten worden ingezet. Welk extra treinaanbod is daar gepland en hoeveel kost dat per jaar?

**13.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS vindt het niet aangewezen om het verwachte aantal treinreizigers mee te delen, omdat zij deze informatie samen met haar reizigerstellingen voortaan beschouwt als interne gegevens voor operationele doeleinden.

De meest recente inschatting van het budget voor de inrichting van Chaudfontaine bedraagt 1,02 miljoen euro, waarvan 200.000 euro ten laste van Infrabel en 0,82 miljoen ten laste van de NMBS. Voor Seraing is dat 0,61 miljoen euro en voor Ougrée 0,64 miljoen euro, waarvan telkens twee derde ten laste van de NMBS en één derde ten laste van Infrabel.

(*Frans*) In het toekomstige aanbod zullen L-treinen op de verbinding Flémalle-Haute-Seraing-Luik-Liers op weekdagen in een ruime tijdspanne van 16 uur in de stations Seraing en Ougrée halteren. Het dagelijkse aanbod wordt dus, in combinatie met de P-treinen, verhoogd tot 40 treinen.

Het kostenplaatje voor het personeel, de elektriciteit en het onderhoud van dit nieuwe traject bedraagt 1,475 miljoen euro.

**13.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Ik vind het bedenkelijk dat ik maar geen antwoord krijg over de cijfers van de NMBS en vraag me af of er wel effectief een correcte studie en een kosten-batenanalyse zijn uitgevoerd.

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

Ook het budget van ettelijke miljoenen doet vragen rijzen, temeer daar er in de provincie Luik momenteel 60 bediende stations zijn, terwijl dat er in mijn eigen provincie Limburg met een vergelijkbaar inwoneraantal slechts 20 zijn, waarvan de helft dan nog met dieseltreinen. Bovendien is het station in mijn provinciehoofdstad bouwvallig, onveilig en ontoegankelijk voor mensen met een beperking. Dat maakt deze kwestie des te pijnlijker.

prennent actuellement pas le train au départ d'une autre gare? Quel est le coût des investissements nécessités par la construction de chacune de ces haltes?

Les haltes de Seraing et Ougrée se situent sur une ligne marchandises sur laquelle il faudra insérer des trains supplémentaires pour les voyageurs. Quelle offre ferroviaire supplémentaire est prévue à ces endroits et quel en est le coût annuel?

**13.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne trouve pas opportun de communiquer le nombre de voyageurs attendus parce qu'elle considère que ces informations, comme ses comptages de voyageurs, constituent des données internes destinées à la réalisation d'objectifs opérationnels.

La dernière estimation du budget destiné à l'aménagement de l'arrêt de Chaudfontaine s'élève à 1,02 million d'euros, dont 200 000 euros sont à charge d'Infrabel et 0,82 million à charge de la SNCB. Pour Seraing, ce chiffre est de 0,61 million d'euros et pour Ougrée, de 0,64 million d'euros, deux tiers étant à chaque fois à charge de la SNCB et un tiers à charge d'Infrabel.

(*En français*) Dans la future offre, les haltes de Seraing et d'Ougrée seront desservies en semaine par la relation L Flémalle-Haute/Seraing/Liège/Liers, durant une amplitude horaire de 16 heures. Avec les trains P, cela fait 40 trains par jour.

Ces nouveaux parcours coûteront 1,475 millions d'euros en personnel, électricité et entretien.

**13.03** **Wouter Raskin** (N-VA): L'absence de réponse à propos des chiffres de la SNCB éveille ma suspicion et je me demande si une étude correcte et une analyse coûts-bénéfices ont bien été réalisées.

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

De même, le budget de plusieurs millions d'euros soulève des questions, d'autant plus qu'en province de Liège, 60 gares sont actuellement desservies. À population équivalente, dans ma province du Limbourg, à peine vingt gares sont desservies, et ce, à l'aide de trains diesel pour la moitié d'entre elles. De plus, la gare de mon chef-lieu de province est délabrée, dangereuse et inaccessible aux personnes handicapées. Cela rend le constat encore plus affligeant.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 19087 van mevrouw Cassart-Mailleux wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**14** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het omzetcijfer van de NMBS" (nr. 19097)

**14.01** Laurent Devin (PS): In 2016 boekte de NMBS een negatief nettoresultaat van bijna 250 miljoen euro, tegenover een winst van 165 miljoen euro in 2015. Dit zou voornamelijk te verklaren zijn door een daling van de omzet en een stijging van de bedrijfslasten en van de economische schuld.

Bevestigt u deze cijfers? Hoe verklaart u de daling van de omzet? Wat zult u op korte en middellange termijn ondernemen om de schuld van de NMBS te verminderen en de omzet te verbeteren? Hoe zult u nieuwe reizigers aantrekken?

**14.02** Minister François Bellot (*Frans*): Dit negatieve resultaat is vooral toe te schrijven aan het non-cashresultaat, dat op zijn beurt het resultaat is van opwaarderingen van NMBS-sites. De NMBS-revisoren vragen al jaren dat de waarde van de onroerende goederen (terreinen en gebouwen) herzien wordt.

Op het commerciële vlak was 2016 een bijzonder moeilijk jaar, door de aanslagen in Parijs eind 2015 en in Brussel begin 2016 en door een groot aantal stakingsdagen in mei en juni. In het tweede semester van 2016 is de trend echter gekeerd. Deze positieve trend zet in het eerste kwartaal van 2017 door.

De omzet van de NMBS is met 39 miljoen euro gedaald als gevolg van en evenredig met de daling van de internationale omzet, die voortvloeit uit het feit dat in het tweede kwartaal van 2015 de dochteronderneming Thalys Factory werd opgericht. Het aantal nationale reizigers daalt dus niet.

Een deel van de hogere schulden, met name 80 miljoen euro, is het gevolg van een vertraagde btw-recuperatie van een Eurofima-transactie. Deze som zal in 2017 worden gerecupereerd.

Als pleitbezorger van het staatsinterventionisme vraagt u me hoe ik meer reizigers zal aantrekken. Ik herinner u eraan dat de NMBS een autonoom

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 19087 de Mme Cassart-Mailleux est transformée en question écrite.

**14** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du chiffre d'affaires de la SNCB" (n° 19097)

**14.01** Laurent Devin (PS): En 2016, la SNCB a enregistré un résultat négatif net de près de 250 millions d'euros, contre un bénéfice de 165 millions d'euros en 2015. Cela s'expliquerait principalement par une diminution du chiffre d'affaires, une hausse des charges de l'entreprise et de la dette économique.

Confirmez-vous ces chiffres? Comment expliquez-vous la baisse du chiffre d'affaires? Que comptez-vous faire, à court et à moyen terme, pour diminuer la dette de la SNCB et améliorer son chiffre d'affaires? Comment comptez-vous attirer de nouveaux navetteurs?

**14.02** François Bellot, ministre (*en français*): Ce résultat négatif provient essentiellement du résultat non-cash qui, lui-même, résulte notamment de reprises de valeurs sur les terrains SNCB. Depuis des années, les réviseurs de la SNCB demandent que la valeur de ces immeubles (terrains et bâtiments) soit revue.

Sur le plan commercial, l'année 2016 a été particulièrement difficile, marquée par les attentats de Paris fin 2015 et de Bruxelles début 2016 et par un nombre important de jours de grève en mai et juin. Toutefois, dans le second semestre 2016, la tendance a commencé à s'inverser. Cette tendance positive se poursuit au premier trimestre 2017.

Le chiffre d'affaires de la SNCB a diminué de 39 millions parce que (et dans la proportion où) le chiffre d'affaires international a diminué en raison de la filialisation de Thalys Factory au deuxième trimestre 2015. Le nombre de passagers nationaux ne diminue donc pas.

L'augmentation de la dette s'explique, pour 80 millions d'euros, par un retard dans la récupération de la TVA d'une opération Eurofima. Elle sera récupérée en 2017.

Avec votre vision très interventionniste de l'État, vous me demandez comment je vais attirer plus de voyageurs: la SNCB est une entreprise autonome!

bedrijf is!

Met het nieuwe vervoersplan, dat samen met de stakeholders en vertegenwoordigers van de reizigers werd opgesteld en in december 2017 in werking treedt, zal het treinaanbod voor pendelaars, occasionele reizigers en het goederenverkeer toenemen met maar liefst 5%, een ongezien cijfer.

Ik hoop dat de NMBS (en het Brussels Gewest voor de 72 nieuwe voorstedelijke treinen) snel communiceert over het nieuwe vervoersplan, want zo kan ze nieuwe klanten aantrekken.

Als men in de communicatie meer de nadruk legt op het aantal treinen en de werkelijke duur van de rit zal het publiek zich meer bewust worden van de voordelen die dat transportmiddel van de toekomst biedt.

**14.03** **Laurent Devin** (PS): U deelt mijn visie van staatsinterventionisme niet. Ik zal uw zienswijze aan de NMBS meedelen.

*Het incident is gesloten.*

**15** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken op lijn 108 (Binche-Turnhout)" (nr. 19101)**

**15.01** **Laurent Devin** (PS): U zegt dat in december 2017 alles beter zal gaan. Zo klinkt het ook bij de voetbalploegen, die zich voor de nieuwe competitie begint allemaal kampioen wanen!

Mijn vraag dateert van anderhalve maand geleden. Door de werken op lijn 108 tussen Binche en Turnhout werd de rijtijd tussen Binche en Brussel met een uur tot zelfs anderhalf uur verlengd, en moet men twee tot drie keer overstappen. Veel treinreizigers uit Binche en de regio Centre moeten de auto nemen om hun trein in La Louvière-Centre of zelfs 's Gravenbrakel te nemen.

Ik wijzig mijn vraag: zijn die werken intussen voltooid? Kunt u ons informatie geven over de werken die de komende weken of zelfs maanden zullen worden uitgevoerd?

**15.02** **Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel laat me weten dat er momenteel geen grote werken zijn gepland op lijn 108 tussen Binche en La Louvière. Er zullen enkel een aantal werkzaamheden 's nachts worden uitgevoerd die

Dès décembre, le nouveau plan de transport élaboré avec les *stakeholders* et les représentants des voyageurs réalisera une augmentation inédite de 5 % l'offre de trains, pour les navetteurs, les loisirs et le fret.

J'attends à présent que la SNCB (ainsi que la Région bruxelloise, pour les 72 nouveaux trains suburbains) communique à ce sujet. Le nouveau plan de transport peut fournir une opportunité de convaincre de nouveaux clients.

Une communication axée sur le nombre de trains et la durée réelle de voyage fera prendre conscience des avantages de ce mode de transport d'avenir.

**14.03** **Laurent Devin** (PS): Vous ne partagez pas ma vision interventionniste de l'État, je ferai part de votre conviction à la SNCB.

*L'incident est clos.*

**15** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux sur la ligne 108 (Binche-Turnhout)" (n° 19101)**

**15.01** **Laurent Devin** (PS): Vous nous dites qu'en décembre 2017, tout va aller mieux. C'est comme dans les équipes de football, à l'entre-saison, tout le monde se voit champion!

Ma question date d'il y a un mois et demi. Les travaux sur la ligne 108 Binche-Turnhout induisent une augmentation du temps de parcours entre Binche et Bruxelles d'une heure, voire une heure et demie, avec deux à trois changements. Beaucoup de navetteurs binchois et de la région du Centre sont obligés de prendre la voiture pour aller prendre leur train à La Louvière-Centre voire à Braine-le-Comte.

Je modifie ma question: ces travaux sont-ils bien terminés? Pouvez-vous nous donner des informations sur les travaux à venir dans les prochaines semaines voire les prochains mois?

**15.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel m'informe qu'actuellement, aucun chantier de grande ampleur n'est prévu sur la ligne 108 entre Binche et La Louvière. Seuls quelques travaux de nuit sont prévus, sans impact pour les

geen gevolgen zullen hebben voor de reizigers. Misschien wordt een en ander verward met de werkzaamheden op lijn 117, waar er tot september 2017 moderniseringswerken tussen Feluy en Manage worden uitgevoerd. Op diezelfde lijn 117 zou Infrabel de wissels vernieuwen tussen Écaussinnes en 's Gravenbrakel, maar de infrastructuurbeheerder bevestigt dat die werkzaamheden nu zijn voltooid.

**15.03** **Laurent Devin (PS):** Uw antwoord is up-to-date, terwijl mijn vraag al weken geleden werd ingediend. Er waren grote problemen op lijn 108 tussen Binche en Turnhout. Ik neem nota van de voltooiing van die werken.

*Het incident is gesloten.*

**16** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19109)

- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19267)

**16.01** **Paul-Olivier Delannois (PS):** Het seinhuis van Aat werd onlangs opgedoekt en het personeel werd naar Bergen overgeheveld. In juni werd het personeel van Doornik en Moeskroen, dat eerder al in Doornik werd bijeengebracht, eveneens naar Bergen overgeheveld. De concentratie van de seinhuizen leidt voor het personeel tot problemen. De treinen waarmee de personeelsleden 's ochtends om 6 uur op het werk raakten en de treinen waarmee ze 's avonds na 22 uur huiswaarts konden keren, werden afgeschaft. Dat betekent dat een veertigtal personeelsleden voortaan noodgedwongen de wagen zal moeten nemen.

Is het mogelijk opnieuw een trein vanuit Moeskroen en Aat met bestemming Bergen in te leggen die omstreeks 5.40 uur aankomt en 's avonds na 22 uur een trein in de omgekeerde richting in te leggen, waarmee het personeel naar huis kan?

**16.02** **Minister François Bellot (Frans):** Infrabel deelt mee dat al het treinverkeer in West-Henegouwen in het kader van een groot moderniseringsprogramma wordt aangestuurd vanuit het seinhuis van Bergen. De laatste fase van die concentratieoperatie vond plaats op 17 juni

voyageurs. Peut-être s'agit-il d'une confusion avec les travaux sur la ligne 117 où des travaux de modernisation ont lieu entre Feluy et Manage jusqu'en septembre 2017. Sur cette même ligne 117, Infrabel devait procéder à des travaux de renouvellement d'aiguillages entre Écaussinnes et Braine-le-Comte mais Infrabel me confirme que ces travaux sont actuellement terminés.

**15.03** **Laurent Devin (PS):** Votre réponse est d'actualité, alors que ma question remontait à plusieurs semaines. Il y a eu de gros soucis sur la ligne 108 Binche-Turnhout. Je prends bonne note de l'achèvement de ces travaux.

*L'incident est clos.*

**16** **Questions jointes de**

- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19109)

- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19267)

**16.01** **Paul-Olivier Delannois (PS):** La cabine de signalisation de Ath a récemment été fermée et le personnel y travaillant a été envoyé à Mons. Dès juin prochain, le personnel de Tournai et celui de Mouscron, qui travaillent déjà ensemble à la cabine de Tournai, seront également transférés vers Mons. Cette concentration des cabines engendre un problème pour les travailleurs. Les trains qui permettaient aux membres du personnel d'arriver à 6 h du matin ou ceux leur permettant de revenir le soir après 22 h ont été supprimés. En clair, le personnel dans sa totalité, soit une quarantaine de personnes, sera obligé d'aller travailler en voiture.

Est-il possible de remettre un train au départ de Mouscron et de Ath vers Mons, qui arriverait le matin vers 5 h 40, et de même le soir après 22 h pour leur retour?

**16.02** **François Bellot, ministre (en français):** Infrabel me communique que dans le cadre d'un vaste programme de modernisation, toutes les circulations sont commandées depuis le poste de signalisation de Mons pour ce qui concerne le Hainaut occidental. La dernière phase de la

jongsleden, met de overbrenging van de activiteiten van het seinhuis van Doornik naar dat van Bergen, waarbij ook 20 personeelsleden die aan het seinhuis van Doornik waren toegewezen, naar Bergen werden overgeheveld. Veertien van hen keerden terug naar hun werkzetel. Er werden bijgevolg slechts zes personeelsleden met werkzetel in Doornik overgeheveld.

Infrabel houdt al sinds 2005 rekening met de mobiliteitsproblemen die voortvloeien uit de concentratie van de posten. De begeleidende maatregelen werden met de erkende vakbonden besproken. In 2016 werd een forfaitaire herstructureringsvergoeding ingevoerd, die de kosten van allerlei aard moet dekken. De NMBS deelt mee dat men met het huidige treinaanbod niet voor 6 uur in Bergen kan geraken vanuit Aat of Doornik. Na 22 uur kan men vanuit Bergen wel naar Doornik, maar niet naar Aat of Moeskroen, wegens ontoereikend potentieel.

De concentratie van de seinhuizen in het station Bergen is op zichzelf onvoldoende reden om het door de gemeenschap gefinancierde openbaarvervoersaanbod uit te breiden. De geraamde reizigerswinst weegt niet op tegen de exploitatiekosten.

Infrastructuurbeheerder Infrabel kan, net als alle andere bedrijven, andere oplossingen aanreiken om de verplaatsingen van zijn personeel te organiseren.

**16.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Ik dank u voor uw antwoord, ook al stelt het me niet tevreden.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing om de openbare toiletten in het station Doornik te sluiten" (nr. 19110)**

**17.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** In een radioprogramma zei u onlangs over de openbare toiletten in het station Doornik, die al meer dan anderhalf jaar ontoegankelijk zijn, al lachend dat de mensen het toilet in de trein gebruiken en niet meer dat op het perron, omdat de treinen thans min of meer op tijd rijden. In januari 2017 reed echter 72,2% van de treinen op lijn 94 Doornik-Brussel stipt of met een vertraging van minder dan zes minuten! U zegt dat de politie van Doornik aan de NMBS had gevraagd om de toiletten te sluiten omdat er teveel baldadigheden gebeurden.

concentration est intervenue le 17 juin dernier, avec le transfert des activités du poste de Tournai vers celui de Mons. À cette date, 20 agents d'Infrabel affectés à la desserte du poste de Tournai ont été transférés à Mons. Quatorze d'entre eux ont réintégré leur siège de travail. Le transfert se limite donc à 6 agents dont le siège de travail se trouvait à Tournai.

Dès 2005, Infrabel a pris en compte les problèmes de mobilité créés par la concentration de ces postes. Des mesures d'accompagnement ont été discutées avec les organisations syndicales reconnues. Depuis 2016, une indemnité de restructuration, couvrant de manière forfaitaire les frais de toute nature supportés par les agents, a été introduite. LA SNCB m'informe quant à elle que l'offre actuelle ne permet pas d'arriver avant 6 h à Mons au départ d'Ath ou de Tournai. Les retours après 22 h sont possibles au départ de Mons vers Tournai, mais non vers Ath ou Mouscron faute de potentiel suffisant.

La concentration des cabines de signalisation vers la gare de Mons ne peut pas justifier, à elle seule, une extension de l'offre de transports publics financée par la collectivité. Le gain estimé en termes de voyageurs est trop faible par rapport au coût d'exploitation.

Comme toute entreprise, Infrabel peut trouver des solutions alternatives pour organiser les déplacements de ses collaborateurs.

**16.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Merci pour votre réponse, même si elle ne me convient pas.

*L'incident est clos.*

**17 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision de fermer les toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 19110)**

**17.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Dans une récente émission de radio, à propos de l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai, qui dure depuis plus d'un an et demi, vous disiez avec humour que "les gens vont à la toilette dans le train, plus sur les quais, car les trains sont plus ou moins à l'heure". Or, en janvier 2017, 72,2 % des trains de la ligne 94 Tournai-Bruxelles sont arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes! Vous dites que la police de Tournai a demandé à la SNCB de fermer ces toilettes car il y avait trop d'incivilités.



Wanneer werd die beslissing genomen en wanneer vond de vergadering tussen de NMBS en de politie plaats? Bestaan er notulen van die vergadering?

**17.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Bij elk antwoord over dat onderwerp heb ik de aandacht op de baldadigheden en het vandalisme gevestigd. De lokale spoorwegpolitie, SPC Doornik, en Securail van de NMBS hebben de sluiting van de toiletten mondeling geadviseerd. Op geen enkele officiële vergadering werd die aanbeveling genotuleerd.

**17.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Op de radio van de RTBF sprak u over de politie van de stad Doornik, die ik ken. Ik blijf u zeggen dat men u iets voorliegt!

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 19114 en 19115 van de heer Raskin, 19127 en 19128 van mevrouw Cassart-Mailleux, 19292 van de heer Pivin, 19156 van mevrouw Detiège en 19201 en 19202 van de heer Wollants worden omgezet in schriftelijke vragen.

**18** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om een stoptrein tussen Doornik en Rijsel in te leggen" (nr. 19234)**

**18.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Bepaalde interessante projecten, zoals de toevoeging van een stoptrein tussen Doornik en Rijsel, werden niet opgenomen in het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Dit op strategisch en financieel vlak goedgekeurde project zou om technische redenen zijn verworpen.

Kunt u het technisch probleem verduidelijken? Zijn er oplossingen gepland?

**18.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De SNCF heeft onvoldoende specifiek rollend materieel om de grensoverschrijdende treindienst te verhogen. De NMBS gebruikt de tweespanningsmotorstellen AM96, die geschikt zijn om op het Franse spoornet te rijden, bijna allemaal voor de IC-verbindingen Rijsel-Doornik-Namen en de IC 04-lijn Rijsel-Moeskroen-Antwerpen. Het materieel volstaat niet om een structurele verbinding tussen de twee steden toe te voegen. De SNCF is geen vragende partij voor een hoger aanbod op die grensoverschrijdende trajecten.

De quand datent cette décision et cette réunion entre les services de la SNCB et la police? Y a-t-il un procès-verbal?

**17.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): À chaque réponse sur le sujet, j'ai mis en évidence les incivilités et le vandalisme. Les services de la police des chemins de fer locaux, SPC Tournai, et les services Securail de la SNCB ont recommandé oralement la fermeture des toilettes. Aucune réunion officielle n'a formalisé cette recommandation.

**17.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Sur les antennes de la RTBF, vous parliez de la police de la ville de Tournai que je connais. Je continue à vous dire qu'on vous ment!

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19114 et 19115 de M. Raskin, n<sup>os</sup> 19127 et 19128 de Mme Cassart-Mailleux, n<sup>o</sup> 19292 de M. Pivin, n<sup>o</sup> 19156 de Mme Detiège et n<sup>os</sup> 19201 et 19202 de M. Wollants sont transformées en questions écrites.

**18** **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet d'omnibus entre Tournai et Lille" (n° 19234)**

**18.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Dans le nouveau plan de transport de la SNCB, certains projets intéressants n'ont pas été retenus, comme l'ajout d'une relation omnibus entre Tournai et Lille. Ce projet, approuvé du point de vue stratégique et financier, aurait été rejeté pour raison technique.

De quel problème technique s'agit-il? Des solutions sont-elles prévues?

**18.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCF ne dispose pas de suffisamment de matériel roulant spécifique pour accroître la desserte transfrontalière. Côté SNCB, les automotrices AM96 bicourant aptes à circuler sur le réseau français sont presque intégralement utilisées sur les relations IC Lille-Tournai-Namur et IC 04 Lille-Mouscron-Anvers. Le parc de matériel n'est pas suffisant pour ajouter une relation structurelle entre les deux villes. Il n'y a pas de demande spécifique de la SNCF pour augmenter l'offre sur ces sections transfrontalières.

Het door het Waalse Gewest voorgestelde project werd niet in aanmerking genomen.

**18.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Men heeft het voortdurend over het Europa van de burgers en over eurometropolen, maar verhindert dat er een verbinding tot stand zou komen tussen twee steden die amper vijftientig kilometer van elkaar verwijderd zijn.

*Het incident is gesloten.*

**19 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van het station Hasselt" (nr. 19256)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Hasselt" (nr. 19358)

**19.01 Wouter Raskin (N-VA):** Op 27 mei zou een vrouw zwaargewond zijn door een val van een roltrap in het station van Hasselt, waar de infrastructuur verouderd en gevaarlijk is.

Is dit nieuwe incident volgens de minister een gevolg van de gebrekkige infrastructuur van het station?

Ook de hoofdroltrap van het station was die dag opnieuw defect. Welke maatregelen zal de NMBS onmiddellijk nemen om dit soort incidenten te voorkomen, in het bijzonder met het oog op mensen met een beperkte mobiliteit?

Staat de minister er borg voor dat de renovatie van het station van Hasselt effectief zal worden opgenomen in het komende meerjareninvesteringsplan?

Vreest de minister niet dat de burgemeester vroeg of laat het station zal sluiten, gezien het gevaar waaraan reizigers blootgesteld worden?

Kan de minister een overzicht bezorgen van alle meldingen en rapporten van de afgelopen vijf jaar in het station van Hasselt?

**19.02 David Geerts (sp.a):** In de week zijn er gemiddeld 7.275 reizigers in Hasselt, op zaterdag 2.835 en op zondag 2.913. Het verbaast me

Le projet proposé par la Région wallonne n'a pas été retenu.

**18.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** On parle d'Europe des citoyens et d'euro-métropoles mais on empêche une liaison entre deux villes distantes d'à peine vingt-cinq kilomètres.

*L'incident est clos.*

**19 Questions jointes de**

- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité de la gare de Hasselt" (n° 19256)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la gare de Hasselt" (n° 19358)

**19.01 Wouter Raskin (N-VA):** Le 27 mai, une dame aurait été grièvement blessée après être tombée d'un escalier mécanique dans les infrastructures vétustes et dangereuses de la gare de Hasselt.

Le ministre estime-t-il que ce nouvel incident résulte de la vétusté de l'infrastructure?

Ce même jour, l'escalier mécanique principal de la gare était à nouveau en panne. Quelles mesures la SNCB va-t-elle prendre dans l'immédiat en vue d'éviter de nouveaux accidents de ce type, en particulier au bénéfice des personnes à mobilité réduite?

Le ministre peut-il garantir que la rénovation de la gare de Hasselt sera effectivement prévue dans le prochain plan pluriannuel d'investissement?

Le ministre ne craint-il pas que le bourgmestre finisse par fermer la gare étant donné le danger auquel les voyageurs y sont exposés?

Le ministre peut-il me fournir un aperçu des notifications et rapports établis au cours des cinq dernières années concernant la gare de Hasselt?

**19.02 David Geerts (sp.a):** La gare de Hasselt voit défiler une moyenne de 7 275 voyageurs en semaine, un chiffre qui passe à 2 835 le samedi et

overigens te horen dat de NMBS deze cijfers niet meer wil publiceren. Ik wil best een tekst schrijven van vijf lijnen waardoor we de NMBS in de beheersovereenkomst verplichten om de aantallen mee te delen. Het is essentieel dat het publiek en het Parlement het aantal reizigers en de investeringen kennen.

In Hasselt zegt het personeel dat het heel omslachtig is om een defecte roltrap gemaakt te krijgen. Soms duurt het maanden voor een privéfirma het defect verhelpt. Het is nog steeds onduidelijk hoeveel geld Hasselt zal krijgen.

Klopt het dat het veel langer duurt om roltrappen te maken nu Infrabel of de NMBS dat niet meer zelf doet? Wat was de kostprijs van het – veelvuldige – herstellen van de defecte roltrappen in het station van Hasselt in 2016 en 2017? Wanneer wordt de 12 miljoen euro voor het station van Hasselt effectief besteed en waaraan?

**19.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS beheert het onderhoud van de roltrappen sinds de laatste herstructurering en laat mij weten dat ze niet kan bepalen of de roltrappen nu meer buiten werking zijn dan vroeger. Het onderhoudscontract is gegund aan de firma Schindler sinds 1 juni 2016. In de periode 1 juni 2016 tot 31 mei 2017 heeft de NMBS 18.000 euro betaald aan herstellingen en onderhoud van alle roltrappen in het station van Hasselt. De val van de persoon in Hasselt gebeurde bij het gebruiken van een roltrap.

De NMBS stelt dat de rapporten interne documenten zijn die ze niet wil verspreiden.

Het project voor het station van Hasselt is opgenomen in het voorstel van meerjareninvesteringsplan. De NMBS en Infrabel overleggen ondertussen om tot een harmonisering van de stationsinvesteringen te komen.

**19.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Voor een privéfirma is dit onbegonnen werk. Het station van Hasselt is rot en er gebeurt elke week wel iets. Nu is er zelfs al een ongeluk met een reiziger. Ik weet dat de onderhandelingen voor het meerjareninvesteringsplan nog lopen. De minister zou het station eens moeten bezoeken, dan zou hij zien dat het nodig is om zijn gewicht in de schaal te

à 2 913 le dimanche. Je suis étonné d'entendre que la SNCB ne désire plus publier ces statistiques. Je veux bien me charger d'écrire un texte de cinq lignes que nous pourrions insérer dans le contrat de gestion et par lequel nous obligerions la SNCB à faire connaître ces chiffres. Il est essentiel que le public et le Parlement puissent prendre connaissance des statistiques de voyageurs et des investissements prévus.

A Hasselt, le personnel explique qu'il est très compliqué d'obtenir la remise en état d'un escalier roulant défectueux. Cela prend parfois des mois avant qu'une firme privée ne répare la panne. On ne sait toujours pas avec certitude combien d'argent Hasselt recevra.

Est-il vrai que cela dure désormais beaucoup plus longtemps de réparer un escalier roulant depuis qu'Infrabel ou la SNCB ne le font plus elles-mêmes? Quel a été le coût des – multiples – réparations des escaliers roulants défectueux de la gare de Hasselt en 2016 et en 2017? Quand seront effectivement alloués les 12 millions d'euros pour la gare de Hasselt et à quelles fins seront-ils alloués?

**19.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB, qui gère l'entretien des escaliers mécaniques depuis la dernière restructuration, me fait savoir qu'elle ne peut pas établir s'ils sont plus souvent hors service qu'auparavant. Le contrat d'entretien a été adjugé à l'entreprise Schindler depuis le 1<sup>er</sup> juin 2016. Durant la période du 1<sup>er</sup> juin 2016 au 31 mai 2017, la SNCB a payé 18 000 euros pour des réparations et pour l'entretien de l'ensemble des escalators de la gare de Hasselt. La personne en question a fait une chute lors de l'utilisation d'un escalier mécanique.

La SNCB indique que les rapports sont des documents internes qu'elle ne souhaite pas divulguer.

Le projet concernant la gare de Hasselt est intégré dans la proposition de plan pluriannuel d'investissement. Une concertation est actuellement en cours entre la SNCB et Infrabel en vue d'une harmonisation des investissements en faveur des gares.

**19.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Pour une firme privée, il s'agit d'un travail de Sisyphe. La gare d'Hasselt est pourrie et il se produit un incident chaque semaine. Et cette fois, c'est même une voyageuse qui en a fait les frais. Je sais que les négociations relatives au plan pluriannuel d'investissement sont encore en cours. À l'occasion, le ministre devrait effectuer une visite de

gooien om het aan te pakken.

Is de minister overigens niet bang dat de burgemeester het station zal sluiten? Dat moeten we toch echt wel voorkomen.

**19.05 David Geerts** (sp.a): Ik hoop dat er na de woorden nu ook daden komen.

*Het incident is gesloten.*

**20 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal inschrijvingen van speedpedelecs" (nr. 19244)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs" (nr. 19647)

**20.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Sinds 1 oktober 2016 is er een wettelijk kader voor snelle elektrische fietsen, speedpedelecs.

Hoeveel werden er sindsdien ingeschreven bij de DIV?

**20.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Voor speedpedelecs die autonoom kunnen rijden, is een verzekeringsattest nodig. Het type speedpedelec moet worden aangeduid in vak X15 van het DIV-aanvraagformulier. Sinds 15 december 2016 behandelt de DIV geen formulieren meer waarbij het vak X15 niet correct is ingevuld. Veel pedelecs zijn uitgerust met een knopje waarmee ze tot 15 km/uur autonoom kunnen rijden. Zo'n knopje wordt niet vaak gebruikt omdat men met trapondersteuning sneller kan rijden. Veel bestuurders weten niet dat ook deze fietsen onder het autonoom rijden vallen en dat ze dus een verzekering moeten nemen.

Daarnaast zijn er problemen met de eerste generatie speedpedelecs, die nooit een gelijkvormigheidsattest kregen. De minister zei eerder dat hij samen met de Gewesten naar een oplossing zou zoeken en tegen het einde van het jaar een nieuw KB zou publiceren. Omdat de overgangperiode voor de inschrijving afloopt op

la gare pour constater par lui-même qu'il est nécessaire de mettre tout son poids dans la balance pour s'attaquer au problème.

Du reste, le ministre ne craint-il pas que le bourgmestre fasse fermer la gare? Il convient que nous évitions à tout prix un tel épilogue.

**19.05 David Geerts** (sp.a): J'espère qu'à présent, les paroles feront place aux actes.

*L'incident est clos.*

**20 Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'immatriculations de speed pedelecs" (n° 19244)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation des speed pedelecs" (n° 19647)

**20.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Un cadre légal existe depuis le 1er octobre 2016 pour les vélos électriques rapides.

Combien ont-ils été inscrits auprès de la DIV, depuis?

**20.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Pour les vélos électriques rapides capables de fonctionner de manière autonome, une attestation d'assurance est requise. Le type de vélo électrique rapide doit être indiqué à la case X15 du formulaire de demande d'inscription auprès de la DIV. Depuis le 15 décembre 2016, la DIV ne traite plus les dossiers pour lesquels la case X15 n'est pas complétée correctement. De nombreux vélos électriques sont équipés d'un petit bouton qui leur permet de fonctionner de manière autonome jusqu'à 15 km/heure. Ce petit bouton n'est pas souvent utilisé dans la mesure où l'assistance au pédalage permet de se déplacer plus rapidement. Beaucoup de conducteurs de ces engins ignorent dès lors que leur vélo entre dans la catégorie des vélos capables de fonctionner de manière autonome et qu'ils doivent souscrire une assurance.

À côté de cela, s'ajoutent les problèmes que pose la première génération de speed pedelecs qui n'ont jamais obtenu de certificat de conformité. Le ministre a déclaré précédemment qu'il chercherait une solution en concertation avec les Régions et qu'il publierait un nouvel AR d'ici la fin de l'année. La période de transition pour l'immatriculation

10 december 2017 bestaat het risico dat deze oudere pedelecs niet op tijd gehomologeerd raken. Ook de wetgeving over de plaats op de weg waar pedelecs mogen rijden, kan eigenaars ervan weerhouden zich in te schrijven.

Hoeveel van de ingeschreven speedpedelecs kunnen autonoom rijden? Hoeveel formulieren werden teruggestuurd omdat het vak X15 niet correct was ingevuld? Zijn de fietshandelaars er voldoende van op de hoogte dat er ook een verzekering nodig is voor die fietsen met een knopje waarmee tot 15km/uur autonoom kan worden gereden? Moet 'autonoom rijden' niet anders worden gedefinieerd?

Hoe vlot loopt de inschrijving van de speedpedelecs? Zullen oudere fietsen nog gehomologeerd raken voor het einde van de overgangperiode? Is de minister zich ervan bewust dat mensen zich niet inschrijven door de problematiek rond de plaats op de weg? Wordt daar iets aan gedaan?

**20.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Er zijn momenteel 3.846 speedpedelecs ingeschreven. Ik overhandig een tabel met de gedetailleerde cijfers. Er zijn geen gegevens over het aantal teruggestuurde niet-correct ingevulde aanvraagformulieren.

Het al dan niet autonoom kunnen rijden heeft alleen gevolgen voor de verzekering en heeft geen invloed op de toekenning van de speedpedelecplaat. De verplichte inschrijving loopt vlot en raakt duidelijk ingeburgerd bij eigenaars, fietshandelaars en verzekeraars.

Het ontwerp van KB waardoor speedpedelecs nationaal kunnen worden gehomologeerd, ligt voor advies bij de Gewesten, daarna volgt de Raad van State. Als iedereen de adviestermijnen respecteert, dan is een homologatie mogelijk binnen de regularisatieperiode.

Ik betwijfel dat de verkeerscode mensen ervan weerhoudt hun speedpedelec in te schrijven. De eigenaars zijn zich bewust van de gevolgen als ze zulks nalaten.

prenant fin le 10 décembre 2017, il existe un risque que ces *pedelecs* plus anciens ne soient pas homologués à temps. La législation relative à la place qui est dévolue aux *pedelecs* sur la route pourrait empêcher leurs propriétaires de les faire immatriculer.

Combien de ces *speed pedelecs* immatriculés sont équipés d'un moteur autonome? Combien de formulaires ont-ils été renvoyés parce que la rubrique X15 n'a pas été remplie correctement? Les marchands de vélos sont-ils suffisamment informés du fait qu'une assurance est nécessaire pour ces vélos munis d'un bouton qui permet de d'atteindre en toute autonomie une vitesse d'environ 15km/h? La notion de "moteur autonome" ne devrait-elle pas être définie autrement?

Les *speed pedelecs* sont-ils immatriculés rapidement? Les vélos plus anciens seront-ils encore homologués avant la fin de la période de transition? Le ministre est-il conscient que certaines personnes ne procèdent pas à l'immatriculation de leur *speed pedelec* en raison de la question de la place qu'il peut occuper sur la voie publique? Recherche-t-on une solution pour résoudre ce problème?

**20.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le nombre de vélos électriques rapides immatriculés s'élève actuellement à 3 846. Je vous transmettrai un tableau comportant les chiffres détaillés à ce sujet. Il n'y a pas de données disponibles concernant le nombre de formulaires de demandes renvoyés parce qu'ils n'ont pas été remplis correctement.

Le fait que le vélo puisse ou non fonctionner de manière autonome a des conséquences uniquement pour l'assurance, mais aucune influence sur l'octroi de la plaque d'immatriculation. La procédure d'immatriculation obligatoire se déroule correctement et les propriétaires, les marchands de vélos et les assureurs l'ont manifestement adoptée.

Le projet d'arrêté royal permettant l'homologation nationale des *speed pedelecs* a été soumis pour avis aux Régions et sera ensuite transmis au Conseil d'État. Si tout le monde respecte les délais d'avis, une homologation sera possible pendant la période de régularisation.

Je doute que certaines dispositions du code de la route constituent pour certains usagers un obstacle à l'immatriculation de leur *speed pedelec*. Les propriétaires sont conscients des conséquences d'une négligence dans ce domaine.

**20.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik dank de minister voor de gedetailleerde cijfers.

**20.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is belangrijk dat het KB er op tijd is, zodat mensen niet het gevoel hebben dat ze nu worden afgestraft omdat ze bij de eersten waren om een speedpedelec te kopen.

*Het incident is gesloten.*

**21** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van speciale treinen naar het Pairi Daizapark op drukke dagen" (nr. 19268)**

**21.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): In het nieuwe vervoersplan van de NMBS wordt de pendeldienst tussen Aat en Pairi Daiza opgetrokken tot één trein per uur in het weekend vanuit Aat. Er worden echter geen speciale treinen ingelegd op drukke dagen, zoals voor het vervoer naar de kust gebeurt.

Is het uit een logistiek oogpunt mogelijk om op drukke dagen extra treinen in te leggen naar Pairi Daiza?

**21.02** **Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS is zich ervan bewust dat Pairi Daiza een belangrijke attractie is die steeds meer bezoekers trekt. De NMBS biedt reeds een B-Dagtrip naar Pairi Daiza aan voor de trein en de toegang tot het park en levert inspanningen om het treinaanbod vanuit Aat te verhogen.

Soms voert de NMBS het treinaanbod naar drukbezochte bestemmingen zonder commercieel doel op, wanneer de vraag toeneemt. Pairi Daiza is echter een privébedrijf en valt niet onder de toepassing van die bepaling van het beheerscontract. Het park kan echter wel een aanvraag indienen, indien het zulks nodig acht.

**21.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Ik begrijp het door u aangevoerde argument, maar meen dat er ook rekening zou moeten worden gehouden met het succes van het park en de bijbehorende verkeersknoop.

*Het incident is gesloten.*

**22** **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der**

**20.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre pour ses chiffres détaillés.

**20.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il importe que l'arrêté royal atterrisse à temps pour que certains n'aient pas le sentiment qu'ils sont aujourd'hui sanctionnés pour avoir été les premiers à acquérir un *speed pedelec*.

*L'incident est clos.*

**21** **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place de trains spéciaux pour rejoindre le parc Pairi Daiza les jours d'affluence" (n° 19268)**

**21.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Dans le nouveau plan de transport de la SNCB, le nombre de navettes pour rejoindre Pairi Daiza a été porté à un train par heure le week-end depuis Ath. En revanche, pas de trains spéciaux pour répondre à une forte demande ponctuelle, comme on le fait vers la côte.

Est-il possible de le faire, d'un point de vue logistique?

**21.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB est consciente de l'importance de Pairi Daiza et de son succès croissant. La SNCB propose déjà un billet B-Excursion comprenant trajet en train et accès au parc et consent des efforts pour augmenter les fréquences des trains au départ de Ath.

Vers des destinations prisées sans finalité commerciale, il arrive que la SNCB renforce son service en cas de demande accrue. Pairi Daiza, entreprise privée, n'entre pas dans le champ d'application de cette disposition. Cela dit, le parc peut formuler une demande s'il l'estime nécessaire.

**21.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Je comprends l'argument mais le succès du parc et les problèmes sur les routes pourraient être pris en considération également.

*L'incident est clos.*

**22** **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer**

**Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor senioren bij de aankoop van tickets via de website of via een ticketautomaat van de NMBS" (nr. 19286)**

**Belges, sur "la politique tarifaire pour les seniors en ce qui concerne le service en ligne ou par automate de la SNCB" (n° 19286)**

**22.01 Véronique Caprasse** (DéFI): De prijs van een rit tussen zone Brussel en Brussel-Nationaal-Luchthaven bedraagt 8,80 euro. Indien senioren online een dergelijk biljet kopen, debiteert het programma automatisch het bedrag van een heen-en-terugbiljet, met name 17,60 euro. Voor een dagtrip naar de zee of de Ardennen kan dergelijke praktijk nog worden verantwoord, maar niet voor een rit naar de luchthaven.

**22.01 Véronique Caprasse** (DéFI): Le prix du trajet entre la zone Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National est de 8,80 euros. En cas de commande en ligne avec le tarif senior, le programme débite automatiquement le montant de l'aller-retour, soit 17,60 euros. Pareille pratique pourrait se justifier pour une journée à la mer ou dans les Ardennes mais, pour l'aéroport, c'est absurde.

De senioren die aan een automaat in Brussel-Nationaal-Luchthaven een biljet naar Brussel willen kopen met hun MOBIB-kaart, wordt ook het dubbele tarief aangerekend.

Si à la gare de l'aéroport de Bruxelles-National, vous achetez votre billet pour Bruxelles via un automate, celui-ci vous propose le choix "Carte MOBIB". Les usagers possesseurs de la carte MOBIB pour seniors se voient appliquer le double tarif.

Bent u op de hoogte van deze praktijken? Gaat u ermee akkoord dat dit tariefbeleid senioren discrimineert en moet worden herzien?

Avez-vous connaissance de ces faits? Confirmez-vous cette politique tarifaire discriminatoire ou estimez-vous qu'elle doit être revue?

**22.02 Minister François Bellot** (*Frans*): Met het seniorenbiljet kunnen personen van 65 jaar of ouder extra voordelig in heel België reizen tijdens de daluren, d.w.z. vanaf 9.00 uur 's morgens. Het seniorenbiljet omvat een heen-en-terugreis op dezelfde dag.

**22.02 François Bellot**, ministre (*en français*): Le billet senior a pour but de permettre aux personnes de 65 ans et plus de se déplacer partout en Belgique pendant les heures creuses, c'est-à-dire à partir de 09 h 00 du matin, à un tarif avantageux. Le tarif de ce billet comprend un voyage aller-retour le même jour.

Voor ritten naar de luchthaven met een seniorenbiljet wordt de Diabolo-toeslag automatisch aan de forfaitaire prijs van de heenreis toegevoegd. De totaalprijs bedraagt dan 11,40 euro in tweede klas.

Pour les voyages vers l'aéroport avec un billet senior, la redevance Diabolo est automatiquement ajoutée au prix forfaitaire du billet pour le trajet aller, ce qui donne un prix total de 11,40 euros en deuxième classe.

Voor een retourtje op dezelfde dag in tweede klasse heeft de klant de mogelijkheid een enkeltje met Diabolotoeslag van 5,25 euro te kopen, waardoor hij in totaal 16,65 euro heen en terug, plus de Diabolotoeslag voor beide ritten, moet betalen.

Pour un voyage retour le même jour en deuxième classe, le client a la possibilité d'acheter un billet redevance Diabolo simple au prix de 5,25 euros, ce qui lui fait un total de 16,65 euros aller-retour, plus redevance Diabolo pour les deux trajets.

Bij het opstellen van de formule voor het standaardticket naar de luchthaven heeft men rekening gehouden met het feit dat die bestemming meestal gekozen wordt om er het vliegtuig te nemen. Met de Diabolotoeslag kost het 8,80 euro.

La formule du billet standard vers l'aéroport a été conçue en tenant compte du fait que, la plupart du temps, cette destination est choisie pour aller prendre l'avion. Avec la redevance Diabolo, il revient à 8,80 euros.

Als men uitgaat van een enkele reis naar de luchthaven vanuit de zone Brussel is het seniorenbiljet minder voordelig dan het gewone treinkaartje voor dezelfde bestemming omdat het een van de kortste ritten op het NMBS-net betreft. Dat seniorenbiljet blijft echter zeer voordelig als het

Dans l'optique d'un trajet simple vers l'aéroport au départ de la zone de Bruxelles, le billet senior est moins avantageux que le billet ordinaire pour la même destination étant donné qu'il s'agit d'un des trajets les plus courts sur le réseau de la SNCB. Par contre, ce billet senior reste très avantageux

vertrekstation verder ligt, bijvoorbeeld Luik, Namen, Oostende en Antwerpen.

De NMBS verzekert me dat het onlineverkoopsysteem de voormelde bedragen in functie van het gekozen ticket crediteert. Volgens de maatschappij is het zeer onwaarschijnlijk dat er een afwijkende prijs wordt berekend. In dat geval kan de reiziger echter een beroep doen op de klantenservice.

Voorts deelt de NMBS me mee dat het seniorenbiljet een papieren ticket is dat niet op de MOBIB-kaart opgeladen kan worden.

Ten slotte voegt de NMBS er nog aan toe dat ze geen kennis draagt van soortgelijke feiten als die welke u heeft aangekaart.

**22.03 Véronique Caprasse (DéFI):** Ik stel u deze vraag omdat er mensen zijn die dat hebben meegemaakt.

Die regeling tart op enkele punten elke logica. U heeft het zelf gezegd. Als men naar de luchthaven gaat is het meestal om er het vliegtuig te nemen. Het is niet logisch dat men voor dezelfde dag een retourtje zou nemen.

Mensen moeten weten waarvoor ze betalen. De informatie is niet duidelijk! Ik zal opnieuw vragen stellen als ik opnieuw geconfronteerd word met dit soort problemen.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wettelijke kader voor het rijexamen" (nr. 19291)**

**23.01 Philippe Pivin (MR):** Door de zesde staats hervorming werd de bevoegdheid voor het rijexamen dan wel naar de Gewesten overgeheveld, toch is er een harmonisering nodig. Bij het theoretische en praktische rijexamen worden verschillende talen toegestaan. Op verkeersborden staan echter vaak nuttige opschriften. Vlaanderen heeft het gebruik van de toegestane talen tijdens de rijexamens al gereguleerd en Wallonië is daarmee bezig. Het Brusselse Gewest overweegt een andere formule.

Bevestigt u dat het op dit moment in het Brusselse Gewest en in Wallonië mogelijk is om het praktische en theoretische rijexamen in om het even welke taal af te leggen? Volgens welke

lorsque la gare de départ est plus éloignée, par exemple Liège, Namur, Ostende ou Anvers.

La SNCB me certifie que son système de vente en ligne crédite les montants précités en fonction du billet choisi. La possibilité d'une anomalie dans le calcul du prix lui semble peu probable. Toutefois, en pareille situation, le voyageur a la possibilité de faire appel au service clientèle.

Par ailleurs, la SNCB m'informe que le billet senior est un billet papier qui ne se charge pas sur la carte MOBIB.

Enfin, elle ajoute qu'elle n'a aucun retour de faits similaires à ceux que vous avez relatés.

**22.03 Véronique Caprasse (DéFI):** Si je vous pose la question, c'est parce que des personnes l'ont vécu.

Il y a des choses qui sont tout à fait illogiques dans cette situation. Vous l'avez dit vous-même, quand on va à l'aéroport, c'est en général pour prendre l'avion. Un billet aller-retour le même jour n'est pas logique.

Il faut que les gens sachent pour quoi ils paient. L'information n'est pas claire! Je reviendrai vers vous au cas où je rencontre encore ce genre de problème.

*L'incident est clos.*

**23 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cadre légal de l'examen du permis de conduire" (n° 19291)**

**23.01 Philippe Pivin (MR):** Si la sixième réforme de l'État confère aux Régions la compétence de l'examen d'obtention du permis de conduire, l'harmonisation est nécessaire. De très nombreuses langues autres que nos langues nationales sont permises pour les examens théoriques et pratiques. Or la signalisation routière comporte des inscriptions utiles. La Flandre a déjà réglementé cet usage et la Wallonie y planche. La Région bruxelloise envisagerait une autre piste.

Confirmez-vous la faculté actuelle en Région bruxelloise et en Wallonie de faire usage de n'importe quelle langue pour l'examen pratique et théorique de l'obtention du permis de conduire?



procedures worden de tolken geselecteerd? Heeft de FOD Mobiliteit dat al geanalyseerd? Zo ja, zijn er wijzigingen gepland?

**23.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Sinds de zesde staatshervorming zijn de Gewesten voor die materie bevoegd. Ik stel voor dat u zich tot de vertegenwoordigers van de Gewesten richt.

*Het incident is gesloten.*

**24** **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbating van de fietsenstalling aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 19312)**

**24.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Op 1 mei 2017 heeft het privé-bedrijf APCOA het beheer van de fietsenparking van Gent-Sint-Pieters overgenomen van de vzw Max Mobiel.

Hoe is de aanbesteding verlopen? Hoeveel betaalt de NMBS aan APCOA en voorheen aan Max Mobiel? Hoe lang loopt het contract?

**24.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft een nieuwe aanbesteding voor 36 fietspunten uitgeschreven omdat het vorige dienstencontract ten einde liep. Uit de twee kandidaten voor het fietspunt van Gent-Sint-Pieters werd er gekozen voor APCOA en niet langer voor de vzw Max Mobiel.

De NMBS betaalt een vast bedrag aan APCOA in ruil voor een duidelijk takenpakket, maar wil wegens de marktconcurrentie geen exacte cijfers meedelen. Het contract loopt voor een periode van vier jaar en geldt voor alle fietsparkings rond het betrokken station. Deze aanpak werd al voorgelegd aan en goedgekeurd door de stad Gent.

**24.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik betreur dat Max Mobiel dit niet langer mag beheren, want dat is een vzw die werkt met werknemers met beperkte arbeidskansen. Het is jammer dat we de criteria niet kennen waarop de keuze wordt gebaseerd. Ik hoop dat de dienstverlening hier niet onder lijdt.

*Het incident is gesloten.*

**25** **Samengevoegde vragen van**

Quelles sont les procédures de sélection des interprètes? Le SPF Mobilité a-t-il déjà analysé cette question? Si oui, des modifications sont-elles prévues?

**23.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes en la matière. Je vous suggère de vous adresser à ses représentants.

*L'incident est clos.*

**24** **Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exploitation du parc à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 19312)**

**24.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Le 1er mai 2017, l'entreprise privée APCOA a repris de l'ASBL Max Mobiel la gestion du parking pour vélos de Gand-Saint-Pierre.

Pouvez-vous en dire plus sur la procédure d'adjudication? Quel montant la SNCB verse-t-elle à APCOA et quel était le montant versé précédemment à Max Mobiel? Quelle est la durée du contrat?

**24.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a lancé un nouveau marché pour 36 points vélo dès lors que le précédent contrat de services prenait fin. APCOA et l'ASBL Max Mobiel se sont présentées pour le point vélo de Gand-Saint-Pierre et c'est le premier de ces deux candidats qui a été retenu.

La SNCB versera un montant fixe à APCOA en contrepartie d'un éventail précis de tâches, mais ne souhaite pas communiquer de chiffres en raison de la concurrence du marché. Le contrat a une durée de quatre ans et porte sur tous les parkings pour vélos situés près de la gare en question. Le dossier a déjà été soumis à la ville de Gand, qui l'a approuvé.

**24.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Je regrette la fin du contrat avec *Max Mobiel* car cette ASBL occupait des personnes ayant des possibilités de travail limitées. Je trouve dommage que l'on ne puisse pas connaître les critères qui ont conduit à ce choix et j'espère que le service aux cyclistes n'en pâtira pas.

*L'incident est clos.*

**25** **Questions jointes de**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere elektrificatie van spoorlijn 19" (nr. 19313)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 19386)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 19822)

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 19" (n° 19313)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 19386)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 19822)

**25.01 Wouter Raskin (N-VA):** Einde 2015 reden er voor het eerst elektrische treinen tussen Herentals en Mol en het is nu de bedoeling om ook het resterende gedeelte van lijn 19, tussen Mol en Hamont, te elektrificeren. Vaak wordt dit gezien als een subproject binnen het kader van de IJzeren Rijn. De elektrificatie van het traject Mol-Hamont zou echter beter beschouwd worden als een apart project dat erop gericht is om Noord-Limburg en de Kempen te ontsluiten.

**25.01 Wouter Raskin (N-VA):** C'est à la fin 2015 qu'ont circulé les premiers trains électriques entre Herentals et Mol. L'objectif est aujourd'hui l'électrification de la partie restante de la ligne 19, entre Mol et Hamont. Ce projet est souvent considéré comme un sous-projet du Rhin d'acier alors qu'il faudrait plutôt le voir comme un projet distinct destiné à désenclaver le nord du Limbourg et la Campine.

Gaat de minister akkoord met deze visie en is hij bereid om ze bij Infrabel te verdedigen?

Le ministre partage-t-il cette vision et est-il prêt à la défendre auprès d'Infrabel?

**25.02 David Geerts (sp.a):** Over de elektrificatie van het traject tussen Mol en Hamont en verder naar Weert had ik een voorstel van resolutie ingediend, dat helaas niet werd goedgekeurd. De kostprijs voor dat traject zou 35 tot 40 miljoen euro bedragen, met een terugverdieneffect door besparingen op de energiekosten.

**25.02 David Geerts (sp.a):** J'avais déposé une proposition de résolution en faveur de l'électrification du tronçon entre Mol et Hamont et au-delà vers Weert mais elle n'a malheureusement pas été adoptée. L'électrification de ce tronçon coûterait entre 35 et 40 millions d'euros, avec un effet retour résultant d'économies sur les coûts énergétiques.

Werd dit dossier weerhouden als een prioritair investeringsdossier? Op welke wijze zal het gefinancierd worden? Kan de minister een aangepaste raming geven voor de kosten en de terugverdieneffecten? Wanneer zal de elektrificatie gerealiseerd worden?

Ce dossier a-t-il été retenu en tant que dossier d'investissement prioritaire? Quel sera son mode de financement? Le ministre peut-il fournir une estimation ajustée des coûts et des effets retour? Quand l'électrification sera-t-elle achevée?

**25.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Begin 2017 werd er beslist om 1 miljard euro bijkomend te investeren in spoorweginfrastructuur. Daarvan werd er 368 miljoen euro gereserveerd voor de Vlaamse spoorprioriteiten, zoals de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont. Hiervoor zou een investering van 46,3 miljoen euro nodig zijn, die echter op korte termijn gecompenseerd zou worden door de lagere exploitatiekosten voor de NMBS. Er werd een subsidie van 18,5 miljoen euro aangevraagd bij de Europese Commissie en die aanvraag werd ook goedgekeurd. Helaas heeft de

**25.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Il a été décidé au début de 2017 d'investir un milliard d'euros supplémentaire dans les infrastructures ferroviaires. Sur ce montant, 368 millions d'euros ont été réservés aux priorités ferroviaires de la Flandre, telles que l'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont. Celle-ci nécessiterait un investissement de 46,3 millions d'euros, qui serait néanmoins rapidement compensé par des coûts d'exploitation moins élevés pour la SNCB. Un subsidie de 18,5 millions d'euros a été demandé à la Commission européenne et a aussi été approuvé.

verdere elektrificatie van de lijn tussen Hamont en Weert geen prioriteit gekregen in Nederland en er kon voorlopig geen gezamenlijk project ingediend worden.

Is de goedkeuring van de subsidieaanvraag voor de elektrificatie van de spoorlijn Mol – Hamont nu definitief of moeten nog andere instanties de goedkeuring bevestigen? Wat is de timing?

Welke afspraken moeten er nog gemaakt worden over die 1 miljard euro voor spoorinvesteringen? Worden die infrastructuurwerken opgenomen in het meerjareninvesteringsplan of wordt dat een apart onderdeel?

Is de geschatte kostprijs van 46,3 miljoen euro nog steeds actueel? Wat zijn de voorwaarden om de Europese subsidie te kunnen ontvangen?

Moeten de werken uitgevoerd worden binnen een bepaalde tijdspanne?

**25.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De Europese Commissie heeft de diverse aanvraagdossiers, waaronder de elektrificatie van de lijn tussen Mol en Hamont, tussen februari en juni 2017 geëvalueerd. Het dossier is geselecteerd voor een subsidie van 18,25 miljoen euro. De resultaten moeten nu aan het Europees Parlement worden voorgelegd.

In de loop van september starten de discussies tussen Infrabel en het bevoegde agentschap van de Europese Commissie voor het afsluiten van een 'grant agreement' voor dit project. In die overeenkomst worden onder meer de kosten van het project, de Europese cofinanciering en de concrete planning opgenomen. De werkzaamheden van datgene wat de Europese Commissie financiert, moeten voor het einde van 2020 worden afgerond. De uitvoering van de werken is gepland vanaf de tweede helft van 2018 tot eind 2020.

Ter voorbereiding zal de grootteorde van de investering – thans geschat op 46,4 miljoen euro – nog verder worden verfijnd.

Infrabel beschouwt dit project als een op zichzelf staand project. Door met elektrisch materieel te rijden kunnen de exploitatiekosten worden gedrukt. Bovendien is de keuze voor elektrisch materieel dat kan worden ingezet op deze verbinding, groter dan de keuze waarover men vandaag beschikt.

Het saldo van de investeringskosten dat niet door

Malheureusement, la continuation de l'électrification de la ligne entre Hamont et Weert n'a pas obtenu la priorité aux Pays-Bas et aucun projet commun n'a encore pu être introduit à ce jour.

L'approbation de la demande de subsides pour l'électrification de la ligne ferroviaire Mol – Hamont est-elle désormais définitive ou bien d'autres instances doivent-elles encore confirmer l'approbation? Quand cela aura-t-il lieu?

Quels autres accords doivent-ils être conclus au sujet de ce milliard d'euros d'investissements ferroviaires? Ces travaux d'infrastructure sont-ils repris dans le plan pluriannuel d'investissement ou bien sont-ils rangés dans une autre catégorie?

Le coût estimé de 46,3 millions d'euros est-il encore d'actualité? Quelles sont les conditions pour pouvoir recevoir le subside européen?

Les travaux doivent-ils être exécutés dans un certain délai?

**25.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Entre février et juin 2017, la Commission européenne a procédé à l'évaluation de divers dossiers de demandes de subsides, dont notamment l'électrification de la ligne entre Mol et Hamont. Le dossier a été sélectionné pour bénéficier d'une subvention de 18,25 millions d'euros. Les résultats doivent à présent être soumis au Parlement européen.

Dans le courant du mois de septembre, Infrabel et l'agence de la Commission européenne compétente en la matière entameront les discussions pour conclure un "grant agreement" concernant ce projet. Ce contrat reprendra notamment le coût du projet, le co-financement européen et le calendrier précis. Les travaux du projet financé par la Commission européenne doivent être achevés pour la fin 2020. La réalisation des travaux doit, quant à elle, s'étendre du second semestre 2018 jusque fin 2020.

Pour préparer l'ensemble, l'ordre de grandeur des investissements – qui sont actuellement estimés à 46,4 millions d'euros – sera encore précisé.

Infrabel considère ce projet comme un projet autonome. L'utilisation de matériel électrique permet de réduire les coûts d'exploitation. De plus, le choix du matériel pouvant être mis en service sur cette liaison est plus étendu que le choix actuellement possible.

Le solde des coûts d'investissement qui ne sont pas

de Europese instanties wordt gefinancierd, komt ten laste van het gereserveerde 'Vlaamse gedeelte'. Het overleg met de Gewesten over de aanwending van het totaalbedrag van 1 miljard euro is nog volop bezig in het kader van het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit. Ik wil hierover een samenwerkingsakkoord afsluiten tussen de federale overheid en de Gewesten.

**25.05 Wouter Raskin (N-VA):** Blijkbaar ziet Infrabel de elektrificatie van dit traject als een op zichzelf staand project in uitvoering, wat toch een hoopgevende evolutie is.

**25.06 David Geerts (sp.a):** Ik onthoud dat de werken zullen starten in de tweede helft van 2018 en dat we tegen 2020 met een elektrische trein van Herentals tot Mol en verder naar Hamont kunnen sporen.

**25.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** En dat zou inderdaad goed nieuws zijn.

*Het incident is gesloten.*

**26 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van de voetgangersbrug 'de Passerelle' in Ronse" (nr. 19315)**

**26.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Eén van de voetgangersbruggen over het spoor in Ronse, de zogenaamde Passerelle, is afgesloten in 2014 en ligt er nu verwaarloosd bij.

Klopt het dat Infrabel deze brug kosteloos zal overdragen aan de stad Ronse? Kan de minister dit akkoord toelichten? Wanneer zou de effectieve overdracht plaatsvinden? Welke tijdelijke oplossing komt er in afwachting van de renovatie van de brug?

**26.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Momenteel ligt er volgens Infrabel een akkoord ter bespreking bij de diensten van het onroerend erfgoed, de stad Ronse en Infrabel over een snelle overdracht. De gesprekken zijn echter nog niet afgerond en in afwachting van de renovatie is een doorgang mogelijk via de ingekorte perrons.

**26.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** De minister bevestigt hier concreet dat een akkoord zo goed als rond zou zijn. Hopelijk zal deze brug zo snel mogelijk worden gerenoveerd, voor een betere

financés par les instances européennes sera à charge de la "part flamande" réservée. La concertation avec les Régions sur l'affectation du montant total de 1 milliard d'euros est en cours dans le cadre du Comité exécutif des ministres de la Mobilité. J'entends également conclure à cet égard un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions.

**25.05 Wouter Raskin (N-VA):** Infrabel considère apparemment l'électrification de cette ligne comme un projet autonome en cours d'exécution, ce qui représente incontestablement une évolution encourageante.

**25.06 David Geerts (sp.a):** Je retiens que les travaux débiteront dans la deuxième moitié de 2018 et que nous pourrons voyager en train à traction électrique de Herentals à Mol et au-delà jusqu'à Hamont à l'horizon 2020.

**25.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ce qui serait en effet une bonne nouvelle.

*L'incident est clos.*

**26 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation du pont piétonnier 'la Passerelle' à Renaix" (n° 19315)**

**26.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** L'une des ponts piétonniers qui enjambent les voies à Renaix, la Passerelle, a été fermé en 2014 et se trouve, depuis, dans un état d'abandon.

Est-il exact que la SNCB va transférer ce pont sans frais à la ville de Renaix? Le ministre peut-il en dire plus sur cet accord? Quand le transfert effectif interviendrait-il? Quelle solution sera-t-elle mise en place temporairement en attendant la rénovation de la passerelle?

**26.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** D'après Infrabel, un accord est actuellement examiné par les services en charge de l'immobilier, la ville de Renaix et Infrabel en ce qui concerne un transfert à brève échéance. Les discussions sont toujours en cours et, dans l'attente de la rénovation, un passage est possible via les quais qui ont été raccourcis.

**26.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Le ministre confirme, par des propos concrets, qu'on serait presque parvenu à dégager un accord. Nous espérons que ce pont sera rénové aussi vite que

dienstverlening in Ronse.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 19316 van mevrouw Temmerman, 19323 van de heer Van Hecke en 19335 van de heer Wollants worden omgezet in schriftelijke vragen.

**27** **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aantrekkelijkheid van de NMBS als werkgever" (nr. 19343)**

**27.01** **Gilles Foret (MR)**: De drie spoorbedrijven willen 475 kaderpersoneelsleden en contractuelen van de NMBS-groep een groepsverzekering aanbieden. Het prijskaartje bedraagt 1 miljoen euro. Dat zou nodig zijn om getalenteerde mensen te kunnen aantrekken.

Was er dan een aanwervingsprobleem voor getalenteerde mensen? Heeft de NMBS problemen om de nodige profielen te vinden? Is er veel personeelsverloop, waardoor het nodig is het bedrijf aantrekkelijker te maken als werkgever? Werden er nog meer maatregelen genomen op het stuk van arbeidsorganisatie en management? Een sterk hiërarchische structuur is niet langer geschikt voor de gediplomeerden van de Y-generatie. Is de structuur nog sterk hiërarchisch bij de NMBS? Wordt er bij de NMBS nagedacht over zelfsturing en zelfleiderschap, waarbij de medewerkers ruime autonomie krijgen?

**27.02** **Minister François Bellot (Frans)**: Voor sommige technische profielen neemt de NMBS contractuelen in dienst. Die kandidaten kunnen niet statutair in dienst worden genomen, wegens hun nationaliteit of omdat hun expertise niet voorkomt in de huidige statutaire graden.

De NMBS kan dus niet anders dan een groepsverzekering aanbieden om marktconform te zijn. Wanneer er zo een verzekering komt voor de nieuwe personeelsleden, moeten ook de contractuelen die nu al bij de NMBS werken zo een verzekering krijgen, en zo komt men in totaal op 475 personeelsleden.

Het is mijn bedoeling dat de nieuwe CEO's van de NMBS en HR Rail de organisatie op dat vlak en op andere vlakken moderniseren.

**27.03** **Gilles Foret (MR)**: Ik onderschrijf uw voornemen om het hr-beleid bij de NMBS te

possible et ce, dans le but d'améliorer la qualité du service à Renaix.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19316 de Mme Temmerman, 19323 de M. Van Hecke et 19335 de M. Wollants sont transformées en questions écrites.

**27** **Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité de la SNCB en tant qu'employeur" (n° 19343)**

**27.01** **Gilles Foret (MR)**: Les trois entreprises du rail veulent octroyer une assurance-groupe à 475 cadres et contractuels du Groupe SNCB pour un million d'euros, cet argument étant nécessaire pour attirer des talents en leur sein.

Un problème de recrutement de ces "talents" a-t-il été constaté? La SNCB peine-t-elle à recruter les profils qui lui sont nécessaires? Des départs sont-ils fréquemment constatés pour devoir rendre la société plus attractive? D'autres mesures ont-elles été prises dans l'organisation du travail et le management? Les structures très hiérarchisées ne conviennent plus aux diplômés de la génération Y. Est-ce encore le cas à la SNCB? Une réflexion sur le concept d'"entreprise libérée" avec une autonomie importante des collaborateurs est-elle en cours à la SNCB?

**27.02** **François Bellot, ministre (en français)**: Pour certains profils pointus, la SNCB recourt au recrutement contractuel; ces candidats ne peuvent être statutaires vu leur nationalité ou leur expertise non reprise dans les grades statutaires actuels.

Dès lors, pour la SNCB, offrir une assurance groupe pour s'aligner sur le marché est incontournable et dès qu'une assurance est prévue pour les nouveaux contractuels recrutés, un avantage identique revient aux contractuels déjà en place. Cela fait 475 travailleurs.

Je souhaite que les nouveaux patrons de la SNCB et de HR Rail modernisent l'organisation dans ces matières et dans d'autres.

**27.03** **Gilles Foret (MR)**: Je partage votre volonté de moderniser la politique RH de la SNCB et de

moderniseren en bij te sturen om de NMBS-Groep aantrekkelijker te maken als werkgever. Er is nood aan nieuwe werkwijzen, die lijken op die van de bedrijven die aantrekkelijk zijn voor die talentvolle krachten.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 19347 van mevrouw Cassart-Mailleux en 19354 van mevrouw Poncelet worden omgezet in schriftelijke vragen.

**28** **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het taalonevenwicht bij de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol" (nr. 19367)**

**28.01** **Véronique Caprasse (DéFI)**: In een antwoord op een vraag in april 2016 deelde u de taalverdeling mee bij het personeel van Belgocontrol, waar men momenteel geen geldig taalkader kan voorleggen. U sprak over de moeilijkheden om dit wettelijk vereiste taalkader op te stellen.

Het probleem zou volgens mijn bronnen liggen aan het feit dat er sinds 2010 onvoldoende Franstalige luchtverkeersleiders zijn aangenomen, met name in de luchthavens van Luik en Charleroi. De vier Nederlandstalige luchtverkeersleiders die in Charleroi en Luik werkten, zijn niet geslaagd voor hun stage wegens hun gebrekkige Frans.

Zullen er nieuwe aanwervingen verricht worden? Kan er overwogen worden om aparte wervingsreserves aan te leggen voor Franstalige en Nederlandstalige luchtverkeersleiders, voor een volledige operationele luchtverkeersleiding in de Waalse luchthavens?

**28.02** **Minister François Bellot (Frans)**: Wegens het structurele tekort bij Belgocontrol in 2010 en 2014 werden er in die periode geen wervingsexamens voor luchtverkeersleiders georganiseerd. Sinds 2015 beschikt Belgocontrol weer over de nodige middelen om personeel aan te werven en om investeringen te doen.

Er is twee à drie jaar opleiding nodig vóór de luchtverkeersleiders volledig inzetbaar zijn. Belgocontrol heeft een beroep gedaan op een internationale instantie die instaat voor de theoretische opleiding. De praktische opleiding moet in de tijd worden gespreid, aangezien het aantal beschikbare stageplaatsen beperkt is.

l'adapter pour rendre le groupe attractif. Il faut de nouvelles manières de travailler, semblables à celles des sociétés qui sont attractives pour ces talents.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19347 de Mme Cassart-Mailleux et 19354 de Mme Poncelet sont transformées en questions écrites.

**28** **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déséquilibre linguistique en termes de contrôleurs aériens au sein de Belgocontrol" (n° 19367)**

**28.01** **Véronique Caprasse (DéFI)**: En réponse à une question d'avril 2016, vous aviez livré la répartition linguistique du personnel au sein de Belgocontrol, actuellement en défaut de présenter un cadre linguistique en bonne et due forme. Vous faisiez état de la difficulté de mettre en place le cadre linguistique requis par la loi.

Le problème viendrait, selon mes sources, du nombre insuffisant de contrôleurs francophones recrutés depuis 2010, notamment pour les aéroports de Liège et de Charleroi. Les quatre contrôleurs néerlandophones qui travaillaient à Charleroi et à Liège ont échoué dans leur stage à cause de leur français approximatif.

Des recrutements sont-ils prévus? Est-il envisageable, afin de veiller au caractère pleinement opérationnel des aéroports wallons, de mettre en place des réserves séparées de recrutement de contrôleurs aériens francophones et néerlandophones?

**28.02** **François Bellot, ministre (en français)**: Suite au déficit structurel de Belgocontrol en 2010 et 2014, il n'y a pas eu d'examen de recrutement de contrôleurs aériens pendant cette période. Depuis 2015, Belgocontrol dispose à nouveau des moyens nécessaires pour recruter du personnel et réaliser les investissements.

Il faut compter deux à trois ans de formation avant que les contrôleurs aériens ne soient pleinement opérationnels. Belgocontrol a fait appel à un organisme de formation théorique internationale. En ce qui concerne la formation pratique, un échelonnement dans le temps est nécessaire vu la capacité de stage limitée.

Sinds 2015 heeft Belgocontrol drie vergelijkende wervingsexamens georganiseerd. Tegen eind 2017 zullen 71 aspirant-luchtverkeersleiders aan hun opleiding zijn begonnen. Er zijn veel minder Franstalige kandidaten dan Nederlandstalige, hoewel Belgocontrol in het Franstalige gedeelte van het land specifieke promotiecampagnes heeft gevoerd. Belgocontrol legt sinds 2016 aparte wervingsreserves aan.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 19371 van de heer Van den Bergh, 19388 van de heer Delannois, 19400 en 19401 van de heer Thiébaud worden omgezet in schriftelijke vragen.

**29** **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Schuman voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 19412)**

**29.01** **Véronique Caprasse (DéFI)**: Bij de renovatie van het station Brussel-Schuman nam Beliris de normen inzake de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's) in acht. De NMBS zou dat echter niet hebben gedaan en voert aan dat dat niet in het beheerscontract staat: de perrons zijn dus wel toegankelijk, maar de voertuigen niet. Het loket voor minder mobiele personen is dicht en zou worden gebruikt voor de goederenontvangst.

Bevestigt u die manco's en de aangevoerde argumenten? Wat zult u ondernemen om de toegankelijkheid van het station te verbeteren?

**29.02** **Minister François Bellot (Frans)**: De NMBS zal het station Brussel-Schuman weldra aan de lijst met 114 PMB-stations toevoegen.

Op 6 juli werden prototypes van opstaphellingen met succes uitgetest. De firma die ze produceert, en die nog enkele kleine aanpassingen moet aanbrengen, en de fabriek die zorgt voor de afwerking, zijn momenteel gesloten. We verwachten dat het prototype in week 36 of uiterlijk in week 39 zal worden geleverd. Het kan dat worden getest in het station zelf, en worden gehomologeerd door een gespecialiseerde firma.

De bijstand zal worden verzekerd door een mobiel team.

Na de homologatie van de toegangshelling, in het

Depuis 2015, Belgocontrol a organisé trois concours de recrutement. D'ici fin 2017, 71 aspirants contrôleurs aériens auront entamé leur formation. Le nombre de candidats francophones est beaucoup plus faible que le nombre de candidats néerlandophones, malgré les campagnes spécifiques de publicité menées par Belgocontrol du côté francophone. Belgocontrol a constitué des réserves de recrutement séparées depuis 2016.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19371 de M. Van den Bergh, 19388 de M. Delannois, 19400 et 19401 de M. Thiébaud sont transformées en questions écrites.

**29** **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité PMR de la gare Schuman" (n° 19412)**

**29.01** **Véronique Caprasse (DéFI)**: Lors de la rénovation de la gare de Bruxelles-Schuman, Beliris a respecté les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cependant, la SNCB ne suivrait pas, au motif que cela ne figurerait pas dans le contrat de gestion: ainsi, les quais sont accessibles mais pas les wagons; le guichet destiné aux PMR est fermé et servirait à la réception de marchandises.

Confirmez-vous ces carences et leurs justifications? Comment comptez-vous améliorer l'accessibilité?

**29.02** **François Bellot, ministre (en français)**: La SNCB ajoutera bientôt la gare de Bruxelles-Schuman à la liste des 114 gares PMR.

Des prototypes de rampes d'embarquement ont été testés avec succès le 6 juillet. La société productrice, qui doit effectuer quelques petites adaptations, et l'usine responsable de la finition, sont actuellement fermées. Nous attendons la livraison du prototype pour la 36<sup>e</sup> semaine ou au plus tard la 39<sup>e</sup> semaine. Il pourra alors être testé sur le site même à Bruxelles-Schuman, afin d'être homologué par une firme spécialisée.

L'assistance sera assurée par une équipe mobile.

Lorsque la rampe sera homologuée, au quatrième

laatste kwartaal van 2017, zal de NMBS het station Brussel-Schuman ermee uitrusten, waardoor het de status van PMB-station zal verwerven – dat houdt in dat er dienstverlening voor reizigers met een beperkte mobiliteit wordt aangeboden en dat er personeel aanwezig is mits er 24 uur van tevoren een aanvraag wordt ingediend.

**29.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): Welke oplossingen worden er in de tussentijd aangereikt?

**29.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is geen oplossing voor het station Brussel-Schuman, maar ik heb instructies gegeven om het probleem op te lossen. Homologatie is noodzakelijk wanneer er dergelijk materiaal ter beschikking wordt gesteld op openbare plaatsen.

*Het incident is gesloten.*

**30** **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de onmogelijkheid voor personen met een handicap om als begeleider te fungeren voor het praktische rijexamen" (nr. 19425)**

**30.01** **Véronique Caprasse** (DéFI): Na drie maanden oefenen en vanaf 18 jaar mag men het praktisch rijexamen afleggen met zijn eigen auto, in het bijzijn van een begeleider. Een bestuurder die enkel een aan zijn handicap aangepast voertuig mag besturen, komt niet in aanmerking om als begeleider te fungeren. Op de passagiersplaats zou iemand die over de vereiste zintuiglijke scherpte en zelfbeheersing beschikt echter perfect als begeleider kunnen fungeren.

Overeenkomstig het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap moeten de verdragsstaten in redelijke aanpassingen voorzien. Volgens mij vormt die mogelijkheid om als begeleider te fungeren een redelijke aanpassing.

Hebt u zich over die beperking gebogen? Mag men een positieve evolutie op dat stuk verwachten?

**30.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): In principe moet de houder van een voorlopig rijbewijs M36 vergezeld worden door een begeleider wanneer hij leert rijden. De begeleider moet sinds minstens acht jaar houder zijn van een Belgisch of Europees rijbewijs dat geldig is voor een voertuig van categorie B, dat hij bij zich heeft.

trimestre 2017, la SNCB en équiperà la gare de Bruxelles-Schuman, qui acquerra le statut de gare PMR – c'est-à-dire disposant d'un service pour les PMR et de la présence de personnel moyennant une réservation 24 heures à l'avance.

**29.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): En attendant, quelles sont les solutions?

**29.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Il n'y a pas de solution à la gare de Bruxelles-Schuman mais j'ai donné des instructions pour que ce problème soit réglé. Les homologations sont nécessaires quand on met un tel matériel à disposition dans des lieux publics.

*L'incident est clos.*

**30** **Question de Mme Véronique Caprasse à la secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "les conditions imposées aux personnes porteuses d'un handicap en qualité de guide lors de l'examen pratique de conduite automobile" (n° 19425)**

**30.01** **Véronique Caprasse** (DéFI): Après trois mois de stage et à partir de 18 ans, on peut présenter l'examen pratique de conduite automobile avec son propre véhicule, accompagné d'un guide. Le conducteur qui ne peut conduire qu'un véhicule adapté à son handicap ne peut être guide à l'apprentissage. Pourtant, à la place du passager, une personne disposant de l'acuité sensorielle requise et des capacités de maîtrise de soi pourrait parfaitement assurer cette fonction.

En vertu de la Convention des Nations Unies relative aux personnes handicapées, les États parties doivent faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés. Il m'apparaît que cette fonction de guide relève de l'aménagement raisonnable.

Vous êtes-vous penché sur cette restriction? Peut-on attendre une évolution positive en la matière?

**30.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): En principe, le titulaire d'un permis de conduire provisoire M36 doit être accompagné d'un guide lors de l'apprentissage de la conduite. Celui-ci doit être, depuis huit ans au moins, titulaire et porteur d'un permis de conduire belge ou européen valable pour la conduite d'un véhicule de catégorie B.



De bestuurder die enkel een speciaal aan zijn handicap aangepast voertuig mag besturen, mag enkel als begeleider bij de scholing optreden als de kandidaat aan dezelfde handicap lijdt en eveneens een speciaal aan deze handicap aangepast voertuig bestuurt. Een kandidaat met een handicap die niet met aangepast voertuig hoeft te rijden, mag als begeleider fungeren van een persoon die niet dezelfde handicap heeft.

De begeleider moet niet alleen de basisvaardigheden aanleren (en dus ook de beheersing van het voertuig), maar ook kunnen reageren en de controle van het voertuig kunnen overnemen als de kandidaat een fout maakt; als de begeleider daartoe enkel in staat is in een aangepast voertuig, wil dat zeggen dat de kandidaat de technische aanpassingen aan het voertuig volledig moet beheersen – een bijkomende en overbodige moeilijkheid voor hem.

Aangezien het vrijwel niet haalbaar is om elke potentiële begeleider te evalueren, werd die maatregel genomen.

**30.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): In sommige gevallen zou men personen met een handicap moeten kunnen toestaan om als begeleider te fungeren voor een kandidaat die leert rijden.

*Het incident is gesloten.*

**31** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe vertraging van de treinen op lijn 96" (nr. 19402)
- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 19421)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers" (nr. 19592)

**31.01** **Catherine Fonck** (cdH): In december 2016 hebben ikzelf en enkele collega's u geïnterpelleerd over de catastrofale situatie op lijn 96 Quiévrain-Bergen-Brussel en Quévy-Frameries-Bergen-Brussel. U stipte toen de werkzaamheden als oorzaak aan en u beloofde maatregelen te zullen nemen om de stiptheid te verbeteren, met name door een speciale lijnmanager aan te stellen.

Celui qui ne peut conduire qu'un véhicule adapté à son handicap ne peut être guide à l'apprentissage qu'à la condition que le candidat souffre du même handicap et conduit le même type de véhicule. Une personne handicapée ne devant pas conduire de véhicule adapté peut être guide d'un titulaire ne partageant pas son handicap.

Le guide, outre sa fonction d'enseignement de la conduite et donc de la maîtrise du véhicule, doit pouvoir réagir et prendre le contrôle du véhicule en cas d'erreur du candidat; si le guide ne peut le faire que dans un véhicule adapté, cela veut dire que le candidat doit maîtriser les adaptations techniques du véhicule – difficulté supplémentaire et superfétatoire pour lui.

Dans la mesure où il est peu envisageable d'évaluer chaque guide potentiel, cette mesure a été prise.

**30.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): Dans certains cas, on devrait permettre aux personnes handicapées de pouvoir guider des candidats conducteurs.

*L'incident est clos.*

**31** **Questions jointes de**

- M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux retards de trains sur la ligne 96" (n° 19402)
- Mme **Catherine Fonck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 19421)
- M. **Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne" (n° 19592)

**31.01** **Catherine Fonck** (cdH): En décembre 2016, nous étions plusieurs à vous interpeller sur la situation catastrophique de la ligne 96 Quiévrain-Mons-Bruxelles et Quévy-Frameries-Mons-Bruxelles. Vous expliquiez que la cause était des chantiers et que vous alliez prendre des mesures pour améliorer la ponctualité, notamment grâce à un gestionnaire spécial de ligne.

De werkzaamheden op de lijn zijn al maanden achter de rug, maar toch reed, volgens navetteurs.be, in mei 2017 slechts 57,6% van de treinen tussen Bergen en Brussel-Centraal op tijd. Meer dan vier treinen op tien hadden een vertraging van gemiddeld zeven minuten. U bent uw beloften niet nagekomen, want treinen worden geschraapt, reistijden zijn langer dan de theoretische duur en er zijn te weinig rytuigen voor het hoge aantal reizigers. De dienstverlening op lijn 96 is ondermaats.

**31.02 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Na uw uitstekende beslissing om lijnmanagers aan te stellen, merkte ik, als pendelaar op lijn 96, enige verbetering. Er zijn echter nog steeds vertragingen, vaker richting Bergen dan richting Brussel, en bepaalde treinen worden geschraapt.

Wat zijn de structurele en punctuele problemen op deze lijn? Welke oplossingen stelt de lijnmanager voor in zijn maandverslagen die hij aan u overlegt? Welke verbeteringen kunnen er op deze lijn worden aangebracht tegen 1 september?

**31.03 Minister François Bellot (Frans):** Ik neem elke maand de stiptheidscijfers onder de loep. Wat de gegevens van de maand mei betreft, heb ik de twee gedelegeerde bestuurders geïnterpelleerd en gevraagd dat men mij een actieplan zou voorleggen om zo snel mogelijk weer terug te keren naar het goede niveau van 2015.

De NMBS bevestigt dat de stiptheid op lijn 96 nauwgezet wordt opgevolgd door de lijnmanager. In 2017 is de stiptheid op die lijn gestegen; in 2016 werden er tal van inspanningen geleverd, maar in de maand mei 2017 werden er teleurstellende resultaten opgetekend als gevolg van de temperaturen van meer dan 30°C.

In juni heeft de NMBS een verbetering vastgesteld. De stiptheid is minder goed voor de treinen die vanuit Brussel vertrekken dan voor de treinen die richting Brussel rijden. We zullen u een overzicht bezorgen van de evolutie sinds 2015.

Meer dan de helft van de incidenten is te wijten aan infrastructuurproblemen, en die zijn voor 28% toe te schrijven aan de NMBS, voor 28% aan Infrabel en voor het overige aan externe factoren.

Volgens Infrabel kan die toename van het aantal incidenten in verband worden gebracht met de hoge temperaturen en de temperatuurschommelingen. De seinen zijn daar gevoelig voor. Alle verslagen van Infrabel wijzen daarop.

Les travaux sont finis depuis des mois mais, selon navetteurs.be, en mai 2017, seuls 57,6 % des trains étaient à l'heure entre Mons et Bruxelles-Central. Plus de quatre trains sur dix étaient en retard de sept minutes en moyenne. Vous n'avez pas respecté vos engagements: suppression de trains, allongement des temps de trajet bien au-delà des durées théoriques et sous-capacité des voitures au vu du nombre de voyageurs. La qualité minimale du service n'est plus assurée sur la ligne 96.

**31.02 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Après votre excellente décision de désigner des managers de ligne, il y avait eu amélioration sur la ligne 96 que j'emprunte tous les jours. Mais des retards demeurent, plus dans le sens de Bruxelles vers Mons, et certains trains sont supprimés.

Quels sont les problèmes structurels et ponctuels sur cette ligne? Le manager de ligne doit vous transmettre un rapport mensuel, quelles solutions propose-t-il? Comment améliorer cette ligne pour la rentrée de septembre?

**31.03 François Bellot, ministre (en français):** J'analyse chaque mois la ponctualité des trains. Concernant les données du mois de mai, j'ai interpellé les deux administrateurs délégués, et demandé qu'un plan d'action me soit présenté afin de retrouver au plus vite le bon niveau de 2015.

La SNCB confirme que la ponctualité de la ligne 96 est bien suivie par le manager de ligne. En 2017, cette ponctualité a augmenté; en 2016, de nombreux efforts ont été fournis, mais le mois de mai 2017 a affiché des résultats décevants en raison des températures supérieures à 30 degrés.

En juin, la SNCB a constaté une amélioration. La ponctualité est moins bonne quand on quitte Bruxelles que lorsqu'on va vers Bruxelles. Nous allons vous remettre un tableau reprenant cette évolution depuis 2015.

Plus de la moitié des incidents sont dus à des dérangements d'infrastructure, provenant à 28 % de la SNCB, à 28 % d'Infrabel et le reste provenant d'éléments externes.

D'après Infrabel, cette hausse d'incidents est liée aux températures élevées et à leurs variations. La signalisation y est sensible. Tous les rapports d'Infrabel vont dans ce sens.

De vertragingen die aan derden of de NMBS te wijten zijn, bewegen zich in stijgende lijn. De aan de NMBS toe te schrijven vertragingen worden veroorzaakt door het rollend materieel. De stijging van het aantal vertragingen door derden die zich in mei voordeed, wordt verklaard door het spoorlopen, de kabeldiefstallen en de daden van kwaadwilligheid.

De werken verergeren de zaken. Door de huidige werken op lijn 96 kan die lijn maar beperkt worden benut en wordt het verkeer vertraagd. Bij incidenten is het moeilijker om de situatie recht te trekken.

De NMBS neemt maatregelen om het aantal pechgevallen te verminderen en schenkt samen met Infrabel regelmatig aandacht aan het opstellen van een zo goed mogelijke planning voor de infrastructuurwerken.

Voor lijn 96 heeft men de dienstregelingen van bepaalde goederentreinen aangepast om het spitsverkeer niet in de war te doen lopen. De lijnmanagers analyseren wekelijks de incidenten. Men sensibiliseert het operationeel personeel om fouten in de seinposten te voorkomen, meer bepaald wanneer treinen elkaar moeten kruisen, zoals in Halle.

Brussel-Zuid heeft een duidelijke richtlijn uitgevaardigd om de doorstroming van het treinverkeer te verbeteren, vooral tijdens de avondspits, tussen lijn 96 en 96N. Infrabel laat weten dat de buitenwerken aan de seininrichting in het kader van de concentratie van de post van Quévy B33, die tussen december 2016 en april 2017 werden gerealiseerd tijdens de werken voor het enkelsporig maken van delen van lijn 96, intussen afgerond zijn. De lijn moet echter verder worden gemoderniseerd en er zullen nog werken worden uitgevoerd: zo zal het station Quévy worden aangepakt. Naast de werken aan de seininrichting, moeten ook de houten dwarsliggers van de B-sporen tussen Cuesmes en Quévy worden vervangen.

**31.04 Catherine Fonck (cdH):** Indien u nog meer werken plant, vrees ik dat de situatie voor de reizigers er alleen maar op zal achteruitgaan.

Ik vernam de cijfers voor de eerste helft van juni. Er werden redenen voor de vertragingen aangehaald, in verband met de infrastructuur, het onderhoud van de sporen, ongevallen of pannes. Daarvoor kan ik begrip opbrengen. Maar dat naar klimatologische omstandigheden wordt verwezen, is ongehoord! Bij mijn weten heerst er geen microklimaat van 30° op

Concernant les retards à charge de tiers et de la SNCB, on observe des courbes croissantes. La cause des retards imputables à la SNCB réside dans le matériel roulant. La hausse des causes tierces, en mai, s'explique par des *trespassing*, des vols de câbles et des actes de malveillance.

Les travaux aggravent les faits. Des chantiers en cours sur la ligne 96 restreignent l'exploitation et ralentissent le trafic. En cas d'incident, il est plus difficile de rattraper la situation

La SNCB prend des mesures pour réduire le nombre de pannes et accorde une attention régulière, avec Infrabel, pour planifier au mieux les travaux d'infrastructure.

Pour la ligne 96, on a modifié les horaires de certains trains de marchandises pour ne pas perturber l'heure de pointe. Les managers de ligne analysent chaque semaine les incidents. On sensibilise le personnel opérationnel pour éviter des erreurs en cabine, notamment quand des trains doivent se croiser comme à Hal.

Une directive claire a été éditée par Bruxelles-Midi afin de fluidifier le trafic, surtout en heures de pointe vespérales entre les lignes 96 et 96N. Enfin, Infrabel m'informe que les travaux extérieurs de signalisation visant la concentration du poste de Quévy B33, réalisés durant la mise à voie unique sur la ligne 96 entre décembre 2016 et avril 2017, sont à présent terminés. Les tests fonctionnels sont en cours et la mise en service du poste est prévue en décembre 2017. Infrabel ajoute que la ligne devrait cependant continuer à faire l'objet d'une modernisation et que d'autres chantiers y sont ou y seront encore réalisés, notamment l'infrastructure de la gare de Quévy. Par ailleurs, outre les travaux de signalisation, le renouvellement des traverses en bois dans les voies B entre Cuesmes et Quévy est à prévoir.

**31.04 Catherine Fonck (cdH):** Si vous prévoyez encore de nouveaux chantiers, je crains que la situation des navetteurs n'empire.

J'ai entendu les chiffres des 15 premiers jours de juin. Sur les causes des retards, je peux comprendre certains éléments liés aux infrastructures, à l'entretien des voies, aux accidents ou aux pannes. Par contre, la question du climat n'est pas recevable! Que je sache, il n'y a pas un microclimat spécial à 30° sur cette ligne.

die lijn. U noemt de cijfers teleurstellend. Neen! Als maar 57% van de treinen stipt rijdt, is dat een catastrofe!

Uw voorganger had gezworen dat alles snel beter zou gaan op lijn 96. Drie jaar later is er nog altijd een probleem inzake het materieel en het onderhoud van de sporen. Hoe minder budget er daaraan wordt besteed, hoe minder de sporen onderhouden worden. Deze situatie zorgt voor permanente vertragingen en afgeschafte treinen.

**31.05 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Het valt niet te ontkennen dat de treinreizigers in mei ontevreden waren. De pendelaars moeten lang wachten omdat een andere trein voorrang krijgt die in het volgende station moet stoppen. Het omgekeerde zou logischer zijn.

Ik ben het niet eens met mevrouw Fonck. Er werden geen werken meer uitgevoerd aan de sporen van het station van 's Gravenbrakel sinds ik kind was en er stoomtreinen reden. Net als in Hennuyères werden de rotte houten bielzen vervangen. De verschillende ministers, ook de Waalse, hebben hun plicht verwaarloosd.

Ik ben blij dat die werken werden uitgevoerd want ze verhogen de veiligheid. Dat betekent echter niet dat er geen andere werken meer nodig zijn.

De Thalys was een meevaller voor onze lijn omdat de treinen Parijs-Brussel hier niet meer langskomen, maar omdat er slechts twee sporen zijn, hebben werkzaamheden steeds gevolgen voor de dienstregelingen.

Voor de gewone reiziger is de vervanging van de bielzen wellicht totaal onbelangrijk, maar in werkelijkheid is het van fundamenteel belang!

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 19466 van mevrouw Dumery wordt uitgesteld. De vragen nrs. 19481 van mevrouw Jadin, 19485 van de heer Raskin, 19529 van de heer Vandenput, 19812 van mevrouw Lalieux, 19535 van de heer Van den Bergh, 19549 van mevrouw Dedry, 19600 en 19601 van de heer Foret worden omgezet in schriftelijke vragen.

**32 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 32 miljoen Europese steun voor de Belgische spoorwegen" (nr. 19622)**

**32.01 David Geerts (sp.a):** Ons land krijgt

Vous avez dit que les chiffres étaient décevants. Non! 57 % de trains à l'heure, c'est catastrophique!

Votre prédécesseur avait juré que tout irait rapidement mieux sur la ligne 96. Trois ans plus tard, on a toujours un problème de matériel et d'entretien des voies. À force d'amputer le budget, il y a un défaut d'entretien des voies, on a des retards permanents et des trains supprimés.

**31.05 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Il y a eu un net déficit de satisfaction au mois de mai, c'est indéniable. Les navetteurs doivent attendre longtemps pour laisser passer un train qui s'arrête à la gare suivante, alors que ceux-ci devraient passer après le leur.

Je ne suis pas d'accord avec Mme Fonck. On n'avait plus fait de travaux sur les voies de la gare de Braine-le-Comte depuis que j'étais enfant et qu'il y avait des machines à vapeur. Les traverses de bois pourries ont été remplacées, comme à Hennuyères. Il y a eu une incurie inacceptable des différents ministres, même wallons.

Je suis heureux de ces travaux car ils améliorent la sécurité. Cela ne signifie pas qu'il ne faut pas en faire d'autres.

Même si le Thalys a soulagé notre ligne car les trains Paris-Bruxelles n'y passent plus, il n'y a que deux voies, et, lors des travaux, les horaires en pâtissent.

Pour l'usager lambda, le fait de changer les traverses de chemin de fer paraît sans doute très secondaire alors que c'est fondamental!

*L'incident est clos.*

Le **président:** La question n° 19466 de Mme Dumery est reportée. Les questions n<sup>os</sup> 19481 de Mme Jadin, 19485 de M. Raskin, 19529 de M. Vandenput, 19812 de Mme Lalieux, 19535 de M. Van den Bergh, 19549 de Mme Dedry, 19600 et 19601 de M. Foret sont transformées en questions écrites.

**32 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide de 32 millions accordée par l'Europe aux chemins de fer belges" (n° 19622)**

**32.01 David Geerts (sp.a):** Afin d'optimiser ses

32 miljoen euro steun om de spoorinfrastructuur en –diensten te optimaliseren, afkomstig uit een Europees budget van 2,7 miljard euro, verdeeld over 152 projecten binnen de hele EU. Bedoeling is om de ontbrekende schakels in het TEN-T (Trans-European Transport Network) weg te werken.

Welke projecten zullen er worden gefinancierd door Europa? Gaat het naast het goederenvervoer ook over passagierslijnen? Wat zijn de criteria voor de projectsubsidies? Wat is het totale bedrag van de ingediende aanvragen? Heeft de regering daarmee rekening gehouden bij haar plannen voor het binnenlandse vervoer?

**32.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Op 13 oktober 2016 heeft het Innovation and Networks Executive Agency voor de Europese Commissie nieuwe projectoproepen gelanceerd in het raam van het CEF-transportprogramma, geldig tot en met 7 februari 2017. Daarvoor heeft de Commissie 1,9 miljard euro uitgetrokken, waarvan 1,1 miljard euro voor de lidstaten die in aanmerking komen voor een financiering uit het Cohesiefonds. De resterende 800 miljoen euro kon worden toegekend aan projecten in om het even welke EU-lidstaat.

Alleen de spoorprojecten inzake passagiers- of goederenvervoer die passen in een van de volgende prioriteiten, kunnen subsidie krijgen: de upgrade of retrofit van het rollend materiaal met ETCS, de uitrol van ETCS over het hele TEN-T netwerk, de vervanging van de remblokken van goederenwagens door remblokken met een lagere geluidsemissie, studies en werken om grensoverschrijdende infrastructuren te ontwikkelen op het TEN-T netwerk en de ontwikkeling van innovatieve, efficiënte en duurzame goederendiensten per spoor.

Publieke en private actoren van de Belgische spoorwegsector hebben in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer tien subsidieaanvragen ingediend bij de Europese Commissie, die geëvalueerd werden tussen februari en juni op basis van hun griptijd, kwaliteit, relevantie en impact. Zeven Belgische spoorwegprojecten werden geselecteerd, samen goed voor 32,7 miljoen euro aan Europese subsidies.

De geselecteerde projecten zijn: de uitrusting van de lijnvakken Kapellen-Essen en Libramont-Autelbas met ETCS, de elektrificatie van de spoorlijn tussen Mol en Weert, de aansluiting van de droge haven van Athus op het Franse spoorweginet, de uitrusting van

infrastructures et ses services ferroviaires, notre pays reçoit 32 millions d'euros d'aide en provenance d'un budget européen de 2,7 milliards d'euros réparti en 152 projets au sein de l'ensemble de l'UE. Le but est pourvoir aux maillons manquants du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Quels projets seront-ils financés par l'Europe? Outre le transport de marchandises, le transport des passagers est-il concerné également? À quels critères doivent répondre les projets pour bénéficier de subsides? Quel est le montant total des demandes introduites? Le gouvernement a-t-il tenu compte des subsides lorsqu'il a élaboré ses plans pour le transport intérieur?

**32.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le 13 octobre 2016, l'Agence exécutive "Innovation et réseaux" a lancé de nouveaux appels à projet pour la Commission européenne dans le cadre du programme Connecting Europe Facility (CEF), qui court jusqu'au 7 février 2017 inclus. La Commission a déboursé 1,9 milliard d'euros à cet effet, dont 1,1 milliard d'euros pour les États membres éligibles à un financement du Fonds de cohésion. Les 800 millions d'euros restants ont pu être attribués à des projets dans n'importe quels pays membre.

Les seuls projets éligibles à des subsides sont ceux liés au transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises, qui s'inscrivent dans l'une de ces priorités: le retrofitting ou l'upgrade du matériel roulant en ETCS, le déploiement de l'ETCS sur l'ensemble du réseau RTE-T, le remplacement des systèmes de freinage des trains de marchandises par des systèmes qui permettent de réduire les nuisances sonores, des études et travaux visant à développer des infrastructures transfrontalières sur le RTE-T et le développement de services de transport ferroviaire de marchandises innovants, efficaces et durables.

Avec la collaboration du SPF Mobilité et Transport, des acteurs publics et privés du secteur ferroviaire belge ont introduit dix demandes de subsides auprès de la Commission européenne. Les dossiers seront évalués entre février et juin, sur la base de critères tels que le délai, la qualité, la pertinence et l'incidence. Sept projets ferroviaires belges ont été sélectionnés, pour un montant total de 32,7 millions d'euros de subsides européens.

Les projets sélectionnés sont: l'installation du système ETCS sur les tronçons de ligne Kapellen-Essen et Libramont-Autelbas, l'électrification de la ligne entre Mol et Weert, la liaison du port sec d'Athus au réseau ferroviaire français, l'équipement de 4 157 wagons de marchandises avec des freins

4.157 goederenwagons met geluidsarme remmen, de installatie van ETCS op 57 locomotieven, de ontwikkeling van een IT-systeem om gegevens over de goederentreinen te kunnen uitwisselen en een studie over de verbetering van de spoorinfrastructuur in en tussen de havengebieden van Terneuzen en Gent.

Enkele jaren geleden werden twaalf projecten voor een totale investering van 1,84 miljard euro voorgelegd aan de Europese Commissie in het raam van het Junckerplan, waarmee men grote privé-investeers wou aantrekken, maar dat was niet in de context van deze subsidieaanvragen noch van het CEF-transportprogramma.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 19358, 19386, 19622, 19628, 19821 en 19841 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

**33** **Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 19631)**

**33.01** **Karin Jiroflée** (sp.a): Onlangs stelde Brussels Airport zijn strategische visie 2040 voor inclusief een mogelijke verlening van landingsbaan 25L. Dat zou een nog grotere negatieve impact hebben op de levenskwaliteit in de Leuvense regio. Die regio heeft altijd al een groot deel van de lasten van de dalende vliegtuigen gedragen. In 2014 kwam daar met de invoering van Leuven Rechtdoor nog eens de overlast van opstijgende vliegtuigen bij.

Belgocontrol heeft een negatieve evaluatie gemaakt van de route Leuven Rechtdoor. De minister heeft hierover al veel overleg gepleegd, maar er is nog steeds geen beslissing gevallen over deze route noch over een duidelijke vliegwet.

Wanneer kunnen wij een beslissing verwachten en wordt de huidige oneerlijke spreiding rechtgezet? Is de minister het ermee eens dat eerst dit dossier moet worden opgelost vooraleer er een vliegwet kan worden ingevoerd?

**33.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Ik doe er alles aan om een duurzame oplossing te vinden voor de gehele problematiek. Ik kan ter zake

silencieux, l'installation de l'ETCS sur 57 locomotives, la conception d'un système IT permettant l'échange d'informations concernant les trains de marchandises et une étude sur l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans les zones portuaires de Terneuzen et Gand et entre celles-ci.

Il y a quelques années, douze projets représentant un investissement global de 1,84 milliard d'euros avaient été soumis à la Commission européenne dans le cadre du Plan Juncker dont le but était d'attirer de grands investisseurs privés. Ces projets ne s'inscrivaient cependant ni dans le cadre d'une demande de subsides européen ni dans celui du programme CEF-Transport

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19358, 19386, 19622, 19628, 19821 et 19841 de M. Geerts sont transformées en questions écrites.

**33** **Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 19631)**

**33.01** **Karin Jiroflée** (sp.a): Brussels Airport a présenté récemment sa vision stratégique 2040, incluant un possible allongement de la piste d'atterrissage 25L. Il en résulterait une incidence négative encore plus grande sur la qualité de vie dans la région de Louvain. Cette région a déjà supporté de tout temps une grande partie des nuisances causées par les avions à l'atterrissage. En 2014, avec l'instauration de la route aérienne *Leuven Rechtdoor* (Louvain tout droit), les nuisances engendrées par les avions au décollage sont encore venues s'ajouter au tableau.

L'évaluation de la route "Louvain tout droit" par Belgocontrol est négative. Le ministre a déjà organisé maintes concertations à ce sujet mais aucune décision n'a encore été prise à propos de cette route ni d'une loi précise sur les procédures de vol.

D'ici à quand peut-on s'attendre à une décision et l'actuelle répartition, qui est inéquitable, sera-t-elle rectifiée? Le ministre est-il d'accord pour dire que ce dossier doit être résolu avant qu'une loi sur les procédures de vol puisse être instaurée?

**33.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je mets tout en œuvre pour trouver une solution durable à ce problème dans son ensemble. Il m'est

evenwel geen duidelijk tijdsplan geven. Ik wil een globale oplossing uitwerken.

De problematiek rond de route Leuven Rechtdoor wordt momenteel onderzocht door het Hof van Beroep te Brussel. De Staat werd in juni 2015 veroordeeld tot het staken van het gebruik van deze route, maar dat verbod werd herzien in april 2016. Tegen die laatste beschikking werd er hoger beroep aangetekend. We kunnen niet vooruitlopen op de komende uitspraak. De laatste conclusies werden vorige maand ingediend.

**33.03 Karin Jiroflée** (sp.a): Ik begrijp dat de minister niets zal ondernemen voor er een uitspraak is van het hof van beroep. Er zijn echter meer aspecten aan de zaak dan alleen die uitspraak, die trouwens twee keer heel uiteenlopend was. Na overleg met alle actoren uit de regio zal de regering toch eens met een oplossing moeten komen. De huidige regeling is unfair. De inwoners van de Leuvense regio lijden onder geluidsoverlast en de minister heeft de verantwoordelijkheid om daaraan een einde te maken.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De overige vragen op onze agenda worden alle omgezet in een schriftelijke vraag, behalve vraag nr. 19880 van collega Pivin, die wordt uitgesteld naar het volgende parlementaire jaar en vraag nr. 19781 van de heer Van den Bergh die nu als laatste aan bod komt.

**34 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan van Blue-bike" (nr. 19781)**

**34.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Sinds de oprichting in 2011 is Blue-bike, het bedrijf dat blauwe fietsen verhuurt aan stations en haltes van De Lijn, sterk gegroeid. De NMBS heeft via dochteronderneming B-Parking 52% van de aandelen in handen, De Lijn 32%. Sinds een jaar onderhandelt het bedrijf over een nieuw businessplan. Blue-bike wil een kapitaalsverhoging, maar de NMBS twijfelt of het daarin wil meestappen. Er zou ook worden gestreefd naar een gelijke participatie van B-Parking en De Lijn, maar dat ziet B-Parking naar verluidt niet zitten.

Kan de minister de situatie toelichten? Wanneer

cependant impossible de fournir une échéance précise. J'entends mettre en place une solution globale.

Le problème de la trajectoire aérienne "Louvain tout droit" est actuellement examiné par la Cour d'appel de Bruxelles. En juin 2015, l'État a été condamné à cesser d'utiliser cette route aérienne mais cette interdiction a été revue en avril 2016. Il a été fait appel de cette décision. Nous ne pouvons pas préjuger de la teneur du jugement à venir. Les dernières conclusions ont été déposées le mois dernier.

**33.03 Karin Jiroflée** (sp.a): Je comprends que le ministre n'entreprendra rien tant que la cour d'appel ne se sera pas prononcée. L'affaire recèle cependant davantage d'aspects que ce jugement par la cour d'appel, lequel du reste a pris par deux fois des directions très divergentes. Après concertation avec tous les acteurs de la région, le gouvernement devra pourtant présenter une solution à un moment donné. Le règlement actuel n'est pas équitable. Les habitants de la région de Louvain souffrent de nuisances sonores et y mettre un terme relève de la responsabilité du ministre.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les autres questions à l'ordre du jour sont toutes transformées en questions écrites, à l'exception de la question n° 19880 de notre collègue M. Pivin qui est reportée à l'année parlementaire suivante et la question n° 19781 de M. Van den Bergh que nous allons aborder en dernier lieu cet après-midi.

**34 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le business plan de Blue-bike" (n° 19781)**

**34.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Blue-bike, la société qui loue des vélos bleus aux gares et arrêts De Lijn, s'est considérablement développée depuis sa création en 2011. La SNCB détient 52 % des parts de Blue-Bike par le biais de sa filiale B-Parking, et De Lijn 32 %. Depuis un an, l'entreprise négocie un nouveau *business plan*. Blue-bike souhaiterait procéder à une augmentation de capital, mais la SNCB hésite encore à se rallier à cette idée. L'objectif serait également de tendre vers une répartition égale des parts entre B-Parking et de De Lijn, mais il semblerait que B-Parking n'y soit pas favorable.

Le ministre peut-il expliquer la situation? Quand le

komt het nieuwe businessplan er? Hoe zien B-Parking en de NMBS de verdere participatie in Blue-bike? Wat is hun houding tegenover een kapitaalsverhoging? Welke andere organisaties zouden graag participeren? Wat is de visie van de minister op de rol van de NMBS en B-Parking?

**34.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Blue-mobility heeft zijn nieuwe businessplan voorgesteld aan de verschillende aandeelhouders. Er zijn geen pijnpunten, maar er is wel een beslissing nodig voor toekomstige investeringen. Het plan voorziet jaarlijks immers in een verdere uitbreiding van het netwerk, niet enkel rond de stations maar ook op andere intermodale mobiliteitsknooppunten. De verschillende aandeelhouders bestuderen dit plan. Naar verwachting kan hierover na de zomervakantie een standpunt worden ingenomen.

Sinds de oprichting van Blue-mobility heeft de NMBS geïnvesteerd in fietsen en in infrastructuur voor de huidige Blue-bike-locaties. Onlangs is ook een investering goedgekeurd voor de noodzakelijke update van de infrastructuur.

Het is uiteraard niet opportuun om geïnteresseerde derde partijen bekend te maken.

Er zijn vooral investeringen in de vernieuwing van de fietsenvloot nodig om een verdere ontwikkeling en groei mogelijk te maken. Er wordt nu nagegaan welke rol de verschillende aandeelhouders zullen opnemen.

Omdat de blauwe fietsen een belangrijke schakel vormen in het aanbod na de treinverplaatsing, wil NMBS-B-Parking de toekomst ervan verzekeren.

**34.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): In dit antwoord zitten positievere geluiden dan we de voorbije maanden opvingen. Toen zei de NMBS dat fietsen niet tot haar kerntaak behoorden. Ik heb zelf altijd sterk geloofd in Blue-bike, omdat ik de fiets het ideale natransportmiddel vind, waardoor de actieradius van de trein flink wordt uitgebreid. Voor de NMBS is dat bijgevolg commercieel interessant. Ik reken er dus op dat de NMBS en B-Parking dit dossier met genoeg voluntarisme bekijken om Blue-bike verder uit te bouwen.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten*

nouveau *business plan* sera-t-il élaboré? Comment B-Parking et la SNCB envisagent-ils l'évolution de leur participation dans Blue-bike? Quelle est leur position à l'égard d'une augmentation de capital? Quelles autres organisations souhaiteraient détenir une participation dans la société? Comment le ministre conçoit-il le rôle de la SNCB et de B-Parking?

**34.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): *Blue-mobility* a présenté son nouveau plan d'entreprise aux différents actionnaires. Ce plan ne pose pas de problèmes mais une décision doit être prise pour des investissements futurs. Le plan prévoit en effet chaque année un nouvel élargissement du réseau, non seulement autour des gares mais également dans d'autres points de mobilité intermodaux. Les différents actionnaires examinent ce plan sur lequel ils devraient se prononcer après les vacances d'été.

Depuis la création de *Blue-mobility*, la SNCB a investi dans des vélos et des infrastructures pour les emplacements *Blue-bike* actuels. Une mise à jour indispensable de l'infrastructure vient également d'être approuvée.

Il ne convient évidemment pas de révéler l'identité de tiers ayant manifesté leur intérêt.

Des investissements doivent être faits avant tout dans le renouvellement de la flotte de vélos afin de permettre la poursuite du développement et de la croissance. Le rôle qu'assumeront les différents actionnaires est actuellement à l'étude.

Étant donné que les vélos bleus constituent un maillon important de l'offre de transport à la descente du train, la filiale B-Parking de la SNCB souhaite assurer leur avenir.

**34.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Cette réponse est plus positive que les sons de cloche qui nous sont parvenus ces derniers mois. À l'époque, la SNCB avait décrété que les vélos ne font pas partie de son cœur de métier. J'ai moi-même toujours été un fervent partisan des Blue-bikes car je considère le vélo comme le meilleur moyen de transport à la descente du train. Il permet d'étendre significativement le rayon d'activité du train et revêt en ce sens un intérêt commercial pour la SNCB. Je compte donc sur elle et sur B-Parking pour étudier ce dossier avec suffisamment de voluntarisme pour poursuivre le développement de Blue-bike.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à*



*om 18.45 uur.*

*18 h 45.*